

REVISTA A ARMADA

2002

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 2002



REVISTA DA ARMADA



PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 349 • ANO XXXI

JANEIRO 2002 • MENSAL • € 1,25



***A MARINHA
NA DEFESA
DO AMBIENTE***

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Lisboa, Campo Grande, 20/3/1954

Escola Naval - 1954 - Heitor Patrício, Loureiro de Sousa, Mendes Quinto, Quitério de Brito, Gonçalves da Silva, Soromenho Preto, Machado da Silva e Olias Maldonado.

De joelhos: Vila de Brito, Ruy Trincadeiras, Fialho Palma, Maldonado Sequeira, C. Metzener e Vieira Nunes.

A rivalidade em todos os domínios entre a Escola do Exército (hoje Academia Militar) e a Escola Naval vem desde tempos muito antigos. As fotos que apresentamos dizem respeito a desafios de futebol.

A foto de cima mostra a equipa da Escola Naval no derby famoso de 1954 que terminou com um empate 1-1 e em que o árbitro teve de acabar o desafio antes do tempo regulamentar. Se quiser conhecer mais pormenores consulte os Anais do Clube Militar Naval OUT/DEZ-96.- Crónica Romanceada de um Derby Memorável.

Na foto de baixo as equipas da Escola Naval e da Academia Militar que reiniciaram os embates, o que só aconteceu em 1961.



Lisboa, Estádio Universitário - 1961

Escola Naval - 1961 - Dias Figueiredo, Carlos Nelson, Caetano Dias, Azevedo Antunes, Esteves de Sousa, Santos Heitor, Jorge Soares, Roque Martins, Barbosa Alves, Rogério Fontes, Brito e Cunha, Oliveira Monteiro e Leite Novais.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 349 • Ano XXXI

Janeiro 2002

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

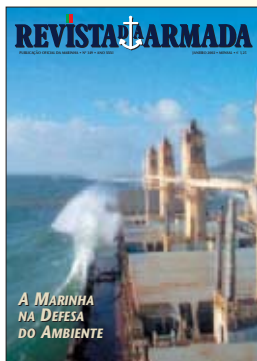
Preço de venda avulso: 250\$00

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



A MARINHA
NA DEFESA
DO AMBIENTE

O "Coral Bulker"
encalhado em
Viana do Castelo.

ANUNCIANTES:
Clínica de Santa Madalena.

SUMÁRIO

Evocação de Vitorino Nemésio
por ocasião do centenário
do seu nascimento.

8



13

A fragata "Comte. H Capelo"
na EUROMARFOR.

Êxito na operação
de remoção do navio
"Coral Bulker".

17



A Academia de Marinha
realizou o VII Simpósio
de História Marítima.

22

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
MENSAGEM DE NATAL E ANO NOVO DO ALMIRANTE CEMA	5
11 DE SETEMBRO DE 2001, TERRORISMO OU GUERRA (II)	6
REMINISCÊNCIAS FRANCESAS NA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL	
PORTUGUESA (CONCLUSÃO)	10
AS CAMPANHAS DA MARINHA NO EX-ULTRAMAR	11
APRESENTAÇÃO DA EDIÇÃO REVISTA E ACTUALIZADA	
DO "DICIONÁRIO ILUSTRADO DE MARINHA"	
DO COMANDANTE ANTÓNIO MARQUES ESPARTEIRO	15
CARTA DO CEMA	16
NOTÍCIAS	24
CLUBE MILITAR NAVAL	28
CNOCA	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (15)	30
EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA	31
CONVÍVIOS	32
QUARTO DE FOLGA	33
SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



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)*

Mensagem de Natal e Ano Novo do Almirante CEMA

O Natal é uma época de reflexão, de fé, de caridade e de esperança num Mundo melhor. É a altura do ano em que a generalidade dos cristãos se predispõe a olhar o mundo de forma mais espiritual e a reflectir sobre o modo e princípios de vida da sua comunidade. Talvez por isso seja também a época em que tradicionalmente se manifestam dúvidas morais mais profundas, se sente maior inconformismo perante situações de injustiça, opressão e violência, e mais frequentemente se fala de fraternidade, de solidariedade e de disponibilidade para com os outros. Tudo isto, em oposição ao culto do individualismo e da indiferença que, segundo algumas opiniões, ameaça ultrapassar os antigos padrões morais da vida pública e privada.

Aquelas virtudes, presentes na mensagem cristã desde a sua revelação há mais de vinte séculos, fazem parte dos pontos de referência ética da moderna Instituição Militar e são geralmente reconhecidas como indispensáveis à sua vida quotidiana e operacionalidade. Creio mesmo que não é possível conceber Forças Armadas destituídas de valores superiores, de grandes finalidades e de uma consciência sólida, sem se admitir que, na sua ausência, elas fraquejariam perante a primeira prova ou adversidade.

A par desses valores, é igualmente fundamental que exista esperança. A esperança que permite sonhar, fazer projectos, acalentar aspirações e manter o ânimo diante de contrariedades, insucessos e carências. Sem ela, os ideais e a mobilização emocional acabam por desaparecer, o laxismo instala-se e o projecto colectivo morre.

Em 2001, a Marinha serviu o país com abnegação e profissionalismo. Os resultados alcançados demonstram claramente a dimensão do esforço desenvolvido e a qualidade dos serviços prestados. Numa breve referência à intervenção da Marinha em missões inter-

nacionais, saliento o comando e a atribuição do navio-chefe à STANAVFORLANT, a participação na EUROMARFOR e o empenhamento de fuzileiros em Timor-Leste. No plano estritamente nacional, destaco a remoção do navio mercante “Coral-Bulker” do molhe exterior do porto de Viana do Castelo e as opera-

ções de socorro em Entre-os-Rios, para além das missões operacionais e de serviço público que a Marinha desempenha de forma continuada e discreta, mas por vezes não isenta de risco, no âmbito da fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, incluindo a luta contra o narcotráfico, da salvaguarda da vida humana no mar, das ciências e técnicas do mar, da defesa do ambiente marinho e em muitos outros que dispenso referir.

No entanto, os gratificantes resultados operacionais obtidos não fazem esquecer o preocupante estado de conservação da componente mais antiga da Esquadra, nem as questões que afectam há muito o pessoal da Marinha.

As dificuldades ainda maiores que se configuram para o próximo ano não nos desresponsabilizam de actuar com ânimo e de continuarmos a dar

o melhor do nosso esforço ao País, com a honestidade, competência e dedicação que são apanágio da Marinha. Essa atitude, longe de ser um paradoxo, constitui antes um desafio suplementar que devemos assumir na lógica de esperança que é indispensável à nossa vida profissional e cívica.

Termino com os sinceros votos de Boas Festas e de um Ano Novo cheio de venturas para todos os militares, militarizados e civis da Marinha, e seus familiares, e com uma palavra especial de solidariedade e compreensão para aqueles que nesta quadra festiva se encontram distantes por imposição do serviço. 



Nuno Gonçalo Vieira Matias
Almirante

11 de Setembro de 2001, **Terrorismo ou Guerra (II)**

CULTURA, IDEOLOGIA, CIVILIZAÇÃO

Na condução da crise aberta em 11 de Setembro de 2001, uma das grandes preocupações tem sido não permitir que a acção desencadeada por um grupo extremista islâmico, maioritariamente árabe, responsabilize toda a civilização árabe ou toda a cultura islâmica.

Existem indivíduos cultos e Estados moderados em todas as culturas. E a prova disso é-nos dada pelos Estados árabes que estiveram na coligação para a libertação do Kuwait, contra o Iraque, ou por aqueles que agora se manifestaram dispostos a integrar o combate contra o terrorismo.

Por outro lado, a luta contra o racismo e contra a diferenciação pela raça tem sido uma bandeira dos últimos tempos, muito reforçada pelo impulso que lhe tem sido dado pelo Vaticano, directamente ou através do ecumenismo, e pelas iniciativas das Nações Unidas.

Essa luta tem tido uma vertente positiva, afirmativa, porque coloca a igualdade da condição humana acima da diferença da raça. Mas tem tido um aspecto negativo bem manifestado na Conferência de Durban e no apoio demasiado generalizado a uma cultura de violência desenvolvida pelos grupos radicais islâmicos.

Estes extremistas islâmicos são fundamentalistas que, segundo o Ocidente mas também segundo a opinião de muitos dos governos de maioria islâmica designados moderados, fazem uma leitura errada do Corão. Recorde-se que no Mundo Ocidental e no Extremo Oriente, no princípio do século XX, o nazismo e os japoneses fizeram uma leitura errada dos manuais de Geopolítica. A consequência foi a Segunda Guerra Mundial.

No entanto, poucas culturas no mundo poderão criar e “programar” tantos terroristas suicidas. Uma série de actos terroristas suicidas ocorreram em Israel, na Turquia e até no Afeganistão, na semana que antecedeu o ataque aos Estados Unidos, que envolveu uns 18 suicidas. Depois daqueles ataques a violência suicida têm continuado, com intensidade.

Consequentemente, tem também havido uma grande preocupação em afirmar e demonstrar que o conflito verdadeiramente global provocado pelos ataques do dia 11 de Setembro não é um conflito religioso nem é tão pouco a guerra de civilizações a que se referia Samuel Huntington.

E, por parte do Ocidente, não é. Há a convicção de que estamos a lutar por valores éticos, valores que por definição interessam a todos os seres humanos, e não por valores morais, que distinguem o bem do mal e que são diferentes conforme as religiões. A constatação destes factos não nos pode criar complexos de rejeição dos aspectos ideológicos que alimentam ou que estão na base da violência actual.

Facções minoritárias de uma esquerda ocidental difícil de entender, vão ao ponto de justificar a violência terrorista como revolta dos pobres contra os senhores ricos da globalização, como justa revolta das sociedades dominadas contra as potências dominadoras, dos oprimidos contra os opressores. Não ouvem certamente as entrevistas concedidas pelos líderes dos diferentes movimentos radicais que, entre outras declarações afirmam que a sua arma é a fé, e que as crianças que mandam para a morte com um cinto de explosivos não se suicidam mas morrem pela fé. Ben Laden confirmou em 7 de Outubro de 2001 (dia em que teve início a retaliação militar da coligação) que lutará contra os Estados Unidos, contra os países não islâmicos e até contra os Estados islâmicos classificados como moderados e que colaboram com o Ocidente. Caso semelhante é o do xequê Ahmed Yassine, fundador e guia espiritual do Hamas da Palestina, que afirmou ser necessário eliminar Yasser Arafat, por estar do lado dos judeus, para depois continuar a luta contra Israel (6 de Dezembro de 2001).

EXPANSÃO ÁRABE, EXPANSÃO ISLÂMICA

Como já se referiu em artigo anterior, se há povos que muito se expandiram ao longo da história e que durante muito pouco tempo foram dominados, foram o povo árabe e os turcos, ambos portadores do islamismo. Mesmo na Europa, durante séculos dominaram os seus flancos, os árabes a Península Ibérica e os turcos, os Balcãs. Aliás, a formação do mundo árabe, que hoje vai desde a Mauritânia à Somália, em África, e até à fronteira persa, na Ásia, foi um notável e relativamente rápido processo de aculturação, tendo por base o ensino do Corão exclusivamente em língua árabe.

Mas o islamismo expandiu-se muito para além do Mundo Árabe. O Irão, o Afeganistão e o Paquistão, não são árabes mas são talvez os grupos humanos que mais se aproximam dos árabes, mais do

que os vizinhos turcos, também islâmicos.

Os povos da Ásia Central foram dos menos “colonizados” da terra e, em parte por isso mesmo, dos que menos sofreram com as duas guerras mundiais (apesar do interesse das grandes potências em conflito pelo petróleo iraniano).

Quando os portugueses chegaram àquelas paragens, no século XVI, encontraram na Ásia as civilizações mais ricas e avançadas do mundo, e as espiritualmente mais evoluídas.

A cultura islâmica, nos países árabes e no centro da Ásia, foi talvez a que mais lentamente evoluiu, mesmo em relação às culturas hindu, chinesa, ou japonesa. O atraso dos países ricos produtores de petróleo é da responsabilidade única dos sucessivos governos que têm tido.

O conflito não é entre culturas, ou será entre a cultura da vida e cultura da morte. Para já, o Ocidente não enfrenta o Islão mas sim pequenos grupos extremistas; nem é o Ocidente que combate o terrorismo mas sim a comunidade internacional. Dos 192 países que hoje existem, só dois, o Iraque e o próprio Afeganistão, não condenaram os ataques terroristas de 11 de Setembro. Assim, também a grande maioria dos Governos árabes estão solidários na condenação veemente dos actos terroristas praticados e estão a colaborar no combate aos grupos radicais que os executaram.

AS NAÇÕES UNIDAS

Um outro elemento fundamental para confirmar que a preocupação é universal e que não estamos perante uma guerra de culturas ou de civilizações, é o papel central das Nações Unidas, hoje com 192 países, no debate e nas decisões sobre todos os aspectos importantes ligados à complexa situação internacional criada pelos actos terroristas de 11 de Setembro de 2001.

As Nações Unidas já aprovaram, de forma inequívoca, várias Resoluções de condenação do terrorismo, de combate aos grupos terroristas, de condenação dos Estados que lhes dão abrigo, etc. Aliás, as Nações Unidas já se vinham preocupando com esta matéria há bastantes anos e até já tinham pedido a entrega de Ben Laden.

No entanto, as Nações Unidas, apesar dos esforços que mereceram a atribuição do Prémio Nobel da Paz de 2001 à Organização e ao Secretário-Geral Kofi Annan, poderão sentir algumas dificul-

dades na concretização de um papel activo e válido no combate ao terrorismo. O peso do número, favorável às nações não democráticas, poderá não consentir uma campanha deste tipo.

Embora muitas nações afro-asiáticas se queiram também associar à luta contra o terrorismo, os debates para o lançamento de tal campanha, se vierem a ter lugar, poderão prolongar-se de forma desgastante e inconclusiva.

Assim, não foi surpresa ler no Editorial do Diário de Notícias de 7 de Outubro de 2001: *Mais do que uma assembleia geral, o que aconteceu em Nova Iorque durante cinco dias foi um espectáculo de hipocrisia e de lágrimas terroristas. O fracasso da ONU não constitui nenhuma surpresa. É apenas a prova real de que o combate ao terrorismo não pode ser dirigido por um organismo em que têm assento países que cedem o seu território, dão dinheiro e cobertura política às redes de terror* (António Ribeiro Ferreira, **Diário de Notícias**, 7OUT01, p. 5).

Já há algumas décadas, quando a ONU procurou uma definição de “terrorismo”, as nações que o apoiavam, desde a Líbia à Síria ou do Iraque ao Líbano, impediram qualquer acordo, não só para proteger os seus cidadãos envolvidos, como para evitar os passos que se seguiriam e que certamente incluíam a extradição de culpados, o reconhecimento da prática de terrorismo por determinadas organizações, o encerramento de campos de treino de terroristas, etc..

A prática das nações que sucessivamente vêm sendo designadas *rogue states* (estados irresponsáveis), *states of concern* (estados preocupantes) ou *failed states* (estados fracassados ou faltosos), não mudou.

DA SEGURANÇA DO “EQUILÍBRIO PELO TERROR” À INSEGURANÇA TERRORISTA

Determinadas ideias que eram válidas e algumas afirmações que eram comuns até há bem pouco tempo, perderam significado a partir de 11 de Setembro de 2001.

A primeira é a ideia de que tínhamos vivido um longo período de difícil relacionamento político designado *equilíbrio pelo terror*, e que esses maus tempos terminaram com a queda do Muro de Berlim.

Porém, durante o *equilíbrio pelo terror* houve segurança e prosperidade, que atingiu níveis altos nas décadas de 60 e 70. E a segurança proporcionava confiança, mais individual do que internacional. As pessoas e as empresas pensavam no futuro, trabalhavam para o futuro, planeavam a médio e longo prazo.

Não se pode desvalorizar o sucesso e o alívio que representou o fim da divisão da Europa, principalmente para os países do

Centro e Leste. Esse acontecimento, que provocou também o fim da bipolarização política mundial, ficará para sempre como um dos raros marcos históricos francamente positivos.

O Muro caiu, a “grande” ameaça desapareceu, a violência não acabou, o terror continua.

No *equilíbrio pelo terror* ficou o terror e desapareceu o “equilíbrio” que era usado para caracterizar a natureza do confronto entre Estados responsáveis, muito contidos pelo excesso de poder, perfeitamente conscientes das consequências humanas inaceitáveis que poderiam resultar de qualquer prepotência unilateral, de qualquer erro ou descuido.

A dissuasão estratégica que então se vivia baseava-se exactamente no princípio da existência de danos insuportáveis que nenhuma das partes queria infligir para não ter também que suportar.

Esse equilíbrio estava nas capacidades mas, mais importante, estava nas vontades, na inteligência, nos comportamentos, na noção de responsabilidade, no respeito pela vida humana.

O TERRORISMO E OS TERRORISTAS

Lenine, sem se preocupar com a definição de terrorismo, dizia que a finalidade do terrorismo era aterrorizar.

Grupos terroristas, talvez com capacidade económica e militar superior à dos Estados que lhes servem de santuário, radicais, que desprezam qualquer ordem ou prática internacionais, procuram exactamente o que os Estados responsáveis evitavam: Provocar danos insuportáveis, nada comparáveis aos que eles podem vir a sofrer. E não se podem dissuadir, porque não se dissuade quem quer morrer pelo sucesso do acto que vai praticar, não se dissuadem fanáticos que programam morrer matando.

A capacidade material e o poder dos meios de que o terrorista hoje pode dispor é enorme. Ao contrário do que por vezes se afirma, o terrorismo não é, de modo algum a arma dos pobres. Ben Laden é capaz de dispor de maior riqueza para “governar” o seu grupo, do que o Governo do Afeganistão que o acolhe. E a sua riqueza e a escolha deste santuário, para além de quaisquer afinidades políticas e ideológicas, poderão estar também relacionadas com o facto de o Afeganistão ser o maior produtor do mundo de ópio da papoila e de o poder dividido controlar mal essa produção.

O terrorismo sempre dispôs de homens de elevada capacidade intelectual (independentemente do “mau uso” que dela possam fazer) e com conhecimentos de nível universitário. Os militantes das Brigadas Vermelhas da Itália dos anos 70 eram, na sua maioria, alunos da Facul-

dade de Filosofia que teve que fechar, tal como os talibãs são alunos de teologia. Mas hoje têm algo mais. Têm acesso fácil a tecnologias de ponta e a meios com um poder letal enorme.

Admitia-se a utilização terrorista de mísseis convencionais, de armas químicas, de armas biológicas ou até de material nuclear. Porém, foram usados “mísseis humanos” de enorme poder destruidor: as mentalidades doentias ao serviço do terrorismo poderão imaginar outros ataques igualmente inqualificáveis.

Por tudo isto, pelas capacidades recrutáveis e pelo dinheiro que circula nos meios ligados ao tráfico de droga, ao contrabando de armas, à prostituição e tráfico de pessoas e ao terrorismo, o terrorismo não é arma dos pobres.

Mas, na nação árabe e de certo modo no mundo islâmico (Estados confessionais ou laicos) há um aspecto do exercício do poder que não é comum às outras culturas.

A ligação da religião e da prática religiosa às questões sociais, à administração e ao governo dos povos, associada à total ausência de unidade de chefia religiosa, multiplica as lideranças e diversifica as fidelidades dos grupos nacionais.

Kadafi não é Chefe do Estado nem do Governo, como também o não era o Ayathola Khomeini e não o quer ser o actual “chefe supremo” dos talibãs, o mullah Mohammed Omar. E o filho de Kadafi, que também não é um notável do Governo líbio, foi em 9 de Dezembro de 2001 ao Afeganistão para negociar o repatriamento dos estrangeiros ao serviço dos talibãs.

Ben Laden, ainda que estrangeiro (o que não prejudica a capacidade de cativar as fidelidades verticais), é capaz de ter poder igual ou superior aos responsáveis nacionais. Atendendo ao tipo de relações que liga estas personalidades não se poderia esperar que o “seminário” dos teólogos afegãos reunido em Cabul, em 19 e 20 de Setembro de 2001, sob a presidência de Hamid Haqqani, decidisse a entrega de Ben Laden.

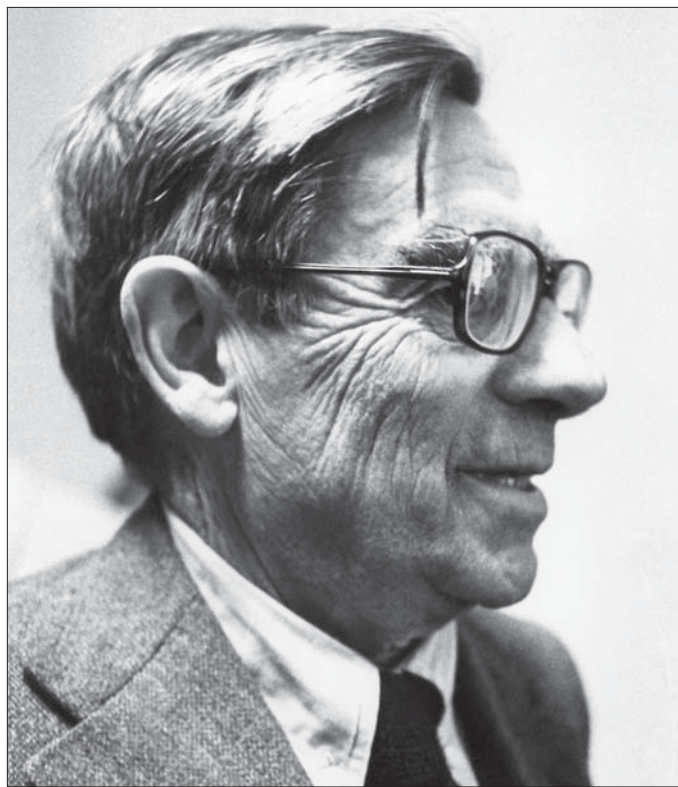
Poderá admitir-se que um grupo ou um dissidente atente contra a vida de Ben Laden, ou pode acontecer que faça desaparecer o seu corpo como o fizeram ao corpo de Hitler, mas não que colabore na sua entrega à comunidade internacional. Aliás, a transferência de poder entre os árabes é, com frequência, muito violenta. Não aceitam o regime democrático, cada grupo religioso ou cada grupo local tem o seu líder e o reconhecimento de um líder natural, nacional, não é fácil, assim como depois também não lhe é fácil, a ele, manter-se no poder.



António Emílio Sacchetti
VALM

Nemésio e o Mar

Vitorino Nemésio, meu Pai, açoriano dos quatro costados, nascido de sua Ilha Mãe, a Ilha Terceira, feito sobretudo de terra e mar, “porventura mais de mar do que de terra”, como ele próprio se afirmava; criador do termo “açorianidade”, a exemplo da “hispanidade” de Unamuno; é



lava de ilhéu feito ilha, é navio, arquipélago, continente, mundo cósmico saído do ovo, qual navio à deriva, perdido e achado na meia distância atlântica no mito do avante devagar, sem retorno, com garantia de piloto na rota helicoidal do Poeta:

Ah, ovo que deixei, bicado e quente,
Vazio de mim, no mar,
E que ainda hoje deve boiar, ardente
Ilha!
E que ainda hoje deve lá estar! (1)

Em Nemésio, a sua ligação ao mar mede-se profunda (mais de mar do que de terra). Seu Pai, Victorino Gomes da Silva, músico amador de fina sensibilidade artística, foi seu búzio de mar, feito patrão de costa no cantante de sua ilha:

Meu Pai! meu Pai! minha luz!
Meu génio! (nanja ruim!)
Ó meu sangue alvoraçado
Dos espantos de onde vim!

.....
Meu Pai andava queixoso,
Fechou-se comigo e deu
Uma pancada na música
Que nunca me esqueceu!

Os motetes que meu Pai
Me ensinou quando fugiu
Estão cantados no meu sangue
Como a água está no rio. (2)

No “Corsário das Ilhas”, Nemésio afirma-se, metaforicamente “tartaruga que puxa sempre para o mar”..

“Feio e teimoso bicho! (diz Nemésio). Mas bicho firme, de um só rosto e de uma só fé — a fé refeita e salgada do fundo do Oceano Atlântico.” (3). Mais adiante, a bordo do Santa Maria, o Corsário confessa-se, como que num ritual muito puro de oração matinal: «Sou ilhéu; e, tanto ou mais do que a ilha, o ilhéu define-se por um rodeio de mar por todos os lados. Vivemos de peixe, da hora da maré e a ver navios... Na infância e na adolescência era o meu mais belo espectáculo. Quase todas as casas abastadas, nos Açores, estavam munidas de um velho óculo de alcance, e algumas de binóculos, com que se seguiam as chaminés dos paquetes e as árvores dos veleiros molhadas na linha do horizonte. Na nossa casinha de campo, na Vinha do Mão Roxa, sobre os vinhedos e lavas lambidas ao longe pela ressaca, meu pai, — músico e um pouco poeta, — trepava à varanda do telhado, sacava do grande búzio, ao pôr do sol, e metendo e tirando a mão direita na rosca corada do calcário, tirava-lhe dois aulidos alternos e melancólicos, intencionalmente repetidos, sinal de vida isolada dado à vizinhança do longe. (4)

A seu filho Manuel, cedeu-lhe, o Poeta, a *fardinha-maravilha* do marinheiro que não foi, pela modéstia de não ter sido encartado, — (mas foi-o, lhe asseguro, meu Pai): — (marinheiro genuíno *honoris causa*... pescador... valente homem do mar):

O teu filho é um peixe de metal:
Vai ao fundo das águas recolher
O lugre ardido, os sinos, o coral,
Ou a morte em flores de fogo, se morrer. (5)

Uma vez por outra, Nemésio, exhibia-se com o bonézinho do filho: aprumava-se e fazia-lhe a continência, sorrindo embevecido: — “Dá licença, senhor comandante?” — Certo que sim, meu querido Pai.

Nemésio nega-se e afirma-se: « Não sou marinheiro (por incontável modéstia, insisto eu), mas sou ilhéu e portanto embarcado. Além de que a vida é em si mesma uma verdadeira derrota, uma vasta e tremenda singradura. » (6)

Para meu Pai: « os navios são femininos, capciosos e ligeiros. Talham a linfa e o vento: umas vezes embalam como berços, outras abraçam-nos de amor. E, pouco a pouco, têm-nos na sua mão estrangeira e inconstante. Mas nenhum cavername deste Mundo me pareceu valer o barquinho em que Manuel do Luís e o Bicho iam de madrugada à cavala, para voltarem à tarde a dormir no sossego e na paz dos seus casebres. » (7)

Meu Pai, feito Corsário, hesita, balançando-se: « “Vou! Não vou?” Umas vezes: “Vou!” Outras: “Não!” Maldita condição pendular da vontade! Perpétua indeterminação do disponível e do gratuito...

Mas já vou mesmo!... Despedi-me. Embarquei. Parti. Fiz, enfim, um par de pretéritos perfeitos e próprios das viagens... Já o meu próprio escrever é fluido como o mar e, como ele, ilógico. Uma cinza húmida e fresca tornou-se comum às águas, ao céu, à alma, à cabeça. Só o coração vigia inteiro e saudável nas primeiras derrotas do mar. (Eu durmo e o meu coração vigia.) Navegamos ambos, o coração e eu... » (8) — e mais adiante o Poeta acrescenta:

« O navio, aliás, navega pelos seus próprios meios, sem reboque mecânico ou animal, e é com o seu verdadeiro

ambiente — a vida de bordo — que consegue enfim prender e domar a minha imaginação vagabunda. Sinto-me enfim situado. Há aqui bombordo e estibordo, proa e ré, *deck* e porão. E, diante de nós, uma linha imaginária a que chamamos horizonte.» (9)

Mais adiante ainda, Nemésio, preocupado no exacto dos termos náuticos lembra que: «No tempo do Açor dizia-se, a ré: cuidado com as *hélices*, e as pessoas curiosas e instruídas discutiam na casa de fumo sobre se se devia dizer “*os hélices*” ou “*as hélices*”, e se era conveniente aguentar o *h* no começo da palavra... Como este, outros santos e eruditos costumes se perderam. Já a menina “bem” não dá a volta ao convés, de pé atado à calça daquele afoito senhor. Que é do binóculo matutino, sensível à toninha emergente e ao fumo do petroleiro? » (10). E mais, sempre mais, avança Nemésio: «Vejam agora o mar. Chamar suave e bela a uma coisa destas, chata, mexida, com bocados brancos metidos no meio do cinzento! Gostar da água estendida como se fosse um solo, — mas sem árvores, a não ser a árvore seca de algum pobre iate em calmaria...! A hipocrisia lavrou a terra e o mar como um verdadeiro escarvalho. Já não se dizem as coisas directamente; todos fingem o que não são e armam ao que não têm.» (11)... *Et encore plus*, logo nos adianta o autor: «A verdade é

entranha do pacote, como o fartum a rato é do ninho de rato. Mas atiro as culpas para cima do mar sem limites.» (12)

Meu Pai é tudo isto: poeta-ilha, poeta-mar, poeta-navio, poeta-sempre, poeta-tudo! Assim o digo e o sinto. Em Nemésio a humanidade está no homem, alapardada na intimidade do Poeta num *up-to-date* de doação gratuita, e não fora do homem, desgarrada na sua perplexidade, inútil e inacessível por não se querer agasalhar.

O mar de Nemésio é o mar onde o Poeta é:

A Concha

A minha casa é concha. Como os bichos
Segreguei-a de mim com paciência:
Fachada de marés, a sonhos e lixos.
O horto e os muros só areia e ausência.

Minha casa sou eu e os meus caprichos.
O orgulho carregado de inocência
Se às vezes dá uma varanda, vence-a
O sal e os santos esboroou nos nichos.

E telhados de vidro e escadarias
Frágeis, cobertas de hera, oh bronze falso!
Lareira aberta ao vento, as salas frias.

A minha casa... Mas é outra a história:
Sou eu ao vento e à chuva, aqui descalço,
Sentado numa pedra de memória. (13)

E assim — perante tudo — no mar, Nemésio é Ilha, “Ilha Flutuante” à deriva com piloto atento e precavido, repito, daí, que mesmo em terra, tenha consigo o seu sinete: V.N. de (Valente Navio): (Mestre e Patrão de Salva-vidas): (15)

Não subo ao Monte Brasil,
Não sou facheiro nem facho:
Tenho o navio no peito,
Quando o quero sempre o acho. (14)



Notas

- (1) O Bicho Harmonioso: O Canário de Ouro: O/C VOL.I POESIA (pg.138).
- (2) Festa Redonda: Cantigas por alma de meu Pai: O/C VOL.I POESIA (pg.327).
- (3) Corsário das Ilhas: A Tartaruga: O/C VOL.XVI (pg.117).
- (4) Corsário das Ilhas: Pressentimentos: O/C VOL.XVI (pg.167).
- (5) O Verbo e a Morte: Missão: O/C VOL.II POESIA (pg.294).
- (6) Corsário das Ilhas: Embarques: O/C VOL.XVI (pg.121).
- (7) Corsário das Ilhas: Embarques: O/C VOL.XVI (pg.124).
- (8) Corsário das Ilhas: Vida de Bordo: O/C VOL.XVI (pg.67).
- (9) Corsário das Ilhas: Vida de Bordo: O/C VOL.XVI (pg.68).
- (10) Corsário das Ilhas: Vida de Bordo: O/C VOL.XVI (pg.69).
- (11) Corsário das Ilhas: Vida de Bordo: O/C VOL.XVI (pg.69).
- (12) Corsário das Ilhas: Vida de Bordo: O/C VOL.XVI (pg.70).
- (13) O Bicho Harmonioso: A Concha: O/C VOL.I (pg.131).
- (14) Festa Redonda: Cantigas à Ilha Terceira, à Cidade, à Praia, e aos Montes: (pg.275).
- (15) V.N.M.P.S. : Vitorino Nemésio Mendes Pinheiro da Silva.

Manuel Nemésio

que só amo o mar rebentado e colérico, principalmente o das praias e dos recifes: Detesto cordialmente este mar enrolado, como massa a folhar pelo pasteleiro de bordo, — esta coisa estranha e estólida como um olho sem pálpebra, que já não tem nada que olhar. Ao menos, um veleiro é belo; um couraçado é belo! Mas o alto mar parrana não é belo. Tudo se esvai e se esfuma nesta extensão sem referência. Cheira a tinta de óleo e a corda cozida por toda a parte. Sei bem que isto é da

Reminiscências Francesas na História da Aviação Naval Portuguesa

Conclusão

Na sequência do artigo publicado com o mesmo título na Revista da Armada de Novembro/01, e conforme foi referido, apresento seguidamente uma informação sobre a sequência que o assunto teve depois da comunicação apresentada perante a delegação da Academia de Marinha francesa.

Após o regresso a França dos académicos franceses, o texto da minha palestra (na versão francesa) foi transmitido a outras entidades francesas, entre as quais o Capitaine de Vaisseau (R) Robert Feuilly, Secretário Geral da ARDHAN (Association pour la Recherche de Documentation sur l'Histoire de l'Aéronautique Navale), que orgulhosamente se auto-proclama "Mémoire de l'Aéronautique Navale".

O Comt Feuilly estava então a preparar uma reedição aumentada e corrigida do livro "Memorial des pionniers de l'aviation - 1909/1921". Este livro contém uma listagem de 18666 pilotos brevetados em França naquele período, incluindo os portugueses.

Perante o meu texto, aquele oficial entrou em contacto comigo, tendo-se estabelecido uma longa colaboração para a rectificação de muitos erros e lacunas relativas aos nossos Pilotos (tanto da Marinha como do Exército), e, por extensão, vários outros factos relacionados com a actividade do Centro Francês em S. Jacinto, durante o seu período operacional, de Abril a Novembro de 1918.

É sobre este período que pretendo transmitir aqui as "novidades" algo surpreendentes para muitos dos que, como eu, confiavam na tradição oral, mal fundamentada.

Os dois principais factos erradamente propalados, eram: a) – a suposta morte do TEN aviador francês Didier, durante um voo de patrulha; e b) – a suposta inoperância do Centro de Aviação Naval Francês de S. Jacinto, perante a presença de um submarino alemão que bom-

bardeou, em 5/Set/1918, o navio "Desertas" (*), encalhado na praia entre a Vagueira e a Costa Nova.

Depois da consulta de documentação francesa e dos jornais de Aveiro de 1918, é possível apresentar os seguintes esclarecimentos:

a) – Na lista dos oficiais da Aviação Naval francesa até 1921, constam três de apelido Didier: René Didier, nº 2113, Gaston Didier, nº 5019 e Claude Didier, nº 5413, todos brevetados antes de 1918. Porém, nos "États mensuels", registo oficial francês do

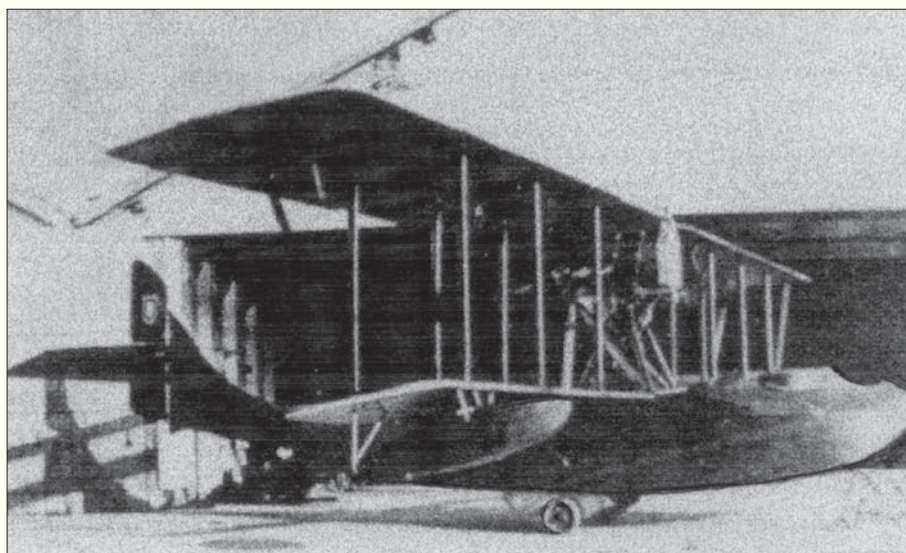
uma referência a um jornalista francês, Daniel Constant, que em 1918, com 9 anos de idade esteve em S. Jacinto, onde seu pai era Encarregado-Geral de uma fábrica de conservas. Passados muitos anos, Constant, vindo a Portugal, teria contado a história do suposto Didier desaparecido.

História que não tem suporte em nenhuma das fontes documentais fidedignas que consultei.

b) – Segundo a tradição, um submarino alemão teria disparado cerca de 30 tiros de canhão sobre o vapor "Desertas", sem

que houvesse reacção oportuna da Aviação francesa. Um hidroavião teria saído tardiamente, não tendo já avistado o atacante. A população teria manifestado o seu desagrado por esta aparente inoperância dos meios aéreos, cuja missão era, essencialmente, a vigilância anti-submarina.

Porém, o jornal "O Democrata" (e só ele), publicou em 6 de Setembro a notícia do ataque do



Donnet-Denhaut - Tipo DD8, que equipava a esquadilha francesa em S. Jacinto (8 unidades).

Centro de S. Jacinto, não consta nenhum piloto em operação com esse apelido.

O Comt Feuilly não conhece qualquer registo relativo ao suposto acidente aéreo.

Nos jornais de Aveiro "O Democrata" e "O De Aveiro" (**), entre Abril e Novembro de 1918, não há notícia de qualquer acidente com aviões franceses, sendo de assinalar que esses jornais publicavam frequentes referências ao Centro de S. Jacinto, que nessa época era motivo de interesse para os aveirenses. Como referi no artigo anterior, o relacionamento humano desenvolveu-se facilmente, e os voos dos aviões franceses, nas suas frequentes sortidas sobre as povoações suscitavam curiosidade e criaram uma natural familiarização das populações com os "franciús". Num ambiente destes, não poderia falhar a notícia de um eventual acidente.

No livro "Hidro-aviões nos céus de Aveiro", de Joaquim Nunes Duarte (***) há

submarino alemão na véspera, e referiu que "Levantaram 3 aviões de S. Jacinto que atacaram o submarino e parece que o atingiram, pois apareceram manchas de óleo à superfície".

Por seu lado, a versão francesa deste episódio é bastante clara, mas deixa-nos algo perplexos, por referir uma operação de ataque ao submarino que não passaria despercebida à população da Vagueira. Transcrevo o texto oficial francês que me foi fornecido pelo Comt Feuilly:

"L'activité opérationnelle du CAM d'Aveiro est assez faible. Le mois de septembre voit cinq attaques sur sous-marins dont celle du 5 septembre décrite ci-après dans le rapport d'opérations:

Le centre d'Aveiro, entendant des détonations, fait partir à 16 h la section d'alerte, malgré une fraîche brise de sud-ouest. Un sous-marin, émergeant à environ 3 milles du phare d'Aveiro, canonna le Desertas, vapeur échoué sur la côte à quelques milles au sud d'Aveiro. Après

avoir tiré une vingtaine de coups, l'ennemi, apercevant sans doute les avions, plonge. Ceux-ci découvrent le sous-marin immergé à faible profondeur: ni kiosque ni périscope n'apparaissent. Ils l'attaquent aussitôt debout au vent à 120m d'altitude. Quatre bombes F sont lancées, paraissant bien placées. Elles explosent, laissant de grandes tâches sur la mer houleuse. Les avions, ne voyant rien d'autre, rentrent au centre à 18h35 pour chercher des bombes. Un troisième avion, disponible au centre, est envoyé quand on entend l'explosion des bombes, mais ne découvre rien de suspect. La section qui avait attaqué repart à 18h48. Un des avions retrouve une tâche jaunâtre, immobile bet calme, qu'il suppose être la coque du sous-marin reposant sur le fond. Il est obligé de

revenir au centre à cause d'une avarie de moteur.

Les recherches ultérieures n'ont pas permis de retrouver l'ennemi.

Commentaires de la DGSM: Le sous-marin, dont la présence est certaine, a été bombardé dans de bonnes conditions après avoir plongé en changeant de route cap pour cape. Il est probable qu'il a été atteint".



A.J. Silva Soares
CTEN Av REF

Notas

(*) – O "Desertas" era um cargueiro ex-alemão, de nome "Hochfeld", de 3700 ton e 112m de comprimento, que fora apresado no Funchal, onde se refugiara quando Portugal era neutral. Estes e outros apresamentos idênticos foram um dos motivos que levaram à declaração de guerra da Alemanha a

Portugal, em Março de 1916. Depois do encalhe, não tendo sido possível safar o navio para o mar, foi decidido realizar um trabalho que teve tanto de complexo como de... insólito: abrir um canal com 900m de comprimento entre o mar e a ria, rebocar o navio ao longo dele e continuar o percurso até à Barra, mediante dragagem do que ficou a chamar-se "canal do Desertas". Tudo isto foi uma odisséia que se prolongou até 1920 e ficou na memória das populações ribeirinhas durante duas gerações.

(**) – Curiosamente, este periódico, dirigido pelo notável republicano aveirense Homem Cristo, intitulava-se "O Povo de Aveiro". Consta que o seu carismático e impulsivo director ter-se-ia melindrado por má aceitação pública de uma sua tese, pelo que retirou o Povo do cabeçalho do jornal!...

(***) – Joaquim Duarte, antigo Mecânico da Aviação Naval, transitou para a Força Aérea em 1953, onde atingiu a patente de capitão. Foi um dos promotores da Associação dos antigos elementos da Aviação Naval, à qual se dedicou com excepcional empenhamento até ao fim da sua vida.

As Campanhas da Marinha no ex-Ultramar

A Academia de Marinha lançou um Projecto de História Oral sobre as Campanhas da Marinha no Ex-Ultramar, destinado a registar os depoimentos de pessoas que tiveram papel relevante nos acontecimentos referidos, na certeza de que esta iniciativa resultaria numa fonte de grande valia tanto para a História da Marinha como para os investigadores deste período da História de Portugal.

Quase três décadas decorridas depois desses acontecimentos, sente-se a falta de uma história consensual feita com isenção e objectividade, reflectindo uma análise imparcial da verdade histórica. É um facto que os documentos não substituem a experiência directa dos protagonistas dos eventos históricos, e por outro lado, a história baseada nos testemunhos orais é hoje um campo importante, com métodos já consagrados nas ciências históricas.

Com o objectivo de recolher e registar esses depoimentos de forma permanente, ordenada, exaustiva e continuada, foi criada em 16 de Janeiro de 1998 pelo Presidente da Academia de Marinha, contra-almirante ECN Rogério d'Oliveira, nos termos do art.º 15 do Estatuto, a "Comissão da História Oral", que permanecerá em funções por um período indeterminado.

Esta Comissão, da qual fazem parte pessoas idóneas, nomeadas de entre os membros ou não da Academia de Marinha, em número variável, foi inicialmente presidida pelo Prof. Doutor José Telo, e a partir de Outubro de 1998 até à presente data pelo capitão-de-mar-e-guerra ECN Rodrigues Cadete.

A recolha dos depoimentos é feita nas instalações do Centro Naval de Ensino à Distância, que disponibiliza para esse efeito meios de gravação áudio em fita magnética, gravações essas que são posteriormente convertidas pelos meios informáticos da Academia de Marinha em textos impressos, cuja publicação fica sempre sujeita à autorização dos entrevistados, como lhes compete. Todos os depoimentos e também os documentos complementares que os entrevistados desejem disponibilizar, constituirão um registo global que, eventualmente, poderá vir a ser objecto de publicação em livro, para se tornar mais acessível aos historiadores.

Áreas	Entrevistados	Cassetes	Comissões	Páginas
Guiné	60	82	25	186
Cabo Verde			4	17
Angola			41	257
S. Tomé e Príncipe			1	3
Moçambique			23	167
Índia			8	46
Macau			4	31
Timor			3	27
Múltiplas áreas			9	72
Continente			6	27
			124	833

Trata-se de um projecto de grande dimensão e alcance que envolve a participação de muitas personalidades, tanto na qualidade de entrevistadores como de entrevistados, tendo sido fixados limites temporais para o seu âmbito, tomando-se como início o ano de 1957 relativo à criação dos Comandos Navais e de Área, em África e no Oriente, e como fim a data da independência dos Países africanos que foram colónias portuguesas.

A entrevista inicia-se com o registo dos elementos de identificação do entrevistado, a data em que é efectuada, e desenvolve-se segundo um esquema pré-determinado que foi elaborado em tempo oportuno pela "Comissão da História Oral". No caso de um mesmo entrevistado ter efectuado mais do que uma comissão no Ex-Ultramar, serão efectuados registos separados para cada uma dessas comissões, tendo em atenção a respectiva área geográfica.

No quadro indicativo mostra-se um resumo da situação relativa aos depoimentos já recolhidos e arquivados na Academia de Marinha, até ao dia 05 de Novembro de 2001.



Artur de Carvalho Baptista dos Santos
CMG

O Norte de África: Escola de Cavaleiros

A esquadra comandada por D. João de Meneses avistou Mers el-Kibir em 19 ou 20 de Julho de 1501, mas o capitão decidiu fazer-se num bordo ao mar porque era demasiado tarde para efectuar o desembarque nesse dia. A manobra não foi muito feliz porque o vento rondou e obrigou a que os navios ficassem a bordejar durante três dias, dando sinal aos do castelo da sua presença e das suas intenções. Apesar de tudo, conseguiram tomar o porto no dia 23, seguindo, de imediato, para o castelo que abordaram com escadas, pensando que a resistência não seria grande. Mas os mouros tinham preparado a defesa e reforçado os seus meios, de forma que surpreenderam os portugueses com um contra-ataque (quatrocentos cavaleiros, segundo Damião de Góis) que os obrigou a reembarkar em desordem e causando-lhes algumas baixas. Qualquer esforço para continuar o ataque pareceu inútil a todos, de forma que foi decidido abandonar o projecto encomendado tão em segredo por D. Manuel. Os navios que tinham sido dados de reforço para aquela empresa foram mandados para o reino, e os restantes continuaram a sua viagem para o Mediterrâneo Oriental, onde iam socorrer os venezianos.

Os portugueses seguiram por Alicante, passaram pelas baleares e foram aportar Cagliari, na Sardenha, onde reabasteceram. Depois, quando efectuavam a travessia para a Itália, bordejando até perto de Tunes, deram com uma carraca e dois galeões, que perseguiram e tomaram. Com eles voltaram a Cagliari, onde libertaram os cristãos e judeus, cujas mercadorias foram transferidas para a carraca, mas retiveram todos os mouros e turcos, bem como os seus bens. Os galeões ficaram aprisionados e seguiram na esquadra. Foram a Crotone (no sul da Itália) e seguiram para Corfu, onde encontraram o “geral da armada da Senhoria de Veneza”, com vinte cinco galés “grossas” e cinco galeões, que os ajudaram a entrar no porto,

rebocando os navios de vela com os de remo. Os turcos já tinham decidido recolher a sua esquadra, por se aperceberem da força que contra eles se levantava, de forma que a missão dos portugueses estava acabada. Contudo esta estadia em Corfu não acabaria sem que graves incidentes ocorressem. Diz-nos disso Damião de Góis: “Com tudo como a gente de guerra, e do mar he naturalmente soberba, e

posições estrategicamente importantes como era Mers el-Kibir) e de outras pequenas acções navais de menor importância, deve salientar-se que os primeiros anos do século XVI trouxeram um endurecimento da forma de actuar no Norte de África (Magreb). A agressividade dos portugueses cresceu substancialmente, multiplicando-se o número de confrontos, algaras e correrias que desbaratavam aldeias, faziam

cativos, pilhavam gados e colheitas. D. Manuel achava que a luta contra os mouros era a mais digna forma de elevação cristã e manifestou intenções de a fazer pessoalmente por diversas vezes, como já referimos. Toda a nobreza portuguesa ia ao Magreb combater. Ali recebiam as esporas de cavaleiro, ali voltavam se a alma lhes reclamava penitência, e ali faziam carreira, se o espaço metropolitano e a corte se mostravam escassos para a sua estirpe. Correspondendo a uma maneira de ser herdada da Idade Média, os cavaleiros olhavam o Norte de África como

uma fonte de purificação pela “Guerra Santa”. Uma parte significativa da nobreza portuguesa tinha sérias dúvidas quanto à empresa do Oriente e foi sempre com muitas hesitações que olhou a alternativa da longínqua Índia, cujos benefícios entusiasmavam mais o rei, os comerciantes (nacionais e estrangeiros), alguns aventureiros e, sobretudo, aqueles para quem o Oriente distante e a imagem de um mundo novo eram a expressão portuguesa do humanismo fascinante. Sem dúvida que o Magreb teve um papel importante na Expansão Portuguesa de quinhentos, e o comércio aí efectuado era um complemento do comércio ultramarino, contudo, no contexto global de uma sociedade em transformação, representa a componente conservadora, menos audaciosa e menos efervescente.



J. Semedo de Matos
CFR FZ



A couraça manuelina de Alcácer Ceguer, construída em 1502.

brigosa, alli em Corfú se armou humabriga entre os darmada, e os soldados Venezeanos, e gente da terra, em que matarão dos nossos mais de setenta homens, e dos Venezeanos, e da terra muitos, e foi negocio, em que përa o pacificarem tiveram o Conde e o geral dos Venezeanos, e os governadores da terra muito trabalho.” Apesar deste lamentável episódio, a Senhoria de Veneza ficou muito agradecida a Portugal pela ajuda que se prestou a dar, e manifestou-o de forma expressa através de uma embaixada própria chefiada por Piero Pascualigo. Numa altura em que o comércio de especiarias podia vir a criar problemas com a cidade italiana (como veio a acontecer), esta acção diplomática podia ser delicada, e D. Manuel não deixou de honrar o embaixador italiano convidando-o para padrinho do príncipe herdeiro, o futuro D. João III.

Para além desta expedição enviada ao Mediterrâneo (que tem a ver com o avanço do poder turco e com a tentativa de ocupar

NRP "CMTE HERMENEGILDO CAPELO" NO EXERCÍCIO "DESTINED GLORY 2001"

A fragata NRP "Cmte Hermenegildo Capelo" integrou, entre 03 e 23 de Outubro a EUROMARFOR (European Maritime Force), força naval europeia não permanente, fruto de uma iniciativa conjunta de Espanha, França, Itália e Portugal, com a finalidade de contribuir para o desenvolvimento da identidade europeia de segurança e defesa. Neste período de activação, a força foi constituída pelos destroyers italiano "Francesco Mimbelli" (navio chefe) e francês "Dupleix", e pelas fragatas espanhola "Reina Sofia" e portuguesa "Cmte Hermenegildo Capelo". Durante o período de integração, o navio efectuou uma visita ao porto espanhol de Almeria entre 03 e 06 de Outubro, onde se realizou a cerimónia de activação a bordo do navio chefe da força, tendo nessa altura tomado posse o comandante do agrupamento de navios da EUROMARFOR Capitano di Vascello Falco Verna (COMGRUEUROMARFOR).

De 06 a 23 de Outubro, a EUROMARFOR participou no exercício conjunto de forças navais e anfíbias da NATO denominado DESTINED GLORY 2001 (DG01), que decorreu no mediterrâneo oeste e na costa sul de Espanha, entre as cidades de Almeria e Cadiz. O principal objectivo do exercício foi testar a capacidade de reacção da NATO a um conflito num país terceiro, não abrangido pelo artigo 5º do Tratado do Atlântico Norte, através do emprego de uma força de reacção rápida conjunta, constituída por meios navais, anfíbios, aéreos e terrestres, e capaz de conduzir operações de manutenção de paz.

O DG01 foi programado e conduzido pelo comando regional da NATO COMSTRIKFOR SOUTH e contou com a participação de mais de 7000 militares, 40 navios e 40 aeronaves provenientes de países como a França, Alemanha, Portugal, Grécia, Itália, Holanda, Espanha, Turquia, Estados Unidos e Reino Unido. Para além da fragata "Cmte Hermenegildo Capelo", Portugal fez-se representar por um pelotão de fuzileiros, embarcado no navio anfíbio holandês "Rotterdam", e por um oficial do CITAN que integrou o STAFF do COMGRUEUROMARFOR.

O teatro de operações do exercício baseou-se num cenário hipotético de uma península, constituída por dois países distintos. Um desses países, bastante próspero e possuidor de forças armadas bem equipadas e treinadas, é governado por um presidente que apesar de inicialmente ter sido eleito democraticamente, ao longo dos anos asfixiou a oposição, tornando-se num ditador. O outro país, mais modesto economicamente, foi-se aproximando dos países europeus, sendo estes a sua maior valia para a manutenção do país. Devido a divergências étnicas, um desses países invadiu o outro obrigando as Nações Unidas a intervir e a criar um terceiro país, com um governo federal misto e com a presença de observadores internacionais no território.



A Força Naval atracada em Almeria.

Na sua componente naval, o exercício compreendeu duas fases. Uma primeira fase que decorreu entre 06 e 11 de Outubro, em que as forças executaram um programa de exercícios pré-planeados na área de Almeria, com graus de complexidade crescente nas áreas da luta anti-submarina, luta anti-aérea e luta de superfície, com o objectivo de proporcionar treino conjunto e interligação entre as unidades da aliança. Entre outros, foram efectuados nesta fase, exercícios de tiro real, operações de boarding, operações de VERTREP, exercícios de manobras e evoluções, exercícios de aproximações para reboque, operações de reabastecimento no mar com o navio reabastecedor italiano "Vesuvio" e com o navio reabastecedor francês "Marne", e exercícios avançados de luta anti-submarina com o submarino convencional espanhol "Siroco" e com um dos mais recentes submarinos nucleares norte americanos, o "Sea Wolf".

Na segunda fase, que decorreu entre 12 e 23 de Outubro, o exercício entrou na fase táctica, em que a principal missão foi garantir uma supremacia naval e aérea na zona do Estreito de Gibraltar, por forma a proteger as forças anfíbias durante as suas acções de desembarque na área de Sierra del Retin, conduzindo simultaneamente operações de interdição marítima.

De salientar a presença no exercício de dois porta-aviões europeus, o "Príncipe de Asturias" (Espanha) e o "Giuseppe Garibaldi" (Itália), que através dos seus aviões de aterragem e decolagem vertical AV-8B Harrier, possibilitaram à força, uma capacidade de defesa em profundidade permanente, contra uma forte e diversificada força aérea opositora, de onde se salientam *Tornados* alemães, *Mirage F1* franceses e *A-7E* gregos, para além de diversas aeronaves de patrulha marítima (MPA) com configuração anti-superfície.

Durante o exercício DESTINED GLORY 2001, a fragata "Cmte Hermenegildo Capelo" efectuou cerca de 483 horas de navegação e percorreu 5131 milhas náuticas.

(Colaboração do NRP "Cmte Hermenegildo Capelo")

Sessão Solene de Abertura do Ano Lectivo 2001/2002

Presidida pelo Almirante CEMA e com a presença do Vice-CEME Tenente-general António Bento Formosinho Correia Leal e do Director do Instituto de Altos estudos da Força Aérea Tenente-general Manuel José Taveira Martins em representação do Vice-CEMFA, realizou-se no passado dia 6 de

Novembro, no Instituto Superior Naval de Guerra, a tradicional cerimónia de abertura do ano lectivo 2001/2002 à qual estiveram presentes as mais altas patentes da Marinha e de numerosos convidados.

A sessão iniciou-se com a entrega de diplomas e distintivos aos auditores do Curso Superior Naval de Guerra 2000/2001 e de diplomas aos alunos do Curso Complementar Naval de Guerra 2000/2001. Seguiu-se a entrega dos prémios escolares aos oficiais mais bem classificados destes cursos e dos Cursos Naval Geral de Guerra 2000/2001, respectivamente CMG Lima Bacelar, CFR Gonçalves Vaz e 1TEN FZ Mariano Alves.

Seguidamente, numa breve alocução, o Director do ISNG, VALM Mendes Cabeçadas referiu-se às actividades do Instituto no presente ano lectivo e às iniciativas desenvolvidas, com o acordo dos respectivos Chefes de Estado-Maior, no sentido de tornar "mais comuns" os cursos superiores dos Ramos. Para além de algumas considerações sobre o ensino superior militar, o Director de ISNG apresentou ainda as suas reflexões acerca da actual situação internacional e consequências para a problemática da segurança e defesa.

O Professor Doutor Paulo Otero proferiu a lição inaugural, subor-



dinada ao tema "O Estado, a Constituição e a Democracia". Aquele insigne docente universitário apresentou uma análise da erosão da soberania do Estado, da desvalorização da Constituição e ainda da democracia como modelo político fielmente garanti-



do pela Constituição dos Estados Ocidentais. A propósito da evolução da democracia considerou que têm vindo a ser gerados fenómenos antidemocráticos, fazendo emergir o que designou por "democracia totalitária". Nesta linha de pensamento, precisou que, apenas a Universidade e as Forças Armadas parecem escapar à partidarização do Estado. Deste modo, ambas as instituições terão um papel relevante na construção de novas soluções a bem da consolidação da democracia.

Após o encerramento da sessão serviu-se um porto de honra na messe de oficiais.



Abertura Solene na Escola Naval

Sob a presidência do Almirante Chefe do Estado Maior da Armada, decorreu no passado dia 16 de Novembro a cerimónia de abertura solene do ano lectivo da Escola Naval. O Almirante CEMA foi recebido pela Guarda de Honra, efectuada por uma companhia de cadetes, apresentou cumprimentos ao corpo docente e dirigiu-se para o auditório, acompanhado do Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante António Carlos Rebelo Duarte.

A sessão solene abriu com uma alocução proferida pelo Comandante da Escola que, na circunstância, efectuou um balanço da actividade do ano transacto, saudou os novos Guardas-Marinhas e perspectivou alguns objectivos para um futuro mais ou menos próximo. O Contra-Almirante Rebelo Duarte salientou o esforço levado a cabo para integração da Escola Naval no Sistema Nacional de Avaliação, encetando um processo, cujos modelos já foram aceites pelo Conselho Nacional de Avaliação do Ensino Superior Universitário. Esta questão – que constitui um especial desafio para a Escola Naval – é particularmente importante para a defesa do prestígio dos cursos aí ministrados e indispensável para uma crescente aproximação à comunidade



académica e científica nacional. Quanto ao futuro, "a curto e médio prazos" – referiu o Comandante da Escola – ser necessária a concretização do novo quadro estatutário e regulamentar da Escola Naval, a implementação da *Reforma 2000* que habilitará a acreditação dos cursos ministrados. Especial importância – disse ainda – terá o crescimento da actividade de investigação, onde pode

ser desenvolvida a colaboração com outros organismos da Marinha, com outros ramos das Forças Armadas e com a Universidade.

De seguida, o Capitão de Fragata, engenheiro construtor naval, Jorge Manuel Pereira da Silva Paulo, docente da Escola, proferiu a tradicional "lição inaugural", subordinada ao tema "Economia da Defesa".

Os Guardas-Marinhas do curso "Contra-Almirante Pereira da Silva", que acabaram a sua licenciatura na Escola Naval no ano lectivo 2000-2001, receberam o seu Diploma de Curso, a que se seguiu a entrega dos prémios escolares.

A cerimónia encerrou após ter sido cantado o Hino Nacional por todos os alunos da Escola.



Apresentação da edição revista e actualizada do “Dicionário Ilustrado de Marinha” do Comandante António Marques Esparteiro

No passado dia 29 de Novembro, na Biblioteca da Marinha, foi apresentada a obra em epígrafe publicada pela Clássica Editora.

O CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, iniciou o evento fazendo umas breves referências aos antecedentes do livro e aos seus dois autores: o da obra propriamente dita e o que procedeu à sua actual revisão e actualização.

Assim, em 1936, o então 1º Tenente António Marques Esparteiro publicou o “Dicionário Ilustrado de Marinharia”, o dicionário antecessor tinha sido editado em 1855 e, da autoria de António Gregório de Freitas, intitulava-se “Novo Dicionário da Marinha de Guerra e Mercante”.

Em 1943 surgiu a 2ª edição do “Dicionário Ilustrado”.

Só em 1962 o então Comandante Marques Esparteiro publicou um trabalho muito mais completo e actualizado que o anterior, tendo então triplicado as respectivas entradas, foi o “Dicionário Ilustrado de Marinha”.

Entretanto os anos passaram, a obra esgotou, muita coisa se alterou e a Marinha, nos finais dos anos 90, entendeu que seria conveniente publicar uma nova edição do “Dicionário”, obrigatoriamente revista e actualizada.

Contactada a Clássica Editora, detentora dos direitos de autor, a mesma concordou em participar no projecto. A revisão e actualização só poderia ser efectuada por alguém possuidor de profundos conhecimentos de Marinharia.

O Comandante Martins e Silva, uma autoridade incontornável no âmbito da Marinharia, aceitou o desafio e o magnífico resultado deste trabalho está bem patente na obra agora apresentada, cujo atraente desenho da capa é da autoria do Comandante Sousa Machado.

O Presidente da Comissão Cultural referiu-se depois aos dados biográficos do Comandante António Marques Esparteiro salientando especialmente a



sua qualidade de historiador e notável escritor e os do Comandante Martins e Silva destacando as suas elevadas aptidões de marinheiro,

altamente comprovadas nos seus vários comandos no mar, o modo distintíssimo como desempenhou o cargo de Director do Museu de Marinha e também a sua variada obra bibliográfica cuja referência é a notável “Arte de Marinheiro”, desde sempre o mais completo trabalho em língua portuguesa relativo a esta arte.

Seguiu-se a apresentação da obra, tendo o Comandante Martins e Silva esclarecido que no presente caso, quando a publicação se encontra há muito esgotada e já falecido o autor, há que definir qual o âmbito da revisão, já que esta não pode descaracterizar a obra. Assim, em conjunto com o editor, foi acordado que

se alteraria apenas o que manifestamente tivesse de ser actualizado, para não induzir em erro os futuros utilizadores, e seriam corrigidas as inevitáveis “gralhas” que tivessem escapado à revisão.

Apesar desta moderação ainda foram feitas 1365 intervenções, das quais 562 são correcções e 803 actualizações, o que não é excessivo pois significa que apenas 8% do total das entradas do “Dicionário” sofreu alterações, facto que atesta bem o mérito da obra do Comandante Esparteiro.

Para a nova edição decidiu-se manter a iconografia, tanto mais que a introdução de novas gravuras



obrigaria, em muitos casos, à reformulação de textos, situação que se pretendeu evitar pelas razões atrás explicadas.

Finalizando a sua exposição, o Comandante Martins e Silva afirmou que a revisão efectuada permitiu estender a validade do “Dicionário” por um período considerável e que o êxito, que se augura e deseja, será a melhor homenagem que se poderá prestar ao seu ilustre autor, o Comandante António Marques Esparteiro.



(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)



Nos últimos meses, a gestão da Marinha tem vindo a arrostar dificuldades acrescidas resultantes da indisponibilidade de verbas significativas que, no início do ano, o Governo se havia comprometido atribuir para o funcionamento do Ramo, bem como pelos atrasos verificados na aprovação da Lei de Programação Militar (LPM). A par dessas duas questões continuaram por resolver diversos problemas que há muito afectam o pessoal militar, militarizado e civil da Marinha, alguns deles carecendo de solução premente em âmbito superior ao Ramo como, por exemplo, o dos vencimentos do pessoal do Regime de Contrato.

Começo por abordar a questão do orçamento de funcionamento da Marinha de 2001 porque as dificuldades orçamentais e de tesouraria têm vindo a acentuar-se nos principais organismos logísticos do Ramo e, ainda que em menor escala, em outras unidades. Esta situação decorre fundamentalmente do seguinte:

- Não foram integralmente cumpridos os pressupostos que enformaram o orçamento de 2000, designadamente no âmbito do descongelamento e do ressarcimento de boa parte das despesas com missões humanitárias e de paz;

- Não se verificaram alguns dos pressupostos que estiveram na base da preparação do orçamento de *Operação e Manutenção (O&M)* de 2001, já de si muito escasso devido às reduções que foram feitas nos orçamentos dos anos anteriores;

- O orçamento rectificativo de 2001 agravou as dificuldades já existentes, embora não tenha sido o factor mais determinante na situação a que se chegou. Aliás, sempre referi que a Marinha encarou a redução que lhe foi atribuída no âmbito do orçamento rectificativo como a sua quota-parte no esforço nacional de contenção da despesa pública e redução do défice.

A falta de liquidez orçamental tem vindo, assim, a impor opções cada vez mais difíceis, seja em termos da dívida de combustíveis, seja da erosão de lotes de sobressalentes, seja ainda do adiamento de acções de reparação e manutenção das unidades navais. E tem obrigado, também, a um difícil exercício de tesouraria que procura salvaguardar, enquanto tal for possível, a situação dos servidores do Arsenal que são remunerados por verbas da área do material, e a manter o pagamento dos suplementos de embarque que são suportados por verbas da actividade operacional.

No que se refere à Lei de Programação Militar (LPM) – a segunda questão que destaquei no início desta Carta – julgo importante referir os desenvolvimentos mais recentes verificados neste processo, designadamente:

- A proposta de revisão da LPM que começou a ser preparada em meados do ano transacto, foi aprovada pela Assembleia da República no final do passado mês de Setembro;

- Com esta decisão o Parlamento confirmou, uma vez mais, os programas de aquisição de

novos submarinos e do navio polivalente logístico, e sancionou a opção de não ser incluído na LPM o programa de construção de dez navios de patrulha oceânicos, de um navio de combate à poluição e de um navio de assinalamento marítimo. Estes navios deverão, assim, ser inteiramente suportados pelo *Plano de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC)*.

A LPM tem vindo a merecer, desde o final do ano passado, considerável atenção pública e alguma controvérsia, fundamentalmente dirigida à oportunidade e mérito dos programas nela contemplados.

Após a votação da Lei, parte do debate transferiu-se para questões de natureza política que são inteiramente estranhas à Instituição Militar e, como tal, se devem manter. Limito-me apenas a expressar a opinião de que o eventual protelamento do reequipamento da Marinha, depois dos adiamentos e baixos índices de execução material acumulados ao longo de vários anos, pode ser mais um passo para o “zero naval” a que me tenho referido em outras ocasiões. Contudo, por muito angustiante que isso seja para a Marinha, as regras da democracia impõem que nos limitemos a observar, a prestar o nosso melhor conselho e a aguardar que sejam tomadas as adequadas decisões.

No que se refere às críticas dirigidas aos programas da Marinha inscritos na LPM, o assunto insere-se nos domínios da segurança e defesa e justifica alguns comentários que passo a expor.

De entre os programas da Marinha inscritos na LPM, parece-me interessante reflectir sobre o dos submarinos porque, ao longo dos últimos dez anos, foi sujeito a quatro votações favoráveis na Assembleia da República, sem nunca deixar de suscitar polémica em alguns sectores das sociedades civil e política. Embora a diversidade de opiniões vindas a público tenha sido considerável, julgo possível dividi-las em três categorias. Na primeira, incluo todas as questões relacionadas com o planeamento estratégico do Estado. Na segunda, reuno as contribuições relativas a conceitos de segurança e de defesa. Na terceira, situo as generalidades de vulgaridade desprezível e os enredos anacrónicos que não merecem especial atenção. Limito-me, assim, a tecer alguns comentários sobre os temas dos outros dois grupos:

No âmbito da primeira categoria, recorde que o planeamento estratégico do Estado português é regulado pela Lei 29/82 - *Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA)*, de que importa reter as seguintes noções:

- As forças, unidades e meios operacionais da Marinha encontram-se definidos no *Sistema de Forças Nacionais (SFN 97)*, aprovado em 08 de Janeiro de 1998 pelo *Conselho Superior de Defesa Nacional*;

- A componente naval do *SFN 97* prevê três submarinos de ataque;

- O *SFN 97* resultou de um exaustivo ciclo de planeamento que incluiu a consolidação e aprovação sequencial dos seguintes documen-

tos: *Grandes Opções do Conceito Estratégico de Defesa Nacional, Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), Conceito Estratégico Militar (CEM) e Missões Específicas das Forças Armadas*;

Dito isto, pode concluir-se que:

- O programa de aquisição de submarinos ultrapassa largamente a competência da Marinha;

- Os submarinos são um meio naval que os competentes órgãos do Estado, ao longo de diversas legislaturas, consideraram dever fazer parte da capacidade militar nacional;

- A Lei de Programação Militar não é mais do que uma mera fonte de financiamento para a edificação do *Sistema de Forças Nacionais*;

- A *Componente Naval do Sistema de Forças Nacionais* dificilmente será influenciada de forma significativa por uma futura revisão do *CEDN* e do *CEM*, já que na sua base estão factores imutáveis como as características e geografia do Território Nacional e a vontade de Portugal se assumir como estado soberano.

No plano da segunda categoria de argumentos, o debate foi normalmente mais livre e polémico, por vezes mesmo rude, porquanto as várias teses se basearam em percepções e concepções de natureza subjectiva e, ocasionalmente, em preconceitos. No decurso do processo de aprovação da LPM constatámos opiniões extremamente diversificadas, que se estenderam desde as doutrinas clássicas de segurança e defesa militar, até à visão idealista de uma paz global suportada pelo direito internacional, passando por conceitos mais ou menos alargados da segurança nacional integrada em modelos regionais e internacionais.

No seguimento da nova redacção do artigo 31º da *Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, e da abertura que ela conferiu, recebi, em audiências separadas, dirigentes da Associação dos Oficiais das Forças Armadas e da Associação Nacional de Sargentos. Os dois encontros decorreram em perfeita consonância quanto aos objectivos das Associações e às metodologias para os prosseguir, no entendimento de que será necessário continuar a progredir pelo prestígio da Instituição Militar, dignificando-a e dignificando cada um dos seus membros.

Recebi recentemente a notícia de que serão em breve aprovados, em sede governamental, dois diplomas (decretos-lei) que vão estabelecer o novo quadro organizativo e conteúdo funcional do Sistema de Autoridade Marítima (SAM). Será o culminar de um longo processo que, em minha opinião, terá reflexos particularmente positivos para o País pelas mais valias económicas e funcionais que trará, bem como pela concentração de tarefas que vai acautelar, pela coordenação de esforços que permitirá e pela maior eficácia que conferirá à actuação do Estado nas várias áreas marítimas. 

(Extracto da Carta do CEMA, nº 26 – Nov01)

Remoção do Navio Chinês “Coral Bulker”

No imaginário cultural ocidental, é suposto que o dia de Natal seja de paz e tranquilidade. Assim pensámos que seria o último. Contudo, quando o telemóvel do Capitão do Porto toca cerca das 23h.30 de uma noite com tal simbologia, originado precisamente do piquete de serviço à Capitania, acresce sempre uma expectativa profunda que algo estranho tenha acontecido, a necessitar, portanto, da intervenção urgente, e de cariz invulgar, da Autoridade Marítima (AM). Era, de facto, o caso, dado que o piquete tinha sido alertado pelo mestre de um dos rebocadores da empresa “Tinita” em serviço no Porto de Viana do Castelo para o facto do navio mercante “Coral Bulker”, de bandeira chinesa e registo em Hong Kong, parecer estar à garra, aproximando-se perigosamente do molhe exterior do porto. A confirmação veio logo de seguida com um pedido de socorro em canal 16.

OS FACTOS

O navio tinha chegado ao porto de Viana do Castelo na tarde do dia 24DEZ mas devido ao agravamento do tempo não foi possível a sua entrada, tendo inclusivé a barra sido fechada à navegação pelo que o comandante do navio optou por fundear a 0,8 milhas do molhe exterior. Posição essa, mantida, até ao momento em que o navio começou a garrar e que devido ao agravamento das condições de tempo e mar, com fortes rajadas, chuvas intensas e ondulação superior a cinco metros, ficou demonstrado que não permitiu uma resposta atempada.

O “Coral Bulker”, de 169.03 metros de comprimento, 27.2 metros de boca, 8.00



O “Coral Bulker” encalhado junto ao molhe norte.

metros de calado, 16.725 TAB de arqueação bruta, transportava no convés (aproximadamente) 1.373 toneladas (ton.) de toros, 1.760 ton. de estacas, 106 ton. de postes e 109 ton. de madeira serrada. Nos cinco porões, existiam 10.815 ton. métricas de serradura e 5.839 ton. métri-

para toda a área envolvente. Como se verifica, uma super estrutura marítima, descontrolada, carregada com vários milhares de toneladas de carga e acarretando, indubitavelmente, um perigo efectivo para o ecossistema.

Durante cerca de duas horas foram



Porto de Viana do Castelo com a posição do navio encalhado.

cas de estilha, e nos tanques de reserva 610 ton. de fuelóleo e cerca de 100 ton. de gasóleo/óleos lubrificantes, constituindo, assim, uma grave ameaça ambiental

mantidos alguns contactos com o comandante do navio, fundamentalmente no sentido de lhe prestar alguma ajuda, tendo mesmo chegado a sair de Leixões

um rebocador de alto-mar o qual, contudo, acabaria por regressar, sem poder resgatar os “22 tripulantes” que se encontravam a bordo, o que apenas acabaria por ser efectuado somente cerca das 02.15H do dia



26DEZ, após se ter considerado que o navio não teria qualquer possibilidade de se safar. O MRCC Lisboa accionou, de imediato, o dispositivo que se encontrava em stand-by constituído por um helicóptero Puma da Força Aérea, a corveta “Honório Barreto” e o patrulha “Zambeze”, o que se revelou de importância vital para o rápido início da operação de resgate. Localmente, tinham sido tomadas as providências necessárias pela Capitania do Porto, estando inclusive pronto a sair o salva-vidas cuja utilização, face às condições bastante adversas de mar, seria sempre altamente improvável.

Nas proximidades do navio encalhado, os Bombeiros Voluntários e Municipais de Viana do Castelo estariam prontos a montar o sistema de vai e vem, caso tal se revelasse necessário.

Nesta, como em outras alturas, foi providencial a colaboração dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, que disponibilizaram os terrenos próximos para que os tripulantes pudessem ser desembarcados com segurança e tranquilidade. A operação de resgate foi efectuada, com êxito total aliás, entre as 03.50H e as 05.30H, pela tripulação do helicóptero da Força Aérea que actuou debaixo de condições atmosféricas extremas, revelando grande coragem e elevado espírito profissional. A primeira grande prioridade do sinistro – o salvamento – estava, assim, ultrapassada, podendo as sinergias e os esforços de coordenação ser orientados para os passos seguintes, também eles de enorme complexidade.

Levada a bom termo esta primeira etapa, as preocupações voltaram-se, no imediato, para a possível ocorrência de poluição, pelo que foi contactado o responsável pelo Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (SCPMH), da DGM, que, ainda na tarde do dia 26DEZ, se deslocou para o local acompanhado de uma pequena equipa de pessoal e alguns meios para fazer face aos focos poluentes que comesçassem a aparecer junto ao navio e nas praias próximas.



Operação de transfega de combustivel.

OS ASPECTOS TÉCNICOS DA OPERAÇÃO

Ainda nessa mesma tarde foram convocadas todas as entidades previstas no Plano de Intervenção da Capitania do Porto de Viana do Castelo, posto entretanto em vigor, para uma reunião de coordenação das acções de prevenção e com-

bate à poluição, que se iriam iniciar a partir daquele momento.

Na referida reunião, onde estiveram também presentes o representante do Armador, um representante da Empresa de Salvamento Marítimo contratada pelo Armador, representantes das Agências do navio e da carga e uma representante do Clube de Seguradores, e ainda, representantes da Câmara Municipal de Viana do Castelo, do Instituto Portuário do Norte e da Direcção regional do Ambiente e Ordenamento do Território, foi solicitada uma descrição do navio acidentado tão pormenorizada quanto os dados conhecidos na altura o permitissem, por forma a equacionar os passos que se seguiriam.

A partir daquele momento foi iniciado um processo de combate à poluição orientado pelo SCPMH, contando com a colaboração pronta de equipas de pessoal da Câmara Municipal de Viana do Castelo, do Instituto Portuário do Norte, da Escola Prática de Administração Militar da Póvoa do Varzim, do Comando da Zona Marítima do Norte, estas últimas mobilizadas através das suas Cadeias de Comando, e de alguns voluntários de onde sobressaíram os grupos locais de Escuteiros.

No dia 27DEZ foram iniciadas inspecções às praias das proximidades que tinham sido afectadas pelos poluentes que entretanto iam sendo derramados pelo navio, e deslocadas equipas de pessoal para iniciarem a sua recolha. Estas operações de recolha de poluentes que envolveram diariamente dezenas de pessoas e alguma maquinaria, duraram, aproximadamente, 2 meses, e foram recolhidas cerca de 360 toneladas de areias contaminadas, as quais, até serem enviadas para Espanha onde seriam



Limpeza da praia com o navio ao fundo.



Estado do casco após o corte em duas secções.

destruídas, foram armazenadas numa empresa próxima de Viana do Castelo.

A partir do dia 03JAN, os poluentes líquidos existentes nos tanques do navio começaram a ser removidos de bordo muito lentamente pela equipa de pessoal da empresa holandesa contratada pelo armador. A lentidão desta operação, foi imposta pelas desfavoráveis condições meteorológicas, pela alta viscosidade do produto, pelos graves danos que os tanques tinham sofrido e pela enorme dificuldade que a carga representava no acesso aos tanques. Recorreu-se à utilização de várias técnicas de extracção, mas todas elas – por uma ou outra razão – não permitiram acelerar o processo de remoção. Esta operação durou até 28FEV.

Dentro da área portuária e junto ao navio acidentado foram instalados, mais ou menos temporariamente, alguns equipamentos para proteger áreas, conter e recolher algumas bolsas de poluente que se iam libertando do navio.

A operação de combate à poluição foi dada como terminada em 16JUN, depois de removidos da água os últimos destroços do navio.



Bloco de ré a ser retirado.



Arrastamento do bloco de vante.

OS ASPECTOS LEGAIS E PROCESSUAIS DA REMOÇÃO

Desde o início, a parte que, notoriamente, assumia mais apreensão institucional e, também, preocupação jurídica e administrativa, era, sem dúvida, a postura que o armador/proprietário assumiria em todo o processo, lembrados que todos estamos de sinistros marítimos e demais experiências negativas passadas, de consequências nefastas e por vezes avassaladoras, ocorridas nas últimas décadas. Algumas das escarpas costeiras do litoral português (continental e arquipelágico) são, ainda hoje, um firme e visível exemplo disso mesmo, factos que exemplificam, também, a total falta de profissionalismo e de rigor ético que muitos

dos proprietários e armadores assumem em alturas de sinistros marítimos, trabalhando, “sabidamente”, com obscuridade nos contornos cinzentos e nos vazios da lei.

De facto, até existir um quadro convencional internacional perfeitamente definido pela International Maritime Organization (IMO), na qual existe um anteprojecto de convenção em estudo há já mais de cinco (5) anos, mais não resta aos Estados que lancem mão de mecanismos legais internos os quais, o mais das vezes, carecem de contextualização marítima universal, votando, desta forma, a algum logro, determinados procedimentos assumidos perante proprietários/armadores de dubio perfil ético e de indefinido grau de escrúpulos. Chegam, mesmo, aliás, a declarar falências parcelares, a fim de se eximirem à responsabilidade de remoção dos destroços a qual, face à lei portuguesa, é inequivocamente sua.

O quadro jurídico recentemente instituído, através da conjugação do Decreto-Lei nº 235/2000, de 26SET, da Portaria nº 522/2001, de 25MAI, e de alguns despachos normativos regulamentadores de funcionamento, veio introduzir, paralelamente a algumas preocupações de cariz ambiental que já se impunham há década e meia, mecanismos públicos e instrumentos jurídicos de Estado que permitem, agora, uma atitude mais determinante por parte das autoridades marítimas. De entre eles, salienta-se, pela sua importância persuasora, metódica, e de consequência judiciária directa, o estabelecimento do duplo requisito de caução em razão da matéria, isto é: a possibilidade de se instituir uma caução em razão do ilícito contra-ordenacional da poluição, portanto como medida cautelar, e bem assim uma caução como ressalva da totalidade das despesas a assumir nas operações de combate à poluição.

Complementarmente, e como aliás resulta da evidência de casos similares, é imprescindível uma atitude concertante e cooperante entre o Estado do porto do sinistro - neste caso a autoridade marítima, mais concretamente a Capitania do Porto de Viana do Castelo -, o Estado de bandeira do navio sinistrado e, naturalmente, os representantes do armador, leia-se, o Protection & Indemnity Club (P&I), seguradores de responsabilidade civil e agentes. Este elemento é, tão só, o fulcral para a boa sequência do processo e demais trabalhos, tendo sempre de se assumir uma atitude institucional, determinante, enérgica e de autoridade, mas, também, uma função pedagógica, serena, de motivação e de equilíbrio para com as entidades representantes do navio sinistrado.

Equilíbrio, sobretudo, porque a autoridade marítima, pela própria natureza e perfil conceptual do cargo, assume, sempre, uma função horizontal de intervenção e de função, abarcando, o mais das vezes, preocupações de cariz marítimo e ambiental, administrativo e processual, de inquérito e de polícia, técnico-operacional de combate à poluição e preventor, de árbitro e de decisor, enfim... de Defesa e de Segurança. É, pois, como se confirma, uma atitude que se exige multidisciplinar e, portanto, de inter-

venção global, e que reflecte um equilíbrio e neutralidade de decisão, de arbitragem de interesses, sem nunca deixar de atender à superior missão que defende: o interesse público do Estado.

Felizmente, o Armador (Alderran Shipping B.V.I., de Hong Kong) através do seu legal representante (Wallem Shipmanagement Limited), e bem assim conjuntamente com a sua companhia seguradora de responsabilidade civil, o P I (Protection Indemnity) London Steam Ship, representado pela firma Pinto Basto Comercial Lda., na tarde do dia 26DEZ, estavam presentes para a primeira reunião de coordenação convocada pela AM. A



Parque com a sucata do navio.

atitude patente nestes momentos iniciais, de responsabilidade pela situação criada, manteve-se ininterruptamente até ao dia 7SET, data da aceitação final, por parte da Capitania, como da remoção total.

Como em qualquer processo, e este, especificamente, era bastante delicado, existem inúmeras questões imprevisíveis. De entre outras, as condições de tempo e mar, porque determinantes para operações deste cariz, assumem-se, naturalmente, como as mais notórias. De facto, durante quase todo o período condicionaram as acções e, infere-se, a paciência de todos aqueles que não queriam ver as operações interrompidas. Para fomentar uma supervisão objectiva, e um espírito de cooperação próximo, foi realizada, durante meses, uma reunião de coordenação diária e várias visitas ao local, não respeitadas somente no dia 13ABR (Sexta-feira-santa).

Independentemente dos contratempos causados pelo Inverno, e elemento que se constituiu como factor de corrosão, é forçoso referir as pressões que o próprio Armador recebeu durante parte do processo, no sentido de alienar as suas

responsabilidades sobre o navio a terceiro, designadamente através de fórmula contratual, a qual implicava, mesmo, um preço e condições altamente convidativas - e, no mínimo, peculiares, atenta a situação do navio -, só não tendo sido assumida em virtude do armador e respectiva seguradora pretenderem levar o processo até ao fim, o que decidiram em boa hora.

FASES PROCESSUAIS

Especificamente, a operação passou por quatro fases perfeitamente distintas: remoção dos poluentes e combate à poluição, remoção da carga do convés,

remoção da carga dos porões e, finalmente, a remoção do navio.

A remoção dos poluentes constituiu, desde o início, uma clara preocupação do armador, atendendo a que, já quando da primeira reunião em 26DEZ, se fez acompanhar por uma empresa holandesa especializada neste tipo de trabalho (Smit Tak), cuja primeira necessidade foi ir a bordo para fazer o ponto da situação e apresentar um plano à Autoridade Marítima (AM), que

veio a ser aprovado em 27Dez.

Inicialmente, as visitas a bordo só foram possíveis com a utilização de helicóptero, tendo sido colocado, a 30DEZ, um passadiço entre o molhe e o navio, o que veio permitir o início das operações de trasfega de combustíveis em 03JAN2001.

Em 1JAN foi apresentado, também por esta empresa holandesa, um plano para remoção da carga do convés que, depois de aprovado pela AM, foi posto em execução entre 20 JAN e 02 FEV por uma empresa portuguesa subcontratada (Transfradelos).

No mesmo dia em que o contrato com a Smit Tak foi cancelado, as operações foram reiniciadas pela empresa americana "Titan Maritime LLC", entretanto contratada e responsável por todas as acções subsequentes de remoção e que em 03 Mar. iniciou o desmantelamento do interior do navio retirando todas as madeiras, equipamentos e cablagem.

Após apresentação pela "Titan", e aprovação pela AM, do plano de remoção da carga dos porões, esta foi efectuada entre 13MAR e 29 ABR pela "Transfradelos".

Finalmente, a 11MAI, foi dado início à operação mais espectacular, isto é, à remoção do próprio navio (tecnicamente talvez se deva falar nos seu destroços), previamente cortado em duas partes com equipamento específico chegado dias antes numa barcaça vinda da Holanda, trazendo também a bordo duas gruas de 150 ton. para movimentar as partes do navio desmanteladas. Em 18MAI, após cuidadosa preparação, começou a remoção de vante do navio para cima do cais efectuada através da utilização de oito "Pullers", aparelhos de tracção, cada um com 300 ton. de força, estando seis deles "ancorados" às tampas dos porões do próprio navio, e outros dois com ferros de 7.5 ton. Os pullers estavam ligados ao navio por amarras que a pouco e pouco o foram puxando para cima do cais. Operação muito lenta com alguns contratempos devido ao atrito de algumas partes do navio com o molhe, tendo sido por vezes necessário cortar alguns bocados, reposicionar as amarras e reiniciar a operação que foi dada como terminada em 22MAI depois daquela parte do navio ter sido posicionada em cima do molhe.

A segunda metade, de Ré, pela mesma tipologia de contratempos, demorou quase o dobro do tempo a ser retirada,

cerca de sete dias, tendo finalizado a 16JUN.

Esta operação de remoção do navio, levada a cabo pela Titan, revestiu-se, aliás, de um carácter inédito, na medida em que nunca partes tão grandes de um navio tinham sido removidas para terra, o que poderá ter constituído, quiçá, factor de estímulo e desafio técnico, e mesmo de motivação extra para as próprias equipas técnicas que se encarregaram das operações.

A data final do combate à poluição foi, por razões conjunturais, estabelecida como sendo o dia em que foi retirada a ultima parte do navio da água.

A partir de 24MAI uma empresa espanhola, "Asfena", subcontratada pela Titan, procedeu ao corte da sucata para o seu posterior envio para as Astúrias.

Ainda com a operação do corte de sucata em movimento, e para optimização de tempos processuais, a Titan começou a preparar toda a zona envolvente ao encalhe, logicamente afectada pelas acções de remoção, a qual foi dada como reposta na sua configuração inicial a 07SET, depois de verificação feita pelas entidades competentes, nomeadamente a própria AM.

A 08SET, foi realizada – finalmente – uma sessão de *encerramento do processo*

na zona, em que para além da presença do Almirante CEMA, contou também com a presença do Ministro da Defesa Nacional, do Ministro da Economia, do Secretário de Estado da Administração Marítima e Portuária em representação do Ministro do Equipamento Social e Secretário de Estado do Ambiente, tendo sido feita entrega de uma menção de apreço ao armador e à Seguradora por terem, de facto e de direito, assumido e cumprido as suas obrigações com grande profissionalismo, sentido institucional e, ainda, com elevado grau de eficácia. Infelizmente, e porque a asserção de profissionalismo e de bem servir nem sempre existe como deveria, foi absolutamente notório que, enquanto o ar de desgraça e de insucesso pairou, a Comunicação Social nacional (televisões) abriu telejornais por várias semanas, explorando tudo o que cheirava a falhanço. Ao invés, em momento de reconhecer e comprovar o sucesso de todas as operações não houve, sequer, a dignidade de uma menção informativa genérica e, muito menos, qualquer presença.

Para o êxito desta operação, foi fundamental o clima mantido ao longo de toda a operação entre a AM, o Armador e o seu agente Knudsen, o P I e o seu agente Pinto Basto e, ainda, o interessado empenho das diversas Entidades mais directamente envolvidas, nomeadamente a DRAOT-Norte, IPN, Alfândega, GNR, PSP e Câmara Municipal, que tiveram a sensibilidade para considerarem esta caso como uma excepção merecedora de uma intervenção especial e imediata.

Finalmente, referência ao entrosamento e apoio interno conciliado que serviu de fundamento às operações realizadas. Em processos desta tipologia, cuja complexidade ultrapassa, em muito, a mera intervenção policial, técnica ou administrativa mas assume, como se viu acima, um exercício multidisciplinar da Autoridade Marítima do Estado, é fundamental existir uma estrutura que, com o necessário imediatismo, solidez e sobretudo experiência adquirida, funcione como verdadeiro apoio à decisão do Capitão do Porto. Dada a organização que o actual Sistema da Autoridade Marítima conhece, nomeadamente o formato jurídico desconcentrado de autoridade marítima local, tal posição foi conseguida e contextualizada tendo funcionado, quase se diria, na sua plenitude, fazendo com que a Autoridade Marítima local se sentisse sempre acompanhada e decidisse, assim, com serenidade, sustentação e eficácia. Esta, fundamentalmente, a razão do sucesso. 

CMG EMQ Baganha Fernandes
CFR Fernandes de Carvalho
Dr. Luís da Costa Diogo

(Fotos gentilmente cedidas por Titan/Pinto Basto)

Palavras do Almirante CEMA

Consta ser provérbio chinês que "uma imagem vale mais do que mil palavras".

Por isso, a imagem, diante de nós, isenta de tragédia, de uma área portuária tornada livre de um navio esfrangalhado pelo mar e de um pedaço de costa limpo dos lixos do naufrágio poderia falar só por si.

Mas julgo que vale a pena, ainda que de forma breve, pôr dois sublinhados nesta imagem, avivando traços porventura pouco perceptíveis ao observador menos atento.

Saliento, em primeiro lugar, o esforço colectivo de instituições e de pessoas, umas e outras de boa vontade que, sequencialmente, trataram de salvar os naufragos, de controlar a poluição, procurar proteger a fazenda do navio e, em tempo reduzido para a dimensão da tarefa, libertar os espaços e a natureza dos efeitos nefastos de má fortuna de mar.

De facto, nos primeiros momentos do acidente funcionou o Centro de Busca e Salvamento do Comando Naval, em Oeiras, que promoveu o accionamento de meios aéreos e navais da FAP e da Marinha, usando a estrutura de Comando, Controlo e de Comunicações existente. Em simultâneo, o Sistema de Autoridade Marítima começou a actuar em conjugação de esforços, visando a eficácia do salvamento, o controlo da poluição e a eventual recuperação do navio acidentado e ou da sua carga.

Foram tarefas muito exigentes nos aspectos de coordenação, mas há que dizê-lo, facilitadas pela estrutura do S.A.M., inserido numa Marinha com tradição mais do que secular neste tipo de serviço público.

Também a existência de um planeamento, ainda que não totalmente completo, frequentemente praticado em acidentes reais e em exercícios simulados, na água e na linha da costa, permitiu levar a cabo, com sucesso, a erradicação dos agentes poluidores, quer retirados do navio, enquanto possível, quer recolhidos das praias, rochedos, porto e águas envolventes. Refiro-me ao plano "Mar Limpo", que executado e coordenado pelo órgão próprio do S.A.M., demonstrou, mais uma vez, grande valia, articulando a excelente cooperação entre entidades e meios dos Ministérios da Defesa Nacional, do Ambiente, do Equipamento Social e da Administração Interna e também, com grande realce e importância, da autarquia local e das empresas especializadas, contratadas para tarefas específicas. É uma área, e permitam-me uma pontinha de orgulho, onde atingimos um saber – fazer conquistado com persistentes esforços que seria prejudicial para o País deixar ir pela borda fora levado por qualquer onda de moda.

Este sublinhado das acções efectuadas merece uma tinta forte a iluminar o grande sentido de responsabilidade, infelizmente não muito vulgar, do armador do "Coral Bulker", a Alderran Shipping (BVI) Ltd e da sua seguradora e do seu P&I. Reconheço, publica e muito gratamente, a sua valiosa actividade, assim como evidencio a competência técnica das empresas por estas contratadas para a remoção do navio e dos seus pertences.

O segundo realce que gostaria de colocar na imagem que nos rodeia tem a ver, exactamente, com a realização deste significativo, ainda que simples, evento a que evito chamar cerimónia. É que, na sociedade de informação em que vivemos é sempre amplamente divulgada, especializada e seguida em pormenor a ocorrência desastrosa ou o facto insólito negativo, mas esquecido o uso dos exemplos positivos, como lição contributiva para a melhoria dessa mesma sociedade.

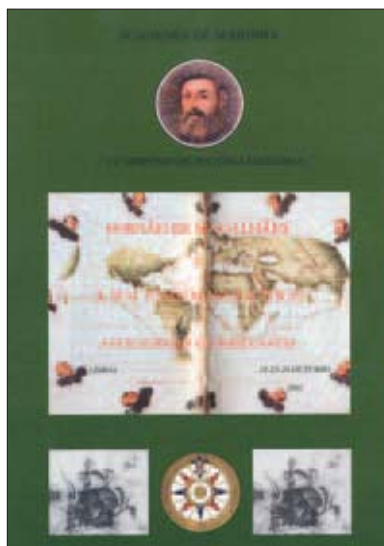
Por isso, é importante relembrar hoje que não nos devemos deixar submergir pelo infortúnio, mas que há que lutar contra ele, juntar vontades, independentemente do ponto do mundo donde provêm e, quando há êxito, devemos, colectivamente, congratularmo-nos por ele.. Mais do que isso, devemos divulgá-lo (temos a obrigação de o fazer) como prova da vitória da inteligência e da força do Homem a má fortuna, mesmo que proveniente do enorme e poderoso mar. (...)



VII Simpósio de História Marítima “Fernão de Magalhães e a sua Viagem no Pacífico”

Teve lugar no auditório da Academia de Marinha, nos dias 24, 25 e 26 de Outubro, o VII Simpósio de História Marítima consagrado ao tema “Fernão de Magalhães e a Sua Viagem no Pacífico – Antecedentes e Consequentes”. A Comissão organizadora foi presidida pelo Contra-Almirante Rogério d’Oliveira, Presidente da Academia que na sessão de abertura afirmou que “uma das formas que a Academia de Marinha considerou adequadas para promover e fomentar a História Marítima foi a realização de simpósios com temas bem definidos”. Fizeram parte da comissão como vogais os Professores Doutor Fernando Castelo Branco, Doutora Raquel Soeiro de Brito, sendo secretário o Comandante Cyrne de Castro e seus adjuntos no secretariado os Comandantes Malhão Pereira e Ribeiro Rosa.

Coadjuvou a referida Comissão, uma outra, a Científica, tendo como Presidente o Professor Fernando Castelo Branco e como vogais o Professor Doutor Francisco Contente Domingues,



sueste asiático, no Extremo Oriente e no Continente Americano, as grandes viagens transoceânicas dos descobrimentos terminaram (...). Apenas com uma excepção, esta viagem de Fernão de Magalhães”.

Ora, como acentuou a dado passo, “Se a viagem de Fernão de Magalhães é bem conhecida, já as implicações do Tratado de Tordesilhas e as navegações no Oceano Pacífico mereceram alguma reflexão”.

Após a alocução do Presidente da Academia, seguiu-se a conferência inaugural a cargo do Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca sobre o tema “**A Viagem de Fernão de Magalhães: Um Problema de Autoridade Marítima**”.

O trabalhos apresentados ao Simpósio agruparam-se em cinco temas com diversos oradores, ocupando os dias 24 e 25 e manhã do dia 26.

Na tarde do dia 26 de Outubro a comissão organizadora apresentou o relatório dos trabalhos e respectivas conclusões, sendo estas sido sujeitas à apreciação do plenário.



O Prof. Doutor Adão da Fonseca proferindo a sua conferência na sessão inaugural.

Drs. Inácio Guerreiro e José Manuel Garcia e os Comandantes Rodrigues Pereira e Semedo de Matos.

A sessão de abertura que decorreu na manhã do dia 24 foi presidida pelo Almirante Vieira Matias, representando o Ministro da Defesa Nacional, encontrando-se na mesa da presidência o General Themudo Barata, Presidente da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, o Professor Eng^o Ayres de Barros, Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa e o Comandante Wandscheneider de Mesquita, como representante da Companhia de Seguros Mapfre Vida, entidade patrocinadora do Simpósio.

O Almirante Rogério d’Oliveira, ao usar da palavra, referiu o motivo da temática do simpósio afirmando que “Com esta última viagem” – a de Pedro Álvares Cabral – “o período áureo dos Descobrimentos Portugueses terá acabado e com ele (...) as comemorações, e de facto, à parte as navegações de descobrimento das terras e rotas de âmbito regional, levadas a cabo no

Seguiu-se a conferência de encerramento proferida pela Prof^a. Doutora Maria do Rosário Themudo Barata, subordinada ao tema “**Fernão de Magalhães e as Contingências da Razão**”.

Terminada a conferência, o Presidente da Academia usou da palavra, referindo o importante papel da Comissão organizadora, o empenho de todos os intervenientes nas diversas sessões e manifestando o seu apreço pela presença de tantos convidados que muito honraram com a sua presença a Academia de Marinha.



Assistência na sessão de abertura.

No dia 25 de Outubro pelas 18.30 horas a Academia de Marinha ofereceu uma recepção a todos os participantes e seus acompanhantes.

TEMA I – ANTECEDENTES

Presidente: Prof. Dr. Castelo Branco

Secretário: Comte. Malhão Pereira

“Longitude pelas distâncias lunares”

– TEn António José Duarte Costa Canas

“As seis primeiras viagens às ilhas de Moluco (15112-1521)” – Dra. Florbela Cristina Veiga Frade

“Méritos de F. de Magalhães y la nao Victória”

– Comte. Carlos Etayo Elizondo

“A Ciência Náutica Portuguesa na Viagem de Fernão de Magalhães” – Eng^o José Caro Proença

TEMA II – BIOGRAFIA

Presidente: Prof. Doutor Contente Domingues

Secretário: Profa. Dra. M. Isabel Vicente Maroto

“Malaca – um parágrafo no percurso histórico de Fernão de Magalhães” – Profa. Dra. Maria Benedita Almeida Araújo

“Fernão de Magalhães. A sua Vida e a sua Viagem” – Coronel Nuno Valdez dos Santos

“Fernão de Magalhães, português no feito, mas não na lealdade: uma reflexão histórica - poética”

– Prof. Doutor Justino Mendes de Almeida

TEMA III – A ARMADA E A VIAGEM

Presidente: Dr. Inácio Guerreiro

Secretário: Comte. Semedo de Matos

“Flota de Magallanes, Organización Y métodos”

– Comte. José Maria Blanco Nuñez

“Fernão de Magalhães – aspectos da sua navegação no «Estreito de Todos os Santos» hoje com o seu nome” – Comte. José Felipe Baião do Nascimento

“El apresto de la Armada de Magallanes”. La nao Victória – Dr. Ignacio Fernández Vial

“O itinerário filipino: Março – Abril 1521”

– Dr. Jean-Yves Blot

TEMA IV – CONSEQUENTES

Presidente: Dr. José Manuel Garcia

Secretário: Comte. Ribeiro Rosa

“La Junta de Badajoz, Derecho y Espacio en la diplomacia moderna”

– Prof. Doutor István Szásdi

“La fortificación del Estrecho de Magallanes”

– Profa. Doutora Maria Isabel Vicente Maroto

“Cristóvão de Mendonça. De perseguidor de Fernão de Magalhães a descobridor da Austrália”

– Dr. João Abel da Fonseca

“A Verdadeira dimensão de Magalhães”

– Dr. Manuel de Magalhães Menezes Villas-Boas

TEMA V – VÁRIA

Presidente: Comte. Rodrigues Pereira

Secretário: Comte. Baptista dos Santos

“Representação de Fernão de Magalhães na Cronística da Expansão” – Prof^a Doutora Ana Paula Avelar

“Fernão de Magalhães visto pelos cronistas portugueses” – Dr. José Manuel Garcia

“Fernão de Magalhães e outros portugueses no léxico astronómico” – Comte. José Cyrne de Castro

“O estabelecimento da Carreira das Especiarias de Espanha – factores náuticos e meteorológicos”

– Comte. José Manuel Malhão Pereira

“Sebastião Rodrigues Soromenho – biografia”

– Dr^a Carla Delgado de Piedade

Conferência “Portugal na Europa da Defesa”

No passado dia 25 de Setembro teve lugar uma sessão cultural na Academia de Marinha em que o orador convidado foi o Dr. António Figueiredo Lopes.

O Presidente da Academia, que presidiu à sessão ladeado pelos dois vice-presidentes, começou por se referir aos diversos aspectos da Defesa Nacional e do interesse constante deste assunto na vida das nações.

Muito embora esta matéria, nos últimos anos, tivesse sido descurada pelo poder político nacional, admitiu ser provável que passasse, agora, a ter outro peso nas preocupações governamentais devido ao sucedido nos E.U.A., no passado dia 11 de Setembro.

Referindo-se ao tema da conferência – “Portugal na Europa da Defesa” fez um breve resumo dos cargos oficiais e alguns governamentais desempenhados pelo orador e à sua ligação profunda ao actual sistema europeu.

O Dr. Figueiredo Lopes tomou então a palavra e explicou, em síntese, a evolução do sistema institucional europeu desde a década de 50 e da forma como, através de uma sucessão de tratados e convenções, se conseguia chegar à União Europeia, com os seus actuais 15 membros.

Prosseguindo na sua exposição referiu-se ainda aos difíceis caminhos da Segurança e da Defesa Europeia e aos projectos e planos que acabaram por desembocar no Tratado de Maastricht e da instituição da PESC, daqui resultando um indispensável reforço sistemático da cooperação e da acção comum.



O Dr. Figueiredo Lopes proferindo a sua conferência.

Abordou, ainda, os problemas do Médio-Oriente e os casos da Albânia e do Kosovo e das suas consequências na busca de soluções de paz aceitáveis.

Explicou, seguidamente, o teor das decisões dos Conselhos Europeus de Santa Maria da Feira (Portugal – Junho 2000) e de Nice (França – Dezembro 2000) e dos seus resultados na Europa da Defesa.

Afirmou que “a União Europeia está confrontada em matéria de defesa com tarefas complexas que dizem respeito não só aos aspectos institucionais ..., mas também precisa resolver algumas questões transversais ou ambiguidades políticas e limitações que normalmente não deveriam existir”.

No respeitante às nossas Forças Armadas que chegaram ao “estado de quase desespero” devido às carências e aos atrasos sucessivos dos programas de modernização, importa que, se as carências continuarem, se achem para as Forças Armadas um outro formato e se revejam os seus objectivos.

Terminou por se referir à resposta dos Chefes de Estado e de Governo da União Europeia aos acontecimentos trágicos de New York, face aos quais e, pela primeira vez, esta União Europeia pôs em prática o princípio do voluntariado, ao fixar que cada País contribuiria “na medida dos seus meios”.

Seguiram-se diversas intervenções e trocas de impressões entre o orador e a assistência na qual se encontravam oficiais gerais da Marinha e do Exército, professores universitários e entidades civis e militares, além de membros da Academia e convidados.

(Colaboração da Academia de Marinha)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITOU O CORPO DE FUZILEIROS

● O Presidente da República visitou o Corpo de Fuzileiros no passado dia 13 de Novembro. A visita decorreu na Escola de Fuzileiros, tendo estado presentes o Ministro da Defesa Nacional, o Almirante Chefe de Estado Maior da Armada, o Comandante Naval e o Comandante do Corpo, da Base e da Escola de Fuzileiros.

Após receber as honras militares, o Presidente da República acompanhado das entidades, homenageou os Fuzileiros Mortos em Defesa da Pátria, efectuando a deposição de uma coroa de flores no respectivo monumento.

Seguidamente, o Dr. Jorge Sampaio assistiu a um *briefing* feito pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros, sobre a organização, missões, efectivos e o ponto de situação do Programa de Reapetrechamento em curso no Corpo de Fuzileiros.

Do programa constou também uma visita à Unidade, durante a qual o Presidente da República assistiu a diversas actividades de instrução e tomou contacto com algumas das novas infra-estruturas, nomeadamente as



cobertas das praças e o refeitório.

Na área operacional percorreu demoradamente uma exposição estática constituída por núcleos do Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD), nomeadamente o Elemento de Comando (C3 I) com a estrutura de Posto de Comando activado, sendo de referir em termos de Informações a transmissão de imagens em tempo real, Elemento de Combate (CF'S), Elemento de Apoio de Combate com os sistemas de armas de apoio e vigilância do campo de batalha, Elemento de Apoio de Serviços em Combate (Apoio

administrativo-logístico das Forças em campanha) e pelo Destacamento de Acções Especiais (Reconhecimento em profundidade).

Para completar a mostra de capacidades na área operacional, foi ainda preparada uma "Estação Anfíbia" envolvendo os meios existentes que constituem o Elemento de Assalto Anfíbio do BLD (Botes, Lanchas de Desembarque Médias (LDM) e Lanchas Anfíbias de Reabastecimento e Carga (LARC V)) e a torre de treino anfíbio, o que pos-

sibilitou a demonstração das diversas técnicas utilizadas pelos Fuzileiros.

Por fim com a visita ao Museu do Fuzileiro, o Presidente da República pôde identificar-se com o histórico do Corpo com origem na mais antiga Força Militar constituída com carácter permanente em Portugal. Foi o culminar de um programa preenchido e dinâmico que mostrou o nível de prontidão com que o País pode contar e que muito dignificou o Corpo de Fuzileiros e a Marinha.

(Colaboração do Comando do Corpo de Fuzileiros)

N.R.P. "ANTÓNIO ENES"

VISITA DO ALMIRANTE CEMA

● No período de 4 a 7 de Outubro o ALM CEMA participou num encontro entre ex-alunos do *Naval Command College*, que decorreu nos Açores. Aproveitando esta visita particular, o ALM CEMA, deslocou-se a bordo do N.R.P. "António Enes", no dia 5, para dirigir umas palavras sobre a situação presente,



quer à guarnição do navio, quer a um elevado grupo de oficiais, sargentos e praças dos diversos organismos de Marinha sediados em Ponta Delgada.

ENTREGA DE COMANDO

● Decorreu no passado dia 10 de Outubro em Ponta Delgada a bordo do NRP "António Enes" a cerimónia de entrega de comando do navio.

O Capitão-Tenente Crispim de Sousa tomou posse como Comandante do N.R.P. "António Enes" rendendo o Capitão-Tenente Simões Marques.



A cerimónia foi presidida pelo Contra-Almirante Álvaro Rodrigues Gaspar, Comandante da Zona Marítima dos Açores, e contou com a presença de diversos convidados civis e militares, nomeadamente o Comandante Operacional dos Açores Vice-Almirante Carlos Monteiro da Silva.

NOVO DIRECTOR DA DIRECÇÃO DA ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA

● No passado dia 28 de Setembro, no Gabinete do CALM SSF Correia Jacinto, tomou posse o novo Director da Direcção de Administração Financeira (DAF), CMG AN Luís Carlos Calceteiro Serafim, que rendeu o CMG AN Adolfo Aboim Roçadas Ramalho.

O Comandante Calceteiro Serafim de 50 anos de idade frequentou a Escola Naval em 1967/70. Prestou serviço na Escola de Fuzileiros, na Flotilha de Escoltas Oceânicas e a bordo do NRP "Augusto Castilho" e do NRP "Alm. Gago Coutinho". Foi ainda Secretariado Escolar na Escola de Abastecimento. Como oficial superior foi Chefe de

Serviço de Abastecimento da Direcção dos Serviços Administrativos e Financeiros do Instituto Hidrográfico e Chefe do Departamento da Administração de Capitâneas dos Portos de Macau e por último Director da Direcção de Apuramento de Responsabilidades. É licenciado em Gestão pelo Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa.



CERIMÓNIA DA ENTREGA DE COMANDO DO N.E. "SAGRES"

● Decorreu no passado dia 4 de Setembro a cerimónia da entrega de comando do N.E. "Sagres" que decorreu a bordo do navio.

Presidida pelo VALM Silva Santos, Comandante Naval, a cerimónia contou com a presença de ilustres convidados, designadamente o Director do Instituto Hidrográfico, VALM Torres Sobral, o 2º Comandante Naval, CALM Alexandre da Fonseca, o Comandante da Escola Naval, CALM Rebelo Duarte, e ainda alguns ex-Comandantes do navio.

O CFR Dias Pinheiro deu início à cerimónia agradecendo o contributo da guarnição e de todos que com ele trabalharam para a operação do navio e fez referência a alguns aspectos que considera primordiais para um correcto funcionamento de todas as unidades navais. Realçou algumas das missões em que o navio esteve envolvido e manifestou os votos de felici-

dades ao Comandante indigitado.

Seguiu-se a leitura da ordem da unidade, do louvor concedido ao CFR Dias Pinheiro, procedendo-se de seguida à entrega/recepção de comando do N.E. "Sagres".

O Comandante empossado, CFR Rocha Carrilho, agradeceu a confiança nele depositada e o seu agrado no exercício do cargo que acaba de assumir, deixando claro que o mesmo será desempenhado com lealdade, eficiência, empenho e dedicação.

A cerimónia terminou com uma alocução do VALM Silva Santos, que enalteceu o excelente contributo do CFR Dias Pinheiro, referindo a importância que o navio possui, a nível nacional e também internacional. Felicitou-o pelo novo cargo que irá assumir, desejando-lhe felicidades pessoais e profissionais.

Por último, o VALM Silva Santos manifestou palavras de apreço ao Comandante empossado, CFR Rocha Carrilho, que considerou ter todas as qualificações que o cargo exige e solicitou-lhe o empenho e dedicação, amplamente demonstrados em comissões anteriores.

Cessada a cerimónia, foram servidos alguns aperitivos, tendo todos os presentes a oportunidade de confraternizar e desejar felicidades ao Comandante cessante e ao Comandante empossado.



CURSO DE APERFEIÇOAMENTO NO PLANEAMENTO DE OPERAÇÕES ANFÍBIAS

● Decorreu no CITAN, entre 15 e 26 de Outubro, o Curso de Aperfeiçoamento no Planeamento de Operações Anfíbias envolvendo sete oficiais da classe de Marinha, entre os quais dois pilotos de helicópteros, quatro oficiais da classe de Fuzileiros e ainda um oficial piloto aviador da Força Aérea Portuguesa.

Subjacente ao objectivo de aperfeiçoar os oficiais no planeamento de Operações Anfíbias, este Curso teve como finalidade a sensibilização dos alunos para a futura integração de um navio *Landing Platform Dock* (LPD) e para as novas funcionalidades do reequipado Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD) na Força Anfíbia Operacional (FAO) nacional.

Para além daqueles objectivos, os alunos



tiveram durante duas semanas a oportunidade de estreitar o relacionamento e trocar conhecimentos específicos das suas áreas de especialidade, integrando as perspectivas de quem opera com os navios e de quem constitui o BLD, ou seja, entre a "Marinha dos navios" e os Fuzileiros.

O curso foi desenhado procurando equilibrar a componente teórica com a prática.

Assim, depois de dados os fundamentos teóricos mínimos, passou-se para um jogo e respectivo cenário, onde se procurou colocar os alunos perante situações compatíveis com a realidade nacional, neste caso uma Operação de Evacuação de Não Combatentes a partir da costa da África Austral.

Os resultados da troca de conhecimentos e da compreensão mútua entre os alunos permite concluir que seria desejável alargar a periodicidade deste tipo de formação, contribuindo para a difusão de importantes conhecimentos relacionados com as Operações Anfíbias e preparando a utilização dos novos meios, seja em futuros exercícios, seja em futuras operações.

FICOU LINDA... A SEDE SOCIAL DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

● Com a presença dos Presidentes da Câmara e Assembleia Municipal de Lisboa, respectivamente, Dr. João Soares e Dr. João Amaral, do Vice-Almirante Mendes Cabeçadas, em representação do Almirante CEMA, dos presidentes das Juntas de Freguesia de Santo Estevão e de São

tribuiu para o embelezar do, já de si lindo bairro de Alfama.

Na sua intervenção, o presidente da direcção do CSA, Manuel Pais, afirmou que, "Se tivermos em atenção o momento porque passam as Forças Armadas, a realização desta obra e a que iniciámos na Delegação, prova que esta nossa postura de enfrentarmos os problemas, de não nos vergarmos perante as dificuldades, é correcta e confirma que estamos no rumo certo. Motiva-nos e dá-nos confiança para enfrentar os desafios do futuro." E mais adiante, "... o Clube do Sargento da Armada fundado no ano de 1975, no decurso da Revolução de Abril, é ainda muito jovem, mas os seus 26 anos de existência, baseado na experiência, deram-nos já o conhecimento da contribuição do associativismo na

Numa chamada de atenção para a dimensão da obra realizada e da preciosa ajuda da Câmara Municipal de Lisboa, através do seu Gabinete Técnico de Alfama, esclareceu que o custo total ascendeu aos 28.000.000\$00, tendo a Câmara Municipal de Lisboa participado com cerca de 13.500.000\$00. Salientou ainda que, "Se tivermos presente que estas obras foram efectuadas sem prejuízo da realização de quaisquer actividades do Clube e que adquirimos este edifício à Direcção Geral do Património por 45 mil contos, no ano passado, isto reflecte bem a grandeza do esforço realizado." "O confiar e acreditar na massa associativa tem sido o nosso segredo e a nossa arte. Assim continuaremos!".

Pleno de confiança concluiu, "Esta massa associativa que não acredita em varinhas mágicas, por estar convicta que é na unidade, no trabalho, no estudo, no esforço, na vontade e na determinação que está o segredo da realização dos empreendimentos, por certo continuará a apoiar com a presença e participação a vida do seu Clube, para que este espaço de convívio, de debate, de cultura e camaradagem se desenvolva e continue a ser uma realidade. Se continuar, e acredito que continuará, com esta participação e com este rumo, valorizaremos tanto a formação dos sargentos, na sua condição de militar/cidadão, como das suas famílias, e continuaremos, estamos convictos, a dignificar e a valorizar a Marinha e a Instituição Militar".

(Colaboração do CSA)



Vicente de Fora, de representantes de clubes e associações, umas ligadas ao meio militar e outras à zona onde o CSA está inserido, assim como muitos outros convidados e associados, realizou-se em festa, no dia 27 de Outubro de 2001, a cerimónia de encerramento das obras da Sede do CSA.

A Sede Social ficou linda e o CSA con-



valorização do cidadão sargento e das suas famílias, nas vertentes social, cultural e cívica, e estamos certos que engrandecendo o património do CSA reforçaremos essa contribuição."

NOVO CONSELHO DE DIRECÇÃO DO IASFA



● Por terem terminado o mandato dos cargos de Presidente e Vogais do Conselho de Direcção foram exonerados, respectivamente, os Vice-Almirantes Sarmento Gouveia, Major-general José Dias (Ex.) e Major-general Walter Barbosa (FA).

Em sua substituição foram nomeados Presidente da Direcção Tenente-general Frutuoso Pires Mateus e Vogais, respectivamente, Contra-almirante Alfredo Rodrigues Batista, e Major-general Casimiro Manuel Pacheco Talhinhos.

COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA SIMBOLOS HERÁLDICOS

● A Comissão Cultural da Marinha está a tentar reunir, para posterior publicação, os símbolos heráldicos das unidades e organismos, anteriores a 1976 – data da criação do Regulamento de Heráldica da Marinha.

Assim, solicita-se a todos os que possuam escudetes e outros símbolos heráldicos das unidades e organismos da Marinha anteriores àquela data que disponibilizem uma fotografia dos mesmos ou permitam que sejam fotografados.

GRUPO DE PROJECTO DE REESTRUTURAÇÃO DO SISTEMA DE FORMAÇÃO DA MARINHA 6^{as} JORNADAS FORMATIVAS

● No passado dia 30 de Outubro de 2001, na Academia de Marinha, no âmbito dos trabalhos do Grupo de Projecto para a Reestruturação do Sistema de Formação de Marinha, realizaram-se as 6^{as} Jornadas Formativas que contaram com a ilustre presença do Vice-almirante Botelho Leal, Superintendente dos Serviços de Pessoal.

Nestas 6^{as} jornadas formativas foram apresentados os trabalhos finais do grupo de projecto atrás referido que se encontram agora prontos a serem utilizados, de modo a consubstanciar a reestruturação

determinada para o Sistema de Formação na área técnico profissional, mais significativamente aplicada às categorias profissionais de sargentos e praças.

Assim, o presidente do Grupo de Projecto, CALM Leitão Rodrigues, apresentou, em forma de revisão, as linhas principais a que obedeceram os trabalhos de reestruturação, os passos mais significativos e as tarefas que serão aconselhadas executar para a implantação do novo sistema, sem perda de funcionamento do actual, e enquadrado no reordenamento do parque escolar que se aproxima, e na criação das novas classes profissionais.

De seguida, o Grupo Coordenador apresentou cada um dos oito sub-projectos finais abrangendo as áreas da Organização e Administra-



Aspecto geral da assistência.

ção, da Doutrina e Regulamentação e da Reestruturação Curricular, cinco dos quais foram realizados por Grupos de Trabalho específicos, constituídos por representantes de diferentes unidades e organismos da Marinha, e que consubstanciam e dão forma e conteúdo à Reestruturação.

A finalizar, realizou-se um breve período de esclarecimentos a questões muito pertinentes entretanto apresentadas pela ilustre audiência.



Mesa da presidência.

XXXIV CAMPEONATO MUNDIAL MILITAR DE ORIENTAÇÃO

● Organizado pelas Forças Armadas e Forças de Segurança Portuguesas, teve lugar no Alentejo, nos distritos de Évora (Competição, na área rural) e Beja (Secretariado e Alojamento, na BA11), no período de 8 a 14 de Outubro de 2001, o XXXIV Campeonato Mundial Militar de Orientação, do Conselho Internacional do Desporto Militar (CISM).

O CISM é uma organização multinacional, composta, presentemente, por 122 países, que tem por fim promover a realização de competições desportivas entre militares das suas Forças Armadas, sob o lema "Amizade Através do Desporto".

O CISM foi fundado em 1947, sendo Portugal membro desde 1954, participando ao longo deste período em diversas competições e obtido as suas melhores prestações no Corta-Mato, modalidade onde já se sagrou 6 vezes Campeonatos do Mundo.

A Orientação é uma modalidade originária na Europa do Norte, países que hoje disputam a supremacia aos da Europa Central. Portugal está a dar os primeiros



passos nesta interessante modalidade e as classificações reflectem este estado de desenvolvimento, tal como a Espanha, França, Brasil, etc.

Em termos desportivos, Portugal apresentou equipas masculinas e femininas, com atletas seleccionados e pertencentes aos três ramos das Forças Armadas e Forças de Segurança, tendo obtido classificações de acordo com o valor dos nossos atletas. A equipa masculina obteve o 14^o lugar entre 26 concorrentes, a melhor classificação de sempre, e a equipa feminina o 10^o, entre 13 concorrentes. Refira-se, no entanto, que na

competição masculina, Portugal obteve melhor classificação que a Espanha, França, Brasil, Holanda, Croácia e Bélgica, entre outros. A equipa feminina, apenas superou a Espanha, o Brasil e a Irlanda. A Rússia ganhou todas as provas.

Individualmente destaque para as duas melhores classificações portuguesas, que foram o 54^o lugar, do 2TEN. Mosca Rodrigues, da Marinha, entre 161 concorrentes classificados, e o 26^o lugar da Ten. Lídia Santa-

na, da Força Aérea, entre 54 participantes. Nestas competições também está em disputa um troféu "Fair-Play", a atribuir ao país cuja delegação tenha uma postura mais consentânea com o significado da expressão britânica. A delegação vencedora é encontrada por votação de todos os países. Numa competição em que o lema é "Amizade Através do Desporto" o peso deste troféu é significativo. O troféu "Fair-Play" foi atribuído a Portugal.

A. Sarmento Coelho
CMG

MISSÃO EM CASTELO DE PAIVA

● A tragédia que chocou o país na noite de 4 de Março findo, em que um autocarro cheio de passageiros regressados a casa, de um descontraído passeio às amendoeiras em flor, se precipitou no rio Douro por ter caído um pilar da ponte de Entre-os-rios, e com ele, dois troços do tabuleiro onde o veículo ia passar, arrastando para o fundo todos os passageiros e condutor, serviu de motivo a que um camarada da Marinha, o comandante Augusto Ezequiel, viesse a escrever a sua vivência como chefe da equipa de salvamento, amarga experiência que, no dizer do próprio, “o deixou um bocado mais Homem”. Palavras simples, espontâneas, que deveriam ser lidas e pensadas, (se é que pensamento ainda existe em privilegiados cérebros-zinhos mangas de alpaca de qualificados anti-militaristas), para sua melhor conformação. Foram para o fundo mais dois veículos ligeiros, com o fatal destino do autocarro.

O comandante Augusto Mourão Ezequiel, foi naturalmente designado, como Director Técnico do Instituto Hidrográfico da Marinha, organismo naturalmente vocacionado para tratar trabalho similar em detecção sub-

marina, para aquele rio escuro, espesso, e rugidor de fúria da corrente. O comandante cumpriu, como normalmente cumprem os militares, em situações de risco, de prontidão e de emergência.

Não vamos, aqui e agora, referir os pormenores da operação. O que temos de fazer é trabalho muito mais simples, o de trazer a conhecimento por intermédio da Revista da Armada o aparecimento de um livro que trata com controlado desenvolvimento o que foram os dias terríveis da operação, que, sem sucesso final do agrado de todos, foi o que podia ter sido feito.

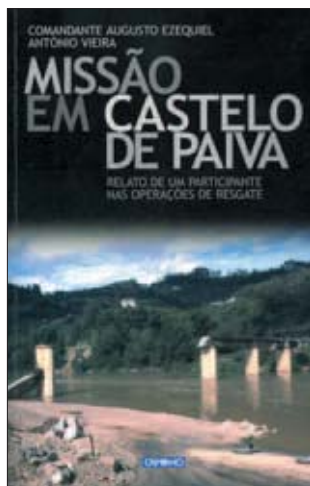
O livro não aparece apenas escrito pelo comandante Augusto Ezequiel; juntou-se-lhe um jornalista, por “sugestão” involuntária do comandante, que ele próprio, homem da Comunicação Social, evoca, no seu intróito, desta maneira: “Muito ficou por contar. Pouco tempo antes de regressar a Lisboa, o Comandante deixou escapar um desabafo: “Uma experiência tão intensa até dava um livro”. E remata o jornalista: Ele aqui está.

Dizemos nós agora: está e vale a pena ler. A tragédia foi grande, enorme, e não será es-

quecida nunca por quem a sentiu na perda de entes queridos, nem durante muito tempo por quem a viveu emocionado. Oxalá não seja esquecida também por quem tem o dever de lhe dar seguimento adequado: o de evitar repetições. Porque aconteceu por falha humana, de vários humanos. Que cada um se julgue, porque não estamos aqui para julgar ninguém.

Diz António Barreto no Prefácio: “Esta narrativa mostra, de modo digno e contido, as dificuldades criadas pelos mitos da “transparência”, da “abertura” e da “informação em directo”[...]. “Estou convencido de que este pequeno livro vai durar anos e anos. Vai ser lido e estudado nas escolas, nas redacções e nas instituições”. “[...] “Assim, não teremos um livro de escândalos e revelações, tão ao gosto das modas em vigor, mas sim um relato racional e contido de grande valor”. “[...] “De excepcional valor é a prova aqui feita de que é possível ser-se, ao mesmo tempo, decente e eficaz. Rigoroso e sensível. Aqueles marinhheiros cumpriram o seu dever de modo excepcional, mas souberam acatar todas as regras essenciais da vida em democracia.”

E nós achamos que com tão sábias palavras não precisamos acrescentar mais nada. Não deixe de ler **MISSÃO EM CASTELO DE PAIVA**, livro lançado em cerimónia que ocorreu no nosso Clube Militar Naval, lugar próprio para obra de um oficial da Armada. Agradecemos o exemplar oferecido, que fica a enriquecer a nossa Biblioteca. 



EXPOSIÇÃO DE HERLANDER ZAMBUJO

● Falar de Herlander Zambujo como pintor, face a uma exposição sua, é acto que me faz sentir a um tempo temerário e temeroso, coisas que se podem considerar no mínimo antagónicas. Porquê? Herlander Zambujo é um pintor. É. Dos quatro costados. Já pinta há um ror de tempo, tem tido o que pode considerar-se uma carreira de sucesso pelo que vende; resultado, para escrever sobre ele, era só dizer bem. Reparando em comentários anteriores a respeito de outras exposições que já fez, é o que se verifica. Mas eu sinto que trairia a amizade que sinto por este camarada se me deixasse levar na mesma onda. Dizer mal? Também não. Quem sou eu? Se até me perece ele representar o ressurgimento de uma Escola que deu os seus passos há mais ou menos uma centena de anos, a escola dos “Fauvistas”, porque havia eu de voltar ao que então disseram deles? Não se subentenda que foi mal. Chamaram-lhes “fauvistas” porque a sua maneira de pintar lembrava feras desesperadas, enfurecidas, de tal modo tratavam as cores, as tintas, o espaço, a tela.

Então, que dizer?

Ao camarada Zambujo apetece pintar de forma semelhante aos fauvistas? Porque não? Quem é que tem a ver com isso? Não faz muito empenho em desenhar o que vê. Perspectivas, planos, composição, cores, espaços, linhas de força, para quê? Lança as tintas na superfície que tem em frente sem grandes preocupações de rigor quanto à mãe natureza, quanto a obter (e transmitir) impressão de profundidade, de atmosfera, de distância, de perspectiva da cor, tudo, bem visto, sem interessar aqui se o faz com pincel, com espátula, com os dedos; de resto não há regra nenhuma que imponha seja o que for, a tal respeito.



Ver esta exposição de Herlander Zambujo é, porém, sair com a tal sensação de não saber o que há-de vir depois a ser escrito. São trinta e oito trabalhos quase todos iguais neste sentido: nem diferem nada entre si, quanto a técnica, nem diferem nada quanto ao que o autor já tem vindo a fazer. É uma verdade. Mas não deixa de ser pintura o que ali está: a prova são as oito ou nove vendas que já fez. O resto podem ser teorias.

E o reconhecimento de Zambujo como pintor da Marinha não pode já ser posto em causa. Se tem dúvidas vá até ao salão de cima do Clube Militar Naval. Não vai perder tempo, e distrai-se. Até pode depois vir a escrever um artigo com muito mais mérito que este. 

S. Machado
CMG



52º FESTIVAL NÁUTICO DO CNOCA

● No dia 16 de Novembro decorreu a bordo do N.E “Sagres”, atracado na Doca da Marinha em Lisboa, a cerimónia de condecoração pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Nuno Vieira Matias, da Associação Naval de Lisboa na pessoa do seu Comodoro do Conselho Geral, Valentim Gonçalves

Rebello Duarte com a “Medalha da Cruz Naval”.

Através destas condecorações, são reconhecidos publicamente os relevantes serviços prestados, ao longo de muitos anos, pela Associação Naval de Lisboa e pelo Clube Naval de Cascais e a contribuição inquestionável do CNOCA para a efi-



Valentim Gonçalves Morais da Ass. Naval de Lisboa.

Morais e do Clube Naval de Cascais na pessoa do seu Presidente, Jorge Dorey Pinheiro com a “Medalha Naval de Vasco da Gama”, e do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), na pessoa do seu Presidente da Assembleia Geral, CALM António Carlos



Jorge D'Orey Pinheiro do Clube Naval de Cascais.



O CALM Rebelo Duarte do Cnoça.

ciência da Marinha, contribuindo para o seu prestígio.

A Associação Naval de Lisboa vem desenvolvendo, ao longo de 145 anos, uma acção notabilíssima em prol do estudo, divulgação e promoção de diversas actividades que têm o mar como factor comum. Do seu estreito relacionamento com a Marinha e com o CNOCA, salienta-se o apoio imprescindível dado por esta Instituição de Utilidade Pública à organização de todas as regatas e embarcações de vela de cruzeiro, nomeadamente as comemorativas do “Dia da Marinha”

O Clube Naval de Cascais tem vindo a afirmar-se pelo seu relevante papel no contexto da náutica de recreio, não apenas no Concelho de Cascais, como também em todo o País, divulgando e ensinando “as coisas do mar”. A sua Escola de Vela, ao longo de mais de 50 anos, tem sido responsável pela formação de muitos velejadores portugueses que conquistaram projecção nacional e internacional. Reconhecida Instituição de Utilidade Pública, o Clube Naval de Cascais tem prestado um apoio inestimável à Capitania do Porto de Cascais, especialmente desde 1992, ocasião em que foi inaugurada, nas suas instalações, a nova estação salva-vidas, tornando mais eficazes as actividades de salvamento marítimo na área de jurisdição daquela Capitania.

O CNOCA, ao longo da sua história centenária, tem mantido uma viva ligação com a Marinha, desempenhando um papel activo na formação marinheira dos oficiais e cadetes, seus únicos associados.

Na oportunidade e após esta cerimónia, realizou-se um jantar e procedeu-se no seu final à entrega de prémios das regatas do “Dia da Marinha” e do 52º Festival Náutico do CNOCA, realizado em 27 e 28 de Outubro e para o qual estavam inscritas mais de centena e meia de embarcações, tanto de cruzeiro como de vela ligeira, em representação de várias escolas de vela. 



O Perigoso Fuzileiro

Há algum tempo participei numa missão de manutenção de paz, num distante país. Tinha havido uma guerra, com muitos mortos, quase todos simples civis, muito ódio e muito sofrimento...

Precisamente porque se vivia um ambiente de guerra civil e se afiguravam necessárias missões em terra, havia um destacamento de fuzileiros embarcado. Entre as missões destinadas a estes homens, estavam a de manusear os botes para desembarque e a de assegurar a segurança dos militares em serviço em terra...como era o caso do pessoal de saúde... Para esta última tarefa, havia mesmo uma unidade especial, particularmente bem treinada.

A princípio pareciam-me homens rijos, duros, de poucas palavras e habituados a tudo. Com o tempo, percebi que eram muito mais do que tudo isto. De uma moral forte, geriam a vida entre si e em relação aos outros no navio, com extraordinária alegria. Cedo percebi, também, que tinham interesses ou *hobbies*, bastante elaborados, revelando uma cultura acima da média: ele era a ornitofilia, ou a fotografia, havia sempre assunto e este era bem estudado, não algo que se colou ao espírito na noite anterior.

Para meu agrado (como saberá o leitor das histórias anteriores), não descuavam o corpo e era vê-los a bordo, dinamizando outros, em corridas e ginásticas quotidianas – livrando-me assim da chalaça amiga, com que muitas vezes fui brindado, quando adoptei comportamentos semelhantes,

em outros navios, com outras guarnições...

Notei com interesse, também, a subtil cumplicidade que existia entre o oficial e os seus subordinados, que tornava este grupo de homens, num dos mais harmónicos que alguma vez pude presenciar.

grupo de desembarque, refiro-me, isso sim, à atitude em relação aos pobres locais.

Nas primeiras incursões, vi, em todos, as mesmas expressões de espanto e perplexidade, pela destruição, pela pobreza, pelos pés descalços...pelo sofrimento.

Com o tempo, este primeiro choque foi, assim me pareceu, ultrapassado por todos (até por mim...). Cada um passou a fazer o que o coração lhe ditava. Os fuzileiros, a despeito do seu ar bélico, de óculos escuros e arma em punho, começaram a distribuir sorrisos...Do grupo, cedo reparei num destes fuzileiros, que abraçava as muitas crianças, descalças, que nos recebiam. Cantava com elas...Os outros, incluindo os homens dos botes, faziam coro com eles numa alegre confusão, onde nem língua, nem cultura, nem guerra, nem medo, faziam diferença...

Vi, muitas vezes, ainda, esse fuzileiro, levar comida, que distribuía generosamente pelos petizes estupefactos. Quando já não tinha nada para dar, sorria...E era tal o sorriso, que vi, muitas vezes, até a mais tímida das crianças sorrir de volta, como se de magia se tratasse...

Um dia, ele e outros organizaram na praia

uma aula de ginástica. E era ver crianças aos magotes, esfarrapadas, com os corpos sujos e as cabeças com tinta, aos saltos e aos pulos ao som do nosso militar, afinados e orgulhosos pela atenção que lhes era dispensada. Esses momentos foram sentidos por todos como especiais e fosse eu capaz de escrever a vida e seria capaz de relatar a poesia que se sentia no ar



Percebi que o oficial se sujeitava aos mesmos trabalhos dos seus homens, quando eu próprio decidi correr ao lado dele – expondo as minhas insuficiências, mas isso serão outras histórias...

Todavia, tudo isto não traria nada de novo, não fora a actuação destes militares de verde no terreno. Não me refiro sequer à proficiência na garantir da segurança do

naqueles instantes – em que toda a destruição à nossa volta, irracional e sem sentido, era vencida por uma sensação de paz e racionalidade infinitas.

Algo, então ali, se passou em mim e certamente noutros. Por breves instantes, as emoções que senti não foram tristeza ou solidão...foram como o calor da lareira da minha avó, quente e doce, o sentir infinito das planícies do Alentejo, o cantar dos pássaros ao raiar do sol, no pinhal, e todos os pequenos nada que, ao longo do tempo, mitigaram o vazio com que muitas vezes sinto a vida...

Foi assim que me ocorreu que tal homem e os seus companheiros eram particularmente perigosos. Certamente mais temíveis que os melhores dos melhores guerreiros, porque esta capacidade de sorrir ao mais intenso dos sofrimentos, de sorrir ao medo, de sorrir ao irracional é, estou seguro, uma arma letal.

Na guerra que é todo o viver, poucas vezes tive forças para sorrir ao sofrimento. Quase sempre cedi ao medo e à raiva, que é pior que o medo, porque egoisticamente nos rouba a paz por dentro...É que poucas vezes tive a coragem de aceitar imediatamente e sem reservas o que não pode ser mudado...

Ocorreu-me escrever sobre tão corajosos militares, quando um amigo de faculdade, que há muito tempo já não via, me perguntava com mágoa:

– *Então vais para o Afeganistão?* – Transparecia na pergunta um sentimento de real pena pelos que tivessem que ir.

Respondi-lhe que não sabia, mas que conhecia homens corajosos, capazes de ir. Que eram poucos, pois a guerra é medonha e só homens, capazes de “sorrir primeiro e fazer perguntas depois” teriam coragem de ir...Não percebeu a resposta este meu amigo médico. Penso mesmo

que a achou estranha, mas juntará esta a todas as coisas estranhas de que outrora lhe falei...

Percebi, nesse dia, que tinha uma dívida para com estes homens de guerra. A obrigação de contar aqui tais feitos heróicos, desusados num tempo em que caridade se confunde com fraqueza e coragem, por sua vez, é confundida com crueldade. Faltava-me, principalmente, agradecer a amizade com que me honraram e cujo calor me aquece em dias frios, quando os homens me parecem maus e alheios aos outros.

No final sempre digo, à maneira dos grandes épicos, que daqui a muitos anos, quando se falar dessa missão, também eu vou sorrir, com orgulho, gritando:

-Eu também estive lá, com eles!



Doc

EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA

Faróis da Costa de Portugal

Presidida pelo Almirante Vieira Matias, Chefe do Estado-Maior da Armada, teve lugar na Sala dos Arcos da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, sediada no Palácio da Independência, em Lisboa, pelas 17 horas do dia 8 de Novembro, a inauguração de uma exposição intitulada FARÓIS DA COSTA DE PORTUGAL, constituída por cento e



Farol do Cabo de S. Vicente.



Farol de S.ª Marta.

onze fotos de faróis da colecção que o Comandante José Ferreira dos Santos, promotor e organizador da exposição, tem vindo a recolher ao longo dos anos. Uma dezena das fotografias expostas são de sua autoria.

Dado o impedimento do General Themudo Barata, Presidente da Direcção, a Sociedade Histórica da Independência de Portugal esteve representada pelo Coronel Limão Gatta, seu director financeiro, o qual recebeu o Chefe do Estado-Maior da Armada e fez as honras da casa.

A mostra, que se pensa esteja patente até Janeiro de 2002, apresenta oitenta e sete fotos de faróis do Continente, dezoito do arquipélago dos Açores e seis fotos de faróis do arquipélago da Madeira.

No topo da sala, em lugar de destaque, um dos mais belos faróis Portugueses - o do Bugio - do qual se expõem catorze fotos diferentes.



José Ferreira dos Santos
Capitão da Marinha Mercante

MOTOCUBE NAVAL

22º PASSEIO – DRIVE TEST 2001

● O Motoclube Naval realizou no passado dia 14 de Outubro o 22º evento, constituído por um *drive test* nas Instalações Navais de Tróia.

O evento juntou mais de 70 sócios, familiares e amigos, que não perderam a oportunidade rara de testar quatro motos de estrada da BMW, duas moto quatro e um *jet-ski* da Kawasaki.

O almoço decorreu nas Instalações do Ponto de Apoio Naval, excelentemente organizado e servido pela empresa Dia a Dia.



Durante a tarde realizou-se uma gincana, com o patrocínio do Motoponto, onde participaram onze equipas duplas.

O dia decorreu num ambiente de são convívio e camaradagem, e apesar das expectativas criadas em redor das máquinas presentes, ninguém ficou desapontado.

O Motoclube Naval agradece a todos os que participaram e apoiaram este evento, em particular.



● As Comemorações do 10º aniversário do Clube Escolamizade tiveram lugar em Albufeira – Algarve, sede social do Clube.

Dentro de um vasto programa, o Clube organizou e realizou um concurso de pesca desportiva, nos molhes do cais de Albufeira no dia 11 de Novembro, a que se seguiu um magusto de S. Martinho.

No dia 17 de Novembro pelas 15.00 horas, realizou-se no auditório da Câmara Municipal, gentilmente cedida pelo seu Presidente Sr. Arsénio Catuna, uma revista “à portuguesa” levada à cena pelo grupo artístico e cultural de Anadia “Os Rouxinóis”, com

CLUBE ESCOLAMIZADE

acompanhamento do grupo musical “Popularis” da mesma localidade. Foram duas horas de franca e boa disposição que este grupo de teatro amador proporcionou para agrado da assistência. À noite, realizou-se o tradicional jantar de aniversário no restaurante “Solar da Planície”, em Açoteias, que reuniu cerca de 230 associados e convidados. Das entidades presentes, salienta-se o Chefe de Gabinete do Governador Civil de Faro, o Presidente da Câmara Municipal de Albufeira, o Capitão do Porto de Portimão, dada a ausência do Comandante do Departamento Marítimo do Sul, em representação do Almirante CEMA, bem como um elemento da redacção da Revista da Armada. Também presente se encontrava uma delegação do Clube dos ex-marinheiros do distrito de Setúbal “O Alcacha”.

Integrado nas comemorações foi promovida, num dos salões do restaurante, uma exposição de pin-



Aspecto do jantar comemorativo.

tura da autoria da pintora Gertrudes Salgueiro Pacheco que apresentou 27 quadros a óleo sobre tela que despertou o interesse de muitos dos presentes.

A Direcção do Clube procedeu durante o jantar à entrega dos prémios do concurso de pesca e à distribuição de diplomas de honra aos sócios fundadores.

Para finalizar, procedeu-se ao corte do bolo comemorativo do 10º aniversário do Clube, a quem a Revista da Armada formula votos de felicidades na continuidade do seu papel associativo e cultural que vem desenvolvendo com muito dinamismo.



Quadro final da Revista “à portuguesa”.

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS DA ARMADA PORTUGUESA DO LITORAL OESTE

● A Associação de Marinheiros e ex-Marinheiros da Armada Portuguesa do Litoral Oeste (AMMAPLO), realizou no passado dia 17 de Novembro no restaurante Sportáguas em Peniche, o 19º encontro de “Filhos da Escola” do Oeste “Oeste Amizade”, numa organização da responsabilidade da secção concelhia de Peniche da referida Associação.

Este encontro teve pela primeira vez a possibilidade de inscrição extensiva a familiares o que, pela dificuldade de espaços



apropriados nem sempre poderá acontecer, tendo este ano contado com a participação de cerca de 230 elementos entre marujos e familiares.

Esteve também presente a Autoridade Marítima local, na pessoa do Patrão Mor, em representação do Capitão do Porto, Comandante Silva Ribeiro.

O encontro decorreu em ambiente de sã camaradagem, ficando a promessa que para o ano a organização do convívio anual estará a cargo da jovem secção concelhia de Óbidos.

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 37)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
-	A	D	7
	D	9	6
	9	8	5
	7	4	4
	5		

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
V	R	-	R
9	V		D
8	10		V
7	4		8
5			

Este (E):

♠	♥	♦	♣
10	6	V	10
6	3	10	9
3		3	3
2		2	

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	8	A	A
R	2	R	2
D		7	
4		6	
		5	

Todos vulneráveis, N-S marcam 7♦, após abertura de S em 1♦ e Dobre de W. Como deve S jogar para cumprir este contrato, com saída de W a ♠?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 37

O contrato é puxado mas o Dobre de W ajuda a localizar o R de ♥ e a quase certeza dos 4 trunfos em E. Apesar destes dados há que seguir uma linha de jogo que exige alguns cuidados e "timings" certos, porquanto não será possível cortar a ♠ e o ♣ perdentes (atenção aos recortes) e apanhar os trunfos com passagens. Vejamos então o desenvolvimento: ♣ A e joga ♠ ARD baldando os ♣; faz a passagem a ♥ R e joga ♦ D seguida do 9 em que E meterá o 10 e ganha com o A; joga a ♠ perdente e corta; faz ♥ A e vem à mão no corte de uma ♥ baldando E um ♣; corta o ♣ perdente com o último trunfo do morto; joga ♥ e nesta posição E tem 2 trunfos de V3 e S de R7 o que lhe permite fazer a totalidade das 13 vazas. A técnica utilizada neste carteio é denominada de "jogo de redução dos trunfos", técnica a que já me referi no problema nº22 (JUN00). Repare também que mesmo que não existam quaisquer indicações, os ♦ deverão ser sempre jogados desta forma, para permitir apanhá-los se estiverem encostados em E.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 321)

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

HORIZONTAIS: 1 – Lugar plantado de amieiros; multa. 2 – Espécie de rebuçado, em geral de chocolate; o mesmo que arco-íris. 3 – Rezo; muitos; nome feminino. 4 – Andava; chupar; romanos. 5 – Curaríamos (no singular). 6 – Lebre das pampas; fruto da cuieira. 7 – Rio de França, que desagua no Atlântico. 8 – O que se respira; espécie de antílope; simb. quím. do estanho. 9 – Prefixo que designa três; transpira; escudeiro. 10 – Pedra preciosa de cor vermelha; planta bromeliácea, originária da América. 11 – Navegador português do séc. XV e piloto-mor da Índia (ap); rezara.

VERTICAIS: 1 – Armadilha para pássaros; leite tosco e pobre. 2 – Demora; toiro. 3 – Que está no lugar mais fundo; batráquios (inv); palavra árabe que significa filho. 4 – No meio de cabo; rostos (inv); no princípio de iene. 5 – Árvores silvestres, cuja madeira é empregada em construções navais. 6 – Prefixo designativo da multiplicação de uma grandeza por um milhão; peróxido de ferro (Bras). 7 – Povo antigo da Alemanha, derrotado por Druso no ano 9 a.C. (sing). 8 – No princípio do oiro; condescender (inv); o que se respira. 9 – Cólera; criado grave; nome feminino. 10 – Nota musical do valor de metade da semibreve; fechar as asas para descer mais rapidamente. 11 – Vaso com asas; que tem muitos anos.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 320

HORIZONTAIS: 1 – Desapossara. 2 – Arriara. 3 – Si; aulis; pe. 4 – Ana; mar; ter. 5 – Pulga; atear. 6 – Olea; milo. 7 – Deado; somar. 8 – Eas; moa; ari. 9 – Rs bilis; az. 10 – Bateria. 11 – Representar.

VERTICAIS: 1 – Desapoderar. 2 – Inuleas. 3 – Sa; aleas; bp. 4 – Ara; Gad; bar. 5 – Pruma; omite. 6 – Oila; oles. 7 – Saira; saire. 8 – Srs; tmo; sin. 9 – AA teima; at. 10 – Pealara. 11 – Aterrorizar.

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

SAIBAM TODOS

CELEBRAÇÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA celebrou um acordo com a seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Santa Casa da Misericórdia de Valpaços (Hospital)

Largo da Misericórdia, 5430 Valpaços - Telef. 278712110

*Clínica Geral, Cirurgia Geral, Cirurgia Ortopédica, Urologia, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Oftalmologia, Terapia da Fala, Biometria Oftálmica, Endoscopia, Artroscopia, Laparoscopia, Biópsias, Mamografia, Análises Clínicas, Doppler, Enfermagem, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Radiologia Convencional, Electrocardiografia, Internamentos Privados.

Santa Casa da Misericórdia de Esposende (Hospital)

Largo Dr. Fonseca Lima, 2740 - 216 Esposende, Telef. 253964265

*Alergologia, Angiologia, Cirurgia Geral, Cirurgia Vascular, Endocrinologia, Ginecologia, Neurocirurgia, Pneumologia, Oftalmologia, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Urologia, Análises Clínicas, Densitometria Óssea, Ecotomografias/Ecografias, E.C.G., Endoscopia, Mamografia, Radiologia Convencional e Internamentos Privados.

Santa Casa da Misericórdia de Paços de Ferreira (Hospital)

Apartado 68, 4594-909 Paços de Ferreira - Telef. 255963943/255962819

*Clínica Geral, Medicina Interna, Pneumologia, Alergologia, Dermatologia, Urologia, Oftalmologia, Ortopedia, Ginecologia, Obstetrícia, Estomatologia, Otorrinolaringologia, Pediatria, Cirurgia Geral, Cirurgia Pediátrica, Psiquiatria, Cirurgia Vascular, Neurocirurgia, Cardiologia, Audiometria, Timpanometria, Ecodoppler, Análises Clínicas, Radiologia, Ecotomografia/Ecografia, Ecocardiografia e ECG.

Santa Casa da Misericórdia da Póvoa de Lanhoso (Hospital)

Av. dos Bombeiros Voluntários, 221 - Apartado 143

4830-514 Póvoa de Lanhoso - Telef. 253639030

*Cirurgia Geral, Ortopedia, Oftalmologia, Ginecologia, Medicina Interna, Dermatologia, Otorrinolaringologia, Cardiologia, Cirurgia Plástica, Urologia, Pediatria, Imunoalergologia, Medicina Física e Reabilitação/Fisioterapia, Radiologia e Análises Clínicas.

Santa Casa da Misericórdia de Bragança

Apartado 14, 5301-901 Bragança - Telef. 273322143/273322567

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Santa Casa da Misericórdia de Lousada

Av. Major Arrochela Lobo, n.º 157, 4620 Lousada - Telef. 255912425/255913435

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Santa Casa da Misericórdia de Arruda dos Vinhos

Apartado, n.º 15, 2630 Arruda dos Vinhos - Telef. 263977120

*Cardiologia, Cirurgia Geral, Dermatologia, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Gastroenterologia, Ginecologia, Imunoalergologia, Medicina Interna, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Psiquiatria, Urologia, Audiogramas, Timpanogramas e Electrocardiogramas.

Santa Casa da Misericórdia de Fão (Hospital)

Av. Visconde S. Januário, 4740-325 Fão, Telef. 253989300/253989301

*Clínica Geral, Cardiologia, Cirurgia Geral, Cirurgia Pediátrica, Cirurgia Vascular, Dermatologia, Gastroenterologia, Ginecologia, Obstetrícia, Neurologia, Nutricionismo, Oftalmologia, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Pediatria, Pneumologia, Psiquiatria, Urologia, Endocrinologia, Medicina Física e Reabilitação/Fisioterapia, Análises Clínicas, Ecotomografia/Ecografia, Ecocardiografia, Mamografia, Tomografia Axial Computorizada (TAC), Radiologia Convencional, E.C.G. com prova de esforço, Ortopantomografia, Cardiotocografia e Internamentos Privados.

Santa Casa da Misericórdia de Alvaiázere

Hospital de Santa Cecília, 3250-116 Alvaiázere - Telef. 236655199

*Clínica Geral, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Cardiologia, Gastroenterologia, Ortopedia, Enfermagem, Electrocardiograma, Ecocardiograma, Radiologia, Endoscopia Digestiva, Ecotomografia/Ecografia, Eco-Doppler a Cores, Internamentos Privados.

Santa Casa da Misericórdia de Vila do Conde

Av. Dr. Artur Cunha Araújo, n.º 12, 4480-667 Vila do Conde - Telef. 252640900

*Endoscopia Digestiva, Ecotomografia/Ecografia, Holter, Eco-Doppler, Mamografia, Densitometria Óssea, Ecocardiograma Bidimensional, Ecocardiograma Bidimensional com Doppler, Electrocardiograma, Electrocardiograma com prova de esforço, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Santa Casa da Misericórdia de Rio Maior

Av. Dr. João Afonso Calado da Maia - Apartado 69

2040-333 Rio Maior - Telef. 243909621/243909623

*Cardiologia, Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, Prova de Esforço, Holter (ECG 24 horas), Ecocardiografia e Electrocardiograma.

Santa Casa da Misericórdia de Azeitão

Rua José Augusto Coelho, n.º 154, 2925-539 Azeitão - Telef. 212190691

*Prova de esforço, Holter (ECG 24 horas), Ecocardiograma, Electrocardiograma, Audiometria e Timpanometria.

Clínica Dentária - Dr. Correia Bastos, Ld.ª

Rua Formosa, n.º 253 - 2.º Esq.ª, 4000-251 Porto - Telef. 222054077

*Estomatologia

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

34. UM LIVRO NOTÁVEL DO COM.^{TE} BALDAQUE DA SILVA

“ESTADO ACTUAL DAS PESCAS EM PORTUGAL” 1892

Podemos, sem grande margem para dúvidas, considerar que a obra do Comandante e Engenheiro Hidrógrafo Alberto Baldaque da Silva, publicada em 1892, como o suporte ao forte incremento que o sector das pescas sofreu a partir dessa data, e que, consubstancia, de certa forma a ideia de recuperação do atraso existente em Portugal em domínios como o conhecimento científico e técnico que incluía o das pescas, e que tardava em chegar ao país, após a revolução industrial.

A obra legada pelo Comandante Baldaque da Silva, enquanto Oficial da Armada e Engenheiro Hidrógrafo é muito diversa mas, salvo melhor entendimento, é no domínio das pescas que este oficial consegue obter a maior notoriedade, integrando nessa extensa obra, sob o título “Estado actual das pescas em Portugal”, de índole informativa e descritiva de aspectos tão diferentes como a biologia, etologia e ecologia de muitas das espécies exploradas nas nossas águas e no exterior pela frota portuguesa, bem como aspectos relacionados com a tecnologia de artes e métodos de pesca, e ainda a tipificação das embarcações de pesca mais utilizadas, para além de notas importantes sobre a sociologia e economia das pescas portuguesas.

Neste contexto, o autor da presente obra como membro da então Comissão Permanente das Pescarias, faz alarde dos seus conhecimentos em inúmeros pareceres que terão seguramente contribuído para o desenvolvimento subsequente verificado no sector das pescas em Portugal. Outro aspecto de grande relevo é o facto desta análise exaustiva ter, certamente, contribuído de forma decisiva para relançar o sector no século seguinte a esta informação.

A recolha exaustiva de dados ao longo da costa portuguesa durante uma década, permitiu também uma caracterização das principais comunidades piscatórias, incluindo as estruturas de apoio como portos e varadores, tanto marítimos como fluviais, levando a que a edição da obra em apreço, que ainda hoje é referência obrigatória, fosse ordenada para publicação pelo então Ministro Conselheiro H. Barros Gomes.

A época em que é editada a presente obra coincide também com o interesse manifestado pela temática das pescas e pela investigação oceanográfica do qual é o expoente máximo em Portugal na altura, o Rei D. Carlos e a sua equipa de colaboradores, que colocam o seu saber, empenho e meios materiais, na recolha de dados e informações científicas sobre alguns dos mais importantes recursos de pesca em Portugal, como era o atum na costa algarvia e ainda experiências de pesca de arrasto de profundidade.

A obra em questão contempla um importante acervo das relações sociais da pesca, conjugadas com aspectos antropológicos e etnográficos, associados às espécies exploradas e às técnicas, métodos e embarcações de pesca mais utilizados. De realçar um importante conjunto de ilustrações de espécies, bem como de artes e embarcações de pesca que constituem um espólio único de informação, sem o qual ter-se-ia perdido seguramente a noção da sua forma e características funcionais. Para além destes, há ainda que destacar as descrições de grande rigor técnico de aspectos hidrográficos da costa portuguesa, incluindo rios, sistemas lagunares e lagoas costeiras, o que revela um elevado grau profissional do autor neste domínio da sua especialidade. De igual forma, as informações relativas às espécies objecto de exploração pesqueira são também muito interessantes e permitem traçar um quadro da situação à época, sendo de destacar as descrições relativas à pesca do bacalhau onde são abordados técnicas e métodos de pesca então utilizados, bem como o cenário internacional que se vivia no nordeste atlântico.

Pena é que passados mais de cem anos não tenha existido ainda, no panorama nacional, obra semelhante, que permitisse e fundamentasse decisões com base em informações técnico-científicas suficientemente amplas e multidisciplinares, com particular relevo para a integração das componentes sociológica e económica, para além, obviamente, de um actualizado conhecimento do estado dos recursos marinhos explorados e ainda um aprofundado conhecimento da biologia das espécies existentes nas nossas águas.

Por tudo isto julgamos que seria muito oportuno que se promovesse uma profunda análise multidisciplinar e inter-disciplinar do sector das pescas em Portugal, a fim de ser equacionado com rigor os sucessivos períodos de crise ou sucesso de segmentos sectoriais e perspectivar esta importante actividade socioeconómica, não esquecendo quanto é deficitária a balança comercial de produtos do mar em Portugal, o que poderá justificar uma maior e melhor aposta neste sector.

O “Estado Actual Das Pescas Em Portugal”, com a sua vasta informação, com os desenhos da actividade piscatória e com mais de uma centena de reproduções de belíssimas aguarelas das espécies marítimas constitui ainda hoje uma referência obrigatória no domínio das Ciências do Mar pelo que se recomenda vivamente a sua consulta na Biblioteca Central da Marinha.

*Biblioteca Central da Marinha
(Texto Professor Carlos de Sousa Reis -
- Faculdade de Ciências de Lisboa)*

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

34. UM LIVRO NOTÁVEL DO COM.^{TE} BALDAQUE DA SILVA

"ESTADO ACTUAL DAS PESCAS EM PORTUGAL"
1892



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 350 • ANO XXXI

FEVEREIRO 2002 • MENSAL • € 1,25



***PORTUGAL NO COMANDO DA
FORÇA NAVAL DO ATLÂNTICO***

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

O que pensava da Marinha El-Rei D. Carlos

- O oficial da Armada é um tipo «sui generis» na família militar.
- Têm um pavoroso receio do ridículo.
- São extremamente ciosos da sua corporação; jamais abdicam desse princípio.
- Tímidos em convívio estranho, são extremamente honestos e cumprem zelosamente a sua missão.
- Extremamente vaidosos no uniforme e nas tradições que a ele se ligam.
- Ter espírito naval é cumprir a missão sem alardes, e nisso dão exemplo severo entre si.
- Extremamente mordazes quando reunidos e se referem a outrem que não pertença à Armada.
- Não conheci até hoje (1901) nenhum que se tenha «cortado» em qualquer departamento.
- Não são monárquicos mas cumprem melhor no serviço do que muitos que afirmam sê-lo.
- Formam sempre em grupo separado quando há cumprimentos no Paço.
- Protegem o marujo até aos últimos extremos, mas quando este prevarica são inflexíveis nos castigos que aplicam.
- Não admitem interferências estranhas à Armada.
- O grau de aprumo do marujo corresponde ao zelo do oficial que o comanda, um é o espelho do outro.
- São exemplares na limpeza dos navios e no asseio das praças. Estas quando não têm que fazer - lavam-se.
- Não admitem que a alimentação das praças seja de má qualidade e quando tal sucede tornam-se solidários com elas. No verdadeiro sentido são no fundo condutores de homens, razão porque o marujo se bate bem.
- Sendo uma corporação mais pequena que o Exército, a sua manutenção é dispendiosa pela dispersão de meios a empregar nas diferentes missões de soberania no Ultramar, mas acalenta-nos o ânimo quando do esforço dispendido a missão se cumpre.



Foto - Coleção Eduardo Portugal - Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa.

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 350 • Ano XXXI

Fevereiro 2002

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

5 NRP "Álvares Cabral"
no comando da
STANAVFORLANT.



10 Satélites de
Comunicações.



16 Cerimónias evocativas
dos Combates Navais
da Índia.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
11 DE SETEMBRO DE 2001, TERRORISMO OU GUERRA (CONCLUSÃO)	8
ACADEMIA DE MARINHA	12
A MARINHA DE D. MANUEL (22)	13
PROJECTO DE INVESTIGAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE ENSINO ABERTO NA MARINHA – UMA EXPERIÊNCIA TRANSNACIONAL	14
BIBLIOGRAFIA	15
SESSÃO SOLENE NA ACADEMIA DE MARINHA	19
APRESENTAÇÃO DO LIVRO DE AUTORIA DO COMANDANTE ESTÁCIO DOS REIS "OS NAVIOS D'O OCCIDENTE"	22
INSTITUTO HIDROGRÁFICO	23
TOMADAS DE POSSE	24
CLUBE MILITAR DO RIO DE JANEIRO	26
NOTÍCIAS	27
HISTÓRIAS DA BOTICA (16)	30
BIBLIOGRAFIA	31
CONVÍVIOS	32
QUARTO DE FOLGA	33
SAIBAM TODOS / NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA



PORTUGAL NO COMANDO DA
FORÇA NAVAL DO ATLÂNTICO

N.R.P. "Álvares Cabral"
Navio-Chefe
da STANAVFORLANT

ANUNCIANTES:
Frilopes.



O Espírito de Defesa

A política de defesa nacional não pode ser reduzida a aspectos de ordem material. Deve considerar também os factores psicológicos e morais que conferem expressão à vontade colectiva dos cidadãos para se comprometerem na actividade militar do Estado, quaisquer que sejam as formas perspectivadas de ameaça. De nada servirá adquirir e acumular armamentos, se aqueles que poderão ser chamados a utilizá-los se retraírem no cumprimento da sua missão, por não disporem de um forte espírito de defesa.

O envolvimento deliberado num conflito militar lança um desafio supremo à vontade de qualquer entidade política: o risco da morte valerá a pena ser corrido por território, recursos ou outros interesses nacionais que estejam ameaçados? É nestas circunstâncias que o velho axioma da *"liberdade ou morte"* assume o seu sentido literal, concreto e verdadeiramente trágico. Por isso, para que a decisão política não penda no sentido da capitulação, o emprego das Forças Armadas deve ser apoiado por uma inabalável determinação colectiva. Porém, como é que uma entidade política alcança a coragem necessária para assumir conscientemente o risco da guerra?

Em 1961 os analistas políticos e militares do Ocidente e do Leste revelaram grande surpresa sobre a unanimidade da vontade de luta demonstrada pelos portugueses na defesa da soberania nacional nos territórios ultramarinos. Alguns deles estavam convencidos que as fracturas políticas e ideológicas no seio das nossas elites e entre estas e o povo, não permitiriam ao país resistir militarmente para além de poucos meses. Enganaram-se redondamente porque a doutrina do regime havia inculcado sistematicamente nos portugueses, durante mais de 30 anos, o valor mais importante do espírito de defesa: o patriotismo. Por isso, os ataques dos movimentos africanos independentistas representaram para a maioria dos nossos compatriotas uma ameaça clara e imediatamente perceptível.

As ameaças actualmente existentes não suscitam convicções semelhantes.

Contudo, neste juízo também não se pode deixar de ter em conta a divisão da opinião pública portuguesa relativamente às grandes questões de política externa. Quer se trate da NATO, da construção europeia ou da atitude relativamente a África, os pontos de vista divergem e as linhas de clivagem passam pelo seio dos partidos políticos, que possuem diferentes concepções do espírito de defesa, em virtude da sua expressão e do seu conteúdo dependerem do sistema de referências ideológicas que cada um adopta. Pode pensar-se que, em caso de perigo concreto e claramente reconhecido, se restabelecerá um consenso nacional suficientemente alargado. A nossa tradição histórica só confirma essa possibilidade perante ameaças de enorme gravidade e depois de consumadas. Noutras situações as divergências persistem. O que é considerado por uns como um aliado privilegiado, é encarado por outros como um agressor potencial. As participações nas operações de paz têm suscitado sempre debates difíceis. Futuramente, a legitimidade destas intervenções poderá até ser contestada e contrariada. Por isso, mobilizar as energias nacionais em função de um qualquer perigo distante, quando o adversário é susceptível de mudar de rosto e de designação segundo as nossas escolhas ideológicas ou tendências políticas, constitui uma tarefa penosa para qualquer governo, na ausência de um adequado espírito de defesa.

No estado actual das relações internacionais e para a opinião pública portuguesa, a noção de ameaça perdeu parte significativa da sua acuidade tradicional. O fim da guerra fria esbateu a perspectiva de uma agressão armada visando directamente e no curto prazo o território nacional. A NATO e a EU fizeram desaparecer o velho fantasma do invasor castelhano. Por isso, a ameaça não pode ser percebida nos termos clássicos: uma nação militarmente poderosa que procura impor as suas ambições hegemónicas. As formas concebíveis de agressão ao país são hoje múltiplas, variando entre os aspectos virtuais da luta armada, o

ataque económico, a perturbação social ou a acção política clandestina em território nacional. Por outro lado, para Portugal, a defesa militar da liberdade e da independência não pode ser concebida apenas em função das nossas forças armadas. Encontra-se necessariamente ligada à participação responsável num sistema de segurança supranacional, quaisquer que sejam as estruturas que o materializem. Acresce que a velha noção de fronteira, tão profundamente enraizada no espírito e no coração dos portugueses, perdeu uma parte substantiva do seu carácter rígido, absoluto e quase sagrado. Por tudo isto é difícil tirar pleno partido dos factores morais e psicológicos ligados à defesa do território para alimentar um adequado espírito de defesa.

Perante esta situação será altamente vantajoso para a afirmação internacional do país, que o programa de governo do partido que vencer as eleições legislativas a 17 de Março, integre medidas que permitam desencadear uma acção educativa e informativa de carácter inovador, que eleve o nível de compreensão e de aceitação que os portugueses têm da legitimidade do sacrifício supremo a que se poderão ter de sujeitar. Tal abnegação implica que sejam claramente definidos e divulgados os valores fundamentais pelos quais lhes será exigido que combatam. Sem dúvida que a adesão persistente ao sentimento de patriotismo constituirá sempre, para uma velha nação como Portugal, um poderoso factor psicológico e moral de resistência e coesão. Todavia, convirá debruçarmo-nos sobre as condições actuais da sua interiorização, expressão e manifestação, muito distintas das verificadas no passado. Importa igualmente reflectir sobre as acções que permitirão manter a adesão de todos os portugueses às formas de vida colectiva que se entende defender. É pois no contexto da educação, da informação e do civismo que se coloca hoje, em Portugal, o problema do desenvolvimento do espírito de defesa.



António Silva Ribeiro
CFR

O NRP “Álvares Cabral” no Comando da STANAVFORLANT

A Marinha de Guerra Portuguesa, assegura pela segunda vez o Comando da Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT – SNFL). O comando desta força representa o empenhamento durante o período de um ano, de Março de 2001 a Abril de 2002, das três fragatas classe Vasco da Gama e de um Estado-Maior Nacional composto por 2 Oficiais, 7 Sargentos e 2 Cabos. Durante este período a Força Naval participa em diversos exercícios NATO, por forma a manter o seu elevado estado de prontidão.



A STANAVFORLANT no mar.

Esta força representa a coesão e a força dos seus estados membros servindo a Aliança em toda a sua magnitude. Em média, a força navega cerca de 50,000 milhas por ano cumprindo um exigente programa de treino, desenvolvendo novas tácticas e adaptando-se às exigências dos novos cenários de operações militares que não de guerra (*Military Operations Other Than War - MOOTW*), incluindo as missões humanitárias e de gestão de crises. Como resultado, a força escala diversos portos Europeus, do Norte de África e dos Estados Unidos da América.

Neste Comando da STANAVFORLANT, o primeiro navio da nossa Marinha a ser empenhado como navio-chefe foi o

N.R.P. “Álvares Cabral”. Comandado pelo Capitão-de-fragata Bonifácio Lopes, o navio largou de Lisboa em 28 de Fevereiro de 2001, com destino à Base Naval de Mayport, na Flórida.

O navio escalou ainda os portos de Ponta Delgada e de Port Caneveral antes de atracar no porto previsto para a entrega de comando da STANAVFORLANT dos EUA para Portugal. Foi neste trânsito que começaram os desafios para toda a guarnição pois a intempérie apoderou-se do mar e dificultou os anseios de todos os que ali navegavam para chegar a porto seguro. Como mostra a carta de tempo de 7 de Março de 2001, o tempo exigiu uma navegação cuidada e um roteamento por menorizado para cumprir a missão. Não

obstante alguns danos superficiais, o navio atracou em Port Caneveral em 11 de Março de 2001.

Após reparar os pequenos danos causados pelo mau tempo, o navio integrou a STANAVFORLANT. A Força largou de Port Caneveral em 13 de Março de 2001 para integrar o exercício JTFEX. No entanto e devido à avaria do motor de estibordo (artigo já publicado na RA), foi equacionada a interrupção da participação do NRP “Álvares Cabral” neste exercício, por forma a garantir o seu aprontamento para as futuras funções de navio-chefe.

Superiormente decidido, a nossa fragata atracou em Mayport a 15 de Março de 2001 e iniciou tanto os preparativos para a desmontagem e posterior reparação do motor de estibordo, como a entrega de comando a realizar dia 30 de Março de 2001.

Na referida data, o Comodoro Fernando José Ribeiro de Melo Gomes recebeu, das mãos do Comando Supremo Aliado para o Atlântico, General William F. Kernan, o comando da mais antiga e prestigiada Força de Reacção Imediata da NATO (*Immediate Reaction Force*). O Comodoro Melo Gomes foi empossado como o 34º comandante operacional da Força Naval Permanente do Atlântico. Esta força é composta por 8 a 10 navios do tipo fragata ou destroyer, provenientes dos países membros de litoral Atlântico. Desde Janeiro de 1968, data da sua primeira activação, Portugal tem contribuído regularmente com os seus meios navais e humanos.



Cerimónia de entrega de comando vendo-se ao fundo o Comodoro Melo Gomes e a seu lado Lisa Bronson, Deputy Assistant Secretary of Defense European and NATO Affairs.

Sob o Comando do Comodoro Melo Gomes a força naval largou o porto de Mayport em direcção a Lisboa, com 8 navios, e um Estado-Maior Internacional embarcado no navio chefe, o NRP “Álvares Cabral”. Os navios constituintes da força eram:

N.R.P. Álvares Cabral – Portugal (navio-chefe)
 HMS Westminster – Inglaterra
 USS John L. Hall – EUA
 HNLMS Van Speijk – Holanda
 HMCS Fredericton – Canadá
 HDMS Tordenskiold – Dinamarca
 FGS Rheinland Pfalz – Alemanha
 SPS Victoria – Espanha

A STANAVFORLANT chegou a Lisboa, ao Cais Comercial de Sta. Apónia, no dia 12 de Abril e largou no dia 18 de Abril participando assim no exercício nacional SWORDFISH 01.



A “Álvares Cabral” no tradicional “Sail Past” ao despedir-se da Força.



Transferência de pessoal por Heli.

Depois, e de acordo com o quadro apresentado, a Força empossada do seu espírito de missão navegou entre portos do Norte da Europa, nomeadamente nos fiordes da Noruega, no Skagerrak, no Kattegat, no mar Báltico e no Atlântico Norte, realizando exercícios conjuntamente com navios, submarinos e meios aéreos de diferentes nações.

Nas funções de navio-chefe o NRP “Álvares Cabral” participou em vários exercícios internacionais onde se destacam os seguintes:

- SWORDFISH 01 (19 a 23 de Abril) – Realizado em águas nacionais, este exercício envolveu um total de 17 navios de superfície, 4 submarinos (um nuclear) e uma significativa participação de meios aéreos (MPAs, F-16s, A-Jet e E3D). A força beneficiou do treino nas áreas de AAW, ASW exercitando continuamente “C2” e a interoperabilidade entre os navios.

- BLUE GAME 01 (03 a 10 de Maio) – Decorreu em águas norueguesas e dinamarquesas no Skagerrak e no Kattegat. O cenário baseou-se numa NATO Maritime Force que foi requisitada a pedido das

Nações Unidas para assegurar a liberdade de navegação mercante na área, bem como a segurança das plataformas petrolíferas no Skagerrak. O principal objectivo baseou-se em resolver um potencial conflito entre dois países oponentes criados ficticiamente. Este exercício envolveu mais de 60 unidades de superfície, submarinos e um número impressionante de meios aéreos num ambiente dinâmico e exigente que caracteriza este tipo de conflitos em águas litorais. É de salientar o facto de que desde o início deste exercício o submarino HNOMS Ured integrou a Força sendo uma mais valia no treino das unidades de superfície.

- MARVIKA 01 (06 a 14 de Junho) – Decorreu nas áreas de exercício a sul da Noruega e no Skagerrak. Com objectivos gerais idênticos ao exercício anterior, a STANAVFORLANT esteve empenhada na avaliação de táticas experimentais, empregando o submarino HNOMS Ured, como TRU (Target Reporting Unit), PTP (Third Party Targeting), AS (Associated Support), OTHT (Over the Horizon Targeting). A força esteve também envolvida na coordenação de ataques de superfície simulados. Como objectivos especiais, a força esteve envolvida em:

- HELO/FPB CO-OPERATING OPS.
- HELO ANTI-FPB PROCEDURES.
- SUBMARINE SUPPORT OPERATIONS IN THE LITTORAL.
- SUR/AIR IN EW ENVIRONMENT
- E DEEP WATER ASW/TASS TRAINING.
- CONDUCT LIVE FIRINGS.
- TASS OPERATIONS IN ASUW (AGAINST FPBS).
- MIO.
- SNFL HELO IN FPB CO-OPERATION



A “Álvares Cabral” vista pelo periscópio de um submarino.

• **COOPERATIVE OCEAN** (02 a 09 de Julho) – Neste exercício, a força operou com navios das marinhas alemã, polaca e lituana. Durante este período, embarcaram representantes de nações não Nato (Eslovénia, Eslováquia, Látvia, Roménia, Lituânia, Bulgária e Ucrânia) que trabalharam em diferentes áreas de operações, manutenção da paz, humanitárias e procedimentos SAR.

Dos inúmeros portos visitados, destacaram-se como segue:

• **Lisboa (Portugal)** – Recepção a bordo onde estiveram presentes as mais altas entidades militares e civis da cidade.

• **Stavenger (Noruega)** – Após a largada do porto, a força conduziu um NAVEX (de aproximadamente nove horas), pelos fiordes da Noruega, que teve o seu início no Bomlafjorden, passando pelo Bomlo, Stord, Tysnesoy e terminando no Bjornafjorden.

• **Wilhemshaven (Alemanha)** – Onde decorreu o “Bremhaven Tactical Seminar”, que teve lugar na *German Navy Operational School* (simulador tipo CITAN), com o objectivo de treinar MIO, jogo de ROEs, exercícios AAW e ASW. Levando a cabo um evento particularmente especial, a STANAVFORLANT, participou no apelidado “Cooking of the Nations”, em Wilhemshaven, onde cada nação, apresentou a sua comida tradicional ao público.

• **Kiel (Alemanha)** – Durante a semana de Kiel, a força realizou as tradicionais olimpíadas, envolvendo todos os navios numa atmosfera de companheirismo e desportivismo. O falecimento de um militar espanhol durante esta ocasião, deu origem a uma vaga de soli-



O NRP “Álvares Cabral” a navegar num fiorde da Noruega.

diedade entre os militares de todos os navios da força, acabando por reunir uma quantia de dinheiro para ser entregue à sua família.

representantes oficiais da Lituânia, nomeadamente o Presidente da República, o Primeiro-Ministro e o Ministro da Defesa estiveram presentes, demonstrando convicção e fervorosamente, o desejo imediato de integração quer na NATO, quer na União Europeia.

• **Den Helder (Holanda)** – No dia 4 de Agosto de 2001, O NRP “Álvares Cabral”, foi rendido pelo N.R.P. Corte Real.

Durante o período de integração do NRP “Álvares Cabral”, a força foi visitada pelos seguintes *NATO Major Command* (NMC):

• **CINCSOUTHLANT** – No dia 23 de Abril embarcou por helicóptero o Vice-almirante Silva Santos e visitou o navio-chefe durante o decorrer do SWORDFISH 01.

• **CINCEASTLANT** – No dia 27 de Abril, o Almirante Sir Alan West visitou o navio-chefe durante a entrada



O Almirante CEMA com o Comodoro Melo Gomes.

• **Klaipeda (Lituânia)** – Um dos eventos mais importantes desde a entrega de comando, ocorreu nesta Cidade, onde os

de Plymouth.

• **CINCNORTH** – No dia 07 de Julho, o General Sir Deverell foi acompanhado pelo comandante da SNFL na visita a todos os navios da força, durante a visita a Gdynia.

Seguidamente são apresentados alguns dados estatísticos:

• **Navegação**

Duração da missão 3805H 00M
 Horas de navegação 1754H 34M
 Distancia percorrida...21.726,18 milhas
 Taxa de navegação.....46,11 %
 Velocidade média 12,38 KTS

• **Horas de Voo**

Total.....196.6
 Treino.....91.2
 Operações.....76.8
 SAR.....1.5
 Manutenção 4.3
 Logística 22.8



(Colaboração do Comando do NRP “Álvares Cabral”)



A visita do Presidente da Lituânia, Valdas Adamkus à “Álvares Cabral”.

11 de Setembro de 2001, **Terrorismo ou Guerra**

Conclusão

Indicam-se a seguir mais uns capítulos que vêm na sequência dos publicados em artigos anteriores. Os dois primeiros relacionam-se com as tentativas de ir buscar a legitimidade de complexas situações antigas de violência, à actual *guerra internacional* contra o *terrorismo global*. É assim que hoje já se aponta o terrorismo como causa da quarta guerra indo-paquistanesa em preparação, e se reduz o conflito israelo-palestiniano de mais de 50 anos ao confronto entre o terrorismo do Hamas e a reacção defensiva que provoca. É uma redução e generalização perigosa.

A CHINA E XINJIANG

A China, que só muito recentemente sentiu necessidade de fazer coincidir as suas fronteiras culturais com o traçado mais limitado das suas fronteiras geográficas, tem problemas de insegurança importantes em duas regiões: o Tibete e a remota Xinjiang.

A situação no Tibete está controlada internamente mas tem grande projecção internacional, dado o facto de o Tibete já ter sido um Estado independente, ter uniformidade étnica e ter criado uma cultura própria, ter como líder o chefe religioso de uma vasta comunidade recentemente galardoado com o Prémio Nobel da Paz, e ainda, por ter sido “libertado à força” pelo exército chinês. Mas o terrorismo não tem sido preocupação.

Xinjiang, a grande província ocidental, é menos falada no exterior mas vive uma perturbação interna com alguma gravidade. Nela convivem 12 das 55 minorias da China, sete das quais são islâmicas. A minoria uigure, com cerca de oito milhões, é a mais importante.

Na sua maioria são separatistas e independentistas, vistos como terroristas pelo Governo de Pequim. E o certo é que recorrem à violência, são islâmicos e admite-se que recebem apoio externo do terrorismo internacional. O movimento é muito antigo, pois esta província já tinha declarado unilateralmente a independência em 1945.

Assim, a China não só manifestou prontamente a sua solidariedade ao povo americano, como apoia a luta contra o terrorismo. Mais ainda, em 11 de Outubro chamou a atenção para as acções terroristas contra o povo chinês na região de Xinjiang, e pediu a simpatia internacional para a luta que está a travar contra os elementos do Turquestão Oriental, luta que pretende ver inserida no combate internacional ao terrorismo global.

A RÚSSIA E A OSCE

Desde 1948/1949, quando o Ocidente redefiniu o inimigo, a União Soviética tentou sempre quebrar o isolamento político que a nova situação bipolar lhe criava.

Este objectivo começou a ter possibilidade de se concretizar após a visita do Presidente Nixon a Moscovo, em 1972, com a criação da Conferência para a Redução Mútua e Equilibrada de Forças na Europa (MBFR) com sede em Viena, em 1973, e com a criação da Conferência sobre a Segurança e Cooperação na Europa (CSCE) que teve início em 1973 e terminou com a assinatura da Acta Final de Helsínquia em 1 de Agosto de 1975.

Depois de diversas Conferências de Sequência, a CSCE foi institucionalizada, criando estruturas permanentes e passando a designar-se Organização para a Segurança e Cooperação na Europa (OSCE), a partir de 1 de Janeiro de 1995.

A OSCE ainda é hoje a única organização regional para o tratamento de assuntos de segurança onde a Rússia está em igualdade com os Estados Unidos e com as principais potências europeias.

Porém, enquanto a Rússia deseja valorizar a OSCE, chegando a propor que a NATO lhe fique subordinada, como seu braço armado, o Ocidente tem-lhe atribuído uma importância secundária, privilegiando os papeis da ONU, da NATO, da União Europeia e do Conselho da Europa.

No entanto, a OSCE é a única organização que a Rússia aceita para a mediação e resolução dos conflitos, ou para as acções de manutenção da paz, na área da Comunidade de Estados Independentes (CEI). Nesta região tem sido importante o papel da OSCE e têm sido muitas as oportunidades de actuação.

Depois do ataque terrorista de 11 de Setembro, a Rússia vem assumindo o papel que entende adequado à sua categoria de grande potência. Dialogando directamente com os Estados Unidos, respondeu clara e afirmativamente à proposta de cooperação na acção internacional contra o terrorismo, e têm vindo a intervir junto dos países da CEI, nomeadamente dos três que têm fronteiras com o Afeganistão (Turcomenistão, Tajiquistão e Uzbequistão), no sentido de coordenar a participação destes na mesma acção internacional. É na verdade um papel de grande importância e que muito prestigia, interna e externamente, a actual presidência russa.

Mas a Rússia tem mais razões para desejar apoiar os EUA contra os talibãs:

Primeiro, os talibãs ligaram-se aos mais ferozes inimigos do Exército Vermelho que ocupou o Afeganistão. E, mesmo depois da Rússia ter saído do Afeganistão, a instabilidade provocada pela guerra civil que levou os talibãs a Cabul obrigou à presença russa nas Repúblicas vizinhas da CEI, todas islâmicas e abrangidas pelas separações de etnias referidas em artigo anterior. Nessa altura havia receio de que o fundamentalismo radical dos talibãs transpusesse a fronteira Norte.

Segundo, porque os talibãs têm apoiado a subversão chechena contra Moscovo. Moscovo deseja que a comunidade internacional veja a instabilidade chechena como uma acção de minorias violentas apoiadas do exterior e que deve ser incluída neste combate global contra o terrorismo, e não como um desejo de autodeterminação da população islâmica da República da Chechénia.

Terceiro, porque os talibãs nasceram com o apoio dos EUA, contra a opinião e o interesse da Rússia, e agora os EUA arrependem-se e consideram-nos inimigos.

A Chechénia é uma República da Federação Russa e todos os países da CEI vizinhos do Afeganistão são membros da OSCE. Logo, estes são problemas que interessam a Portugal de forma especial, uma vez que assumiu a Presidência anual da OSCE em 1 de Janeiro de 2002.

DA COMPETÊNCIA DOS TRIBUNAIS PARA PUNIR, ÀS GUERRA PUNITIVAS

A propósito da possibilidade dos EUA decidirem “punir” os culpados através de uma acção militar, há quem entenda que “punir não, porque os Tribunais é que têm competência para punir”.

Mas, o que é facto, é que os EUA declararam que iriam actuar militarmente contra os terroristas considerados responsáveis pelo crime praticado e contra os Estados que lhes dão guarida ou em que eles se apoiam.

Sem dúvida que os Estados Unidos estão a responder com actos de guerra contra grupos organizados e contra Estados. Nestas condições estão, como afirmaram, a executar “acções de guerra punitivas”, que nunca foram, nem serão decididas por tribunais. “Punitivas” é a designação destas acções, “punir” é o objectivo imediato. Tentar contrariar a repetição do inaceitável e melhorar a



segurança internacional, é o objectivo último.

É evidente que há uma “ética” da guerra, por paradoxal que pareça, que fala do uso proporcional da força e, sobretudo, que defende a preservação das populações civis. Esta ética perdeu-se na Segunda Grande Guerra, com o bombardeamento aéreo e sistemático das cidades da retaguarda, mas tem havido vontade de a recuperar, apesar da dificuldade que representa o poder indiscriminado das novas armas de destruição maciça. Por isso tem sido privilegiado o uso das armas inteligentes.

E mais difícil ainda será recuperar a ética quando o adversário é um homem rodeado por um pequeno grupo protegidos por um Estado, mas que são capazes de provocar, num só plano agressivo, mais mortos civis do que os mortos militares sofridos nas últimas guerras convencionais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mesmo numa época de acelerado desenvolvimento tecnológico não é o aparecimento de novas armas no início das guerras que vem surpreendendo, mas sim o modo como são usadas as capacidades conhecidas. Hitler bem deu a conhecer a modernização das suas Forças Armadas, mas surpreendeu com o conceito de guerra relâmpago que rapidamente lhe permitiu submeter todos os Estados, de Paris aos arredores de Moscovo e da Noruega ao deserto da Líbia.

Recentemente já se conheciam muitos tipos de acções terroristas, desde o desvio de aviões aos ataques individuais suicidas, do sequestro de passageiros à ameaça de fazer explodir um avião sobre Paris, ou à utilização de armas de destruição maciça e indiscriminada, etc.

Mas no ataque de 11 de Setembro tudo surpreendeu e foram tão importantes as diferenças em relação às acções terroristas até aqui praticadas, que justificou plenamente a consideração de que se tratou de um acto de guerra.

Estranhamente, o mais poderoso Estado do mundo viu-se confrontado com a necessidade de declarar guerra não a outro Estado mas a um indivíduo invisível e a uma organização que eram protegidos por um Governo irresponsável não reconhecido internacionalmente.

Falava-se há muito de terrorismo internacional, mas este conceito estava somente ligado à diferença de nacionalidade entre o agressor e o agredido ou de qualquer deles em relação à bandeira do território onde o acto terrorista era praticado. Podia também indicar o relacionamento e os apoios frequentes entre os grupos terroristas de diversas nacionalidades. Mas a Al-Qaeda é uma verdadeira *multinacional* com uma rede de sucursais em todos os *paraísos da violência*. E não se conhecem bem ainda a estrutura nem as filiais desta rede. Sabe-se contudo que é maior e mais organizada do que se imaginava.

Consequentemente e ao contrário do que vinha sendo usual, a ameaça é agora *provável e imprevisível*, quanto à natureza, quanto à origem, quanto ao alvo.

O Presidente Bush logo informou que esta guerra diferente ia ser uma guerra prolongada. Sendo assim, é cedo para tirar conclusões ou lições.

No entanto, dois aspectos operacionais já se podem salientar: Primeiro, os meios aéreos de detecção e colheita de informações não tripulados já estão armados, o

que permite uma muito maior eficácia pela quase instantaneidade das fases detecção/ataque. Segundo, o controlo dos pequenos grupos militares terrestres com apoio de meios aéreos sofisticados foi muito eficaz e adequado tanto ao tipo de acções planeadas, como ao meio em que se desenvolveram.

Duas últimas considerações.

Poderemos ser críticos em relação ao comportamento dos EUA, nomeadamente quanto aos critérios da sua acção externa. Mas, ao ver o içar da Bandeira americana sobre os escombros das torres gémeas, ao ver a postura dos cidadãos e o toque do Hino na abertura da Bolsa de Nova Iorque, três dias depois da catástrofe e ali mesmo ao lado, e ao ver a multidão em *Times Square* na passagem do ano 2001/2002, vejo os valores “patriotismo” e “solidariedade nacional” que sustentam uma superpotência. Os que desrespeitam ou rejeitam aqueles valores pertencerão sempre às *potências restantes*.

Por outro lado, as análises da situação pós 11 de Setembro levam ao pessimismo, quer pela insegurança que apontam, quer pela dificuldade de combater as causas, quer ainda pela frustração de ter que trocar liberdades laboriosamente conquistadas pela segurança que estamos em risco de perder. Porém, com alguns custos e muito engenho, o Homem sempre venceu as grandes crises. Os maiores saltos em frente da Humanidade resultaram da luta para vencer os maiores obstáculos.



António Emílio Sacchetti
VALM

Satélites de Comunicações

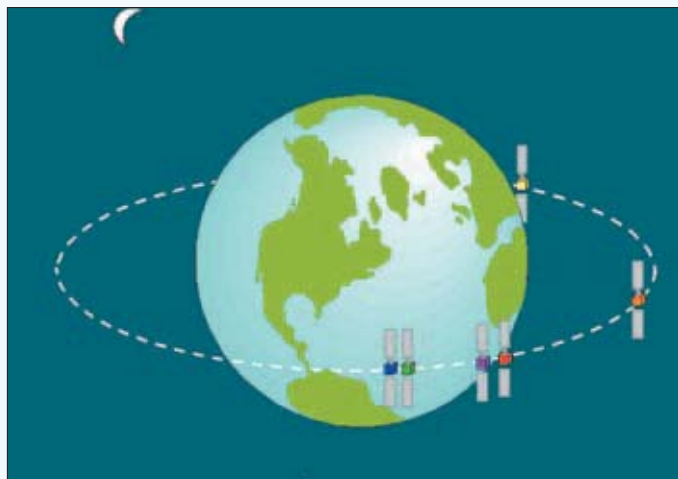
Como seria o Mundo de Hoje sem eles?

O ESPAÇO

Misterioso e fascinante, o “*espaço*” continua a maravilhar-nos e a por ele deixar fluir a nossa imaginação, continuando a alimentar dúvidas e ficções. Dos tempos de míticas interpretações aos dias em que as caminhadas científicas nos trouxeram certezas, esse “*vazio*”, que em serenas noites de luar contemplamos extasiados, alberga hoje uma infinidade de objectos artificiais que nele flutuam ou se deslocam e cuja presença se manifesta no nosso quotidiano sem que de tal nos apercebamos ou sequer suspeitemos.

Esses objectos, os satélites artificiais da Terra concebidos pelo Homem, remontam aos anos 50, altura em que o primeiro satélite, o **Sputnik-1**, foi lançado para o espaço – 4 de Outubro de 1957 -, descrevendo uma órbita à volta da Terra em 96 minutos e emitindo sinais de rádio (conhecidos pelos “*beep- beep*”) facilmente detectáveis por rádio amadores. As suas emissões duraram 21 dias embora a sua permanência no espaço se tivesse prolongado por alguns meses, desintegrando-se depois na atmosfera.

Aquilo que na altura foi usado pelos soviéticos como uma forma de promoção nacional, evidenciando ao mundo a supremacia tecnológica, foi, igualmente sem dúvida, um passo gigantesco no caminho a percorrer pela Humanidade. Esta onda de choque, tal foi o impacto que a notícia causou em todo o planeta, fez despertar o mundo ocidental para uma realidade da qual não podia estar ausente: a conquista do espaço. A **era espacial** tinha começado e o mundo das comunicações iria revolucionar-se. O que até então pertencia à ficção, tornou-se realidade no decurso de uma vida humana: o mundo e as pessoas iriam passar a estar mais próximas. Assim o previu A. C. Clarke em 1945, num artigo intitulado “*Extraterrestrial Relays*” publicado no *Wireless World Magazine*, ao chamar à atenção para a possibilidade de poderem vir a existir satélites em órbita à volta da Terra com uma velocidade orbital tal, que daria a ilusão a um observador terrestre de tal satélite estar parado no espaço. Este conceito comprovou-se como efectivamente válido, mas levou alguns anos a ser concretizado. A dificuldade maior para a realização desse sonho prendia-se com o lançamento dos satélites e a forma como vencer a distância até estes chegarem à posição de órbita. O uso de foguetes propulsores foi já nesse artigo objecto da sua análise.



Satélites em órbita Geoestacionária.

CONCEITO DE SATÉLITE DE COMUNICAÇÕES

Um satélite de comunicações em termos conceptuais funciona como um repetidor, o qual recebe sinais modulados numa determinada frequência e retransmite-os numa outra, de uma forma amplificada.

Uma estação em Terra “foca” o satélite e irradia para o espaço (*uplink*) sinais, mais ou menos potentes, dependendo da distância que os separa e do volume de informações que esse sinal comporta. O satélite em órbita processa esses sinais e devolve-os à Terra (*downlink*), onde milhões de receptores a milhares de quilómetros de distância da sua origem os podem receber.

Embora outros meios de comunicação concorram com os satélites em termos económicos e de capacidade, como os cabos de fibra óptica, a sua mobilidade e a sua posição como que num mastro alto a olhar a Terra, fazendo chegar os sinais aos locais mais recônditos, farão com que os satélites viagem connosco neste mundo das comunicações.

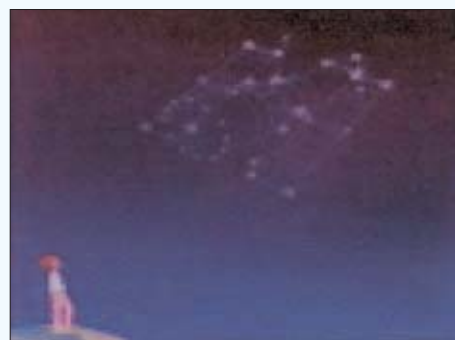
ONDE “MORA” UM SATÉLITE?

Os mecanismos de lançamento e de posicionamento de um satélite no espaço, o que dele se espera, qual a superfície terrestre que virá por ele a ser coberta e os seus custos estão intrinsecamente ligados.

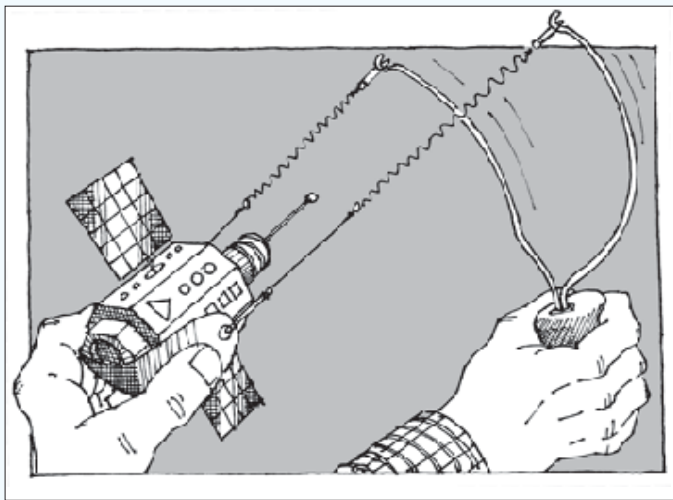
De uma forma aproximada, podemos afirmar que a uma altitude próxima dos 300kms, um satélite “*observa*” cerca de 2.3% da superfície terrestre. Devemos, contudo, ter presente que qualquer objecto colocado a altitudes inferiores a 1.600 kms demora aproximadamente duas horas a percorrer a sua órbita em torno da Terra. Assim, os chamados satélites de órbita baixa (LEO- Low Earth Orbit) colocam-nos uma grande limitação que poderá ser uma vantagem noutras circunstâncias: o de “*varrerem*” uma superfície terrestre durante um período de tempo muito limitado – durante alguns minutos apenas. Se tivermos presente que quanto maior for a altitude a que um satélite se encontrar maior duração terá a sua órbita à volta da Terra, isso permite-nos concluir que qualquer receptor terrestre será “*iluminado*” por esse satélite por um período de tempo mais dilatado. Sabe-se que um objecto colocado a uma altitude de aproximadamente 36.000kms sobre o equador demora 24 horas a percorrer uma órbita completa em torno da Terra. Esta órbita designa-se por “*Órbita Geoestacionária*” e, a esta altitude, o satélite projecta um feixe, “*iluminando*” 42.4% da superfície terrestre de uma só vez, donde apenas 38% são aproveitados devido a limitações angulares das antenas de recepção. Três satélites em órbita geoestacionária distanciados entre si de 120º asseguram uma cobertura total da superfície terrestre. A excepção reside nos pólos para os quais há satélites com órbitas próprias.

Podemos, assim, concluir que esta órbita será a utilizada pelos satélites de comunicações, que se pretendem “*visíveis*” 24 horas por dia.

Não se pode no entanto menosprezar a importância dos satélites de órbita baixa, os quais desempenham um papel importantíssimo



Satélite no espaço.



Uma força propulsora colocará o satélite em órbita.

em sistemas de navegação marítima e aérea, em meteorologia e outras aplicações de observação, rastreamento, cartografia, etc.

LANÇAMENTO DE UM SATÉLITE

O lançamento e a colocação em órbita exacta de um satélite é uma tarefa bastante dispendiosa (os custos por Kg rondam os 50.000 dólares – aprox. 11.250 contos – 56.114€), requerendo elevada tecnologia.

Os satélites são normalmente lançados no sentido de rotação da Terra, aproveitando assim a sua velocidade (1.690km/h) e sobre a linha do equador, onde essa velocidade é maior, requerendo, consequentemente, no lançamento, uma menor potência aos reactores.

Utilizam-se actualmente dois veículos diferentes para o lançamento de satélites: foguetes não reutilizáveis e, o conhecido “space shuttle”, que é, como sabemos, reutilizável.

Este último veículo concorre com o primeiro, oferecendo lançamentos a custo inferior, uma vez que o mesmo lançamento pode associar mais que uma tarefa, como p. ex. reparar satélites já em órbita.

A limitação deste veículo coloca-se na sua incapacidade de colocar satélites geoestacionários na sua órbita final.

Para tal, os satélites por ele transportados são colocados numa primeira órbita chamada de parqueamento, tipicamente posicionada a cerca de 270 kms de altitude, onde o satélite, depois de perfeitamente estabilizado numa órbita circular, é lançado rumo à sua órbita geoestacionária.

Este inconveniente não existe nos veículos de foguetes não reutilizáveis, já que estes colocam directamente os satélites na sua órbita geoestacionária. Um destes exemplos é o da Agência Espacial Europeia com os foguetes Ariane; compostos por vários andares propulsores, dos quais se vai libertando no seu percurso elíptico à volta da Terra, estes foguetes transportam os satélites até atingirem um ponto no espaço, chamado “apogeu”, aos 36.000 kms de altitude, virtualmente coincidente com a órbita geoestacionária desses mesmos satélites. Aqui, os satélites são impelidos para a sua órbita final, a qual pode ser corrigida a partir da Terra, mercê de pequenos propulsores de que eles próprios dispõem.

CONTROLO DO SATÉLITE EM ÓRBITA

Numa órbita *síncrona* ou *geoestacionária*, qualquer corpo ocupa no espaço sempre a mesma *posição* relativa, sujeitando-se esta a alterações, mercê das forças a que permanentemente esse corpo se encontra sujeito.

A um satélite de comunicações coloca-se a questão de *focar* sempre a mesma superfície terrestre. Deste modo, para que a posição se mantenha estacionária é necessário que permanentemente a sua posição seja monitorizada e a sua trajectória corrigida. Esta actividade está a cargo de centros espaciais que em Terra controlam as

órbitas dos satélites e que, por instruções transmitidas a partir desses centros, accionam pequenos motores nos satélites, corrigindo assim o seu percurso ou movimentos rotativos a que o satélite se encontra sujeito, como qualquer corpo celeste. Inversamente, do satélite recebem sinais de telemetria, de reconhecimento de dados e informações relativas a distâncias. Há, como é óbvio, muitas outras trocas de informação entre os centros espaciais em Terra e o satélite em órbita e a azáfama é enorme no período que decorre entre o lançamento e o início da entrada em serviço. Controlo e correcção do deslizamento natural que o satélite sofre em cada órbita, correcção da posição angular do satélite, estabilização do mesmo e orientação de antenas e painéis solares são, entre outras, tarefas que envolvem nesta fase simultaneamente mais do que um centro espacial em Terra.

COMPONENTES DE UM SATÉLITE

Produção de energia

O uso de painéis solares para captação e conversão da energia solar em energia eléctrica constitui a principal fonte de energia do satélite. A exposição destes colectores à incidência dos raios solares é ajustada automaticamente de forma a assegurar que a relação energia solar captada/energia eléctrica produzida seja máxima. São eles igualmente quem alimenta as baterias recarregáveis que o satélite transporta, cuja utilização é imprescindível na fase de lançamento do satélite e em momentos de ocultação solar (eclipses). No espaço, a sua carga/descarga é permanentemente objecto de um controlo rigoroso.

Do conjunto painéis solares/baterias, depende grandemente a longevidade do satélite.

Sistemas Electrónicos de Comunicações

Concebidos para terem uma duração média de 10 anos, os satélites de comunicações deverão durante este período ser capazes de assegurar fiabilidade e estabilidade nas comunicações.

Uma vez no espaço, as hipóteses de reparação dos satélites são diminutas e limitadas; como tal, além da elevada qualidade dos componentes utilizados que lhes permite resistir às adversidades térmicas, os equipamentos que os satélites transportam são igualmente redundantes.

Sendo eles o coração do satélite e aqueles que cumprem a missão deste, aos equipamentos compete receber os sinais vindos de estações terrestres, processá-los electronicamente e devolvê-los de novo aos utilizadores em Terra. As unidades que no satélite execu-



Descrição das partes do satélite.

tam esta função chamam-se *transponders*, sendo o seu número dependente do número de *carriers* - transportadores de sinais com uma determinada largura de banda.

É normal em satélites de comunicações modernos o número de *transponders* ir além da dezena.

Antenas

Do conjunto de equipamentos que equipam um satélite, fazem parte as antenas, sendo o seu tipo adequado ao sinal por elas canalizado. Os modelos comuns são:

a) antenas omnidireccionais, cuja função principal é canalizarem sinais de telemetria, de comando e controlo, independentemente da orientação do satélite.

b) antenas (tipo cone) com uma abertura angular de radiação, que permite uma cobertura de grandes espaços.

c) antenas parabólicas, funcionando como reflectores, integrando muitas vezes várias antenas tipo cone que permitem irradiar sinais múltiplos, *iluminando* diversas faixas mais estreitas.

Sistema de Telemetria, Comando e Controlo

Dos equipamentos instalados a bordo do satélite, não podemos esquecer aqueles que, pela sua importância, contribuem, juntamente com as estações de controlo em Terra, para a sua manutenção e estabilidade em órbita estacionária:

- Equipamentos de telemetria responsáveis pelo manuseamento de dados recolhidos por sensores a bordo do satélite e depois enviados para as estações de controlo em Terra;

- Equipamentos de comando e controlo que, em resposta a instruções vindas de Terra, permitem activar/desactivar equipamentos, comutar sistemas redundantes ou corrigir o comportamento do satélite em órbita (activação de pequenos motores para correcção da órbita; activação de pequenas turbinas de gás de modo a preservar a estabilidade do satélite, assegurando assim que as antenas continuem sempre a apontar para a direcção correcta).

COMO "MORRE" UM SATÉLITE

Construídos presentemente, como vimos, para uma vida activa que ronda uma dezena de anos, os satélites poderão, por mais que uma razão, ver terminado o seu período de actividade.

As evoluções tecnológicas têm permitido prolongar a sua vida activa; contudo, e apesar da redundância de sistemas a bordo, uma falha num sistema vital poderá condenar a sua utilização.

Embora um satélite em órbita estacionária não esteja condicionado a distúrbios atmosféricos, "vivendo" muito próximo do vácuo no espaço, outras "perturbações" o afectam, o que obriga a monitorização e correcções permanentes da sua posição, recorrendo a motores e pequenas turbinas de gás. Situações há em que o satélite continua "electricamente" a funcionar bem, mas devido ao esgotamento do combustível para os pequenos propulsores de correcção, os satélites são obrigados a ser conduzidos para fora da órbita de funcionamento de modo a não perturbar outros satélites e ser desactivados. Devido à ausência de atmosfera, continuarão a girar em órbita geostacionária descontrolada. Embora com probabilidades diminutas, a reentrada na atmosfera terrestre é possível e a colisão com a Terra é também uma hipótese. Contudo, tendo presente os consideráveis progressos tecnológicos, poderemos um dia, se economicamente for rentável, assistir à sua recuperação e reabastecimento a exemplo do que acontece já hoje com os satélites de órbita baixa.



António Videira
SAJ TRC

(Instrutor Satcom na NCISS Latina-Itália)

ACADEMIA DE MARINHA

"A Nova Lei Marítima de Macau. As Razões de uma Discordância"

Em 27 de Novembro de 2001 teve lugar na Academia de Marinha uma comunicação apresentada pelo membro da Academia, Dr. Mário Raposo, subordinada ao título **"A Nova Lei Marítima de Macau – As Razões de uma Discordância"**.

O Presidente da Academia, CALM Rogério d' Oliveira, abriu a sessão fazendo uma descrição da relevante posição do orador no mundo jurídico marítimo e dos vários cargos e funções já desempenhados, entre eles, o de Bastonário da Ordem dos Advogados e o de Ministro da Justiça.

Usando então da palavra, o Dr. Mário Raposo espraçou-se em considerações variadas sobre a sua vida jurídica, tendo ainda referido as diversas especificidades e complexidades do direito marítimo comercial, o qual apresenta, ainda hoje aspectos muito controversos e discutíveis de acordo com vários autores consagrados nacionais e estrangeiros.

Referia-se aos sistemas social e económico de Macau no tempo da autoridade portuguesa e das subtis transformações que, aos poucos, os vão alterando dando-lhe outras feições normativas, tudo isto apesar do Anexo I à Declaração Conjunta de 26.03.87 assinada pelos Governos de Portugal e da China acautelarem que aqueles sistemas "manter-se-iam basicamente inalterados".

A China, no âmbito do Direito Marítimo, conta hoje com uma legislação e com uma doutrina altamente evoluídas e daí que a le-

gislação marítima outorgada a Macau pelo Dec. Lei 109/99/M de 13.12.99 "*publicado em ablativos de partida*" faça o papel de "*parente pobre*".

O orador a isso se referia, comparando vários aspectos técnicos da legislação susceptíveis de conflito e controvérsia, e lamentando que, antecipadamente, o Dec. Lei de 13.12.99 não tivesse sido mais bem pensado e digerido, de forma a não vir a proporcionar a criação de áreas susceptíveis, eventualmente, de atrito e contencioso.

Seguiu-se um período de perguntas e respostas, que o orador aproveitou para aprofundar o seu pensamento sobre legislação marítima. Seguidamente, o Presidente encerrou a sessão à qual assistiram além de membros da Academia, vários convidados e ainda personalidades ligados à jurisprudência marítima.



(Colaboração da Academia de Marinha)



O Dr. Mário Raposo proferindo a sua conferência.

A grande decisão: Voltar à Índia em força

A atenção de D. Manuel pode parecer dividida entre desejos de expansão no Norte de África e o sonho da Índia, mas é fácil de perceber que as duas componentes não têm o mesmo peso. O homem prudente, enraizado nos tradicionais valores da sociedade europeia medieval, aconselhá-lo-ia a que ficasse por perto das suas terras, que aqui desse caminho aos seus desejos expansionistas e que aqui cumprisse com os seus deveres de bom cristão. Assim seria D. Manuel um rei como muitos outros houve, na nossa história e na história de outros países europeus e, diga-se em abono da verdade, era isso que lhe recomendava o seu Conselho. A chegada da esquadra de Cabral, em Julho de 1501 revelava uma perda de mais de cinquenta por cento dos navios, o que não deixava de ser significativo, mesmo considerando que o valor da carga acabara por cobrir os prejuízos materiais.

É muito difícil compreender o que terá levado D. Manuel a insistir no caminho da Índia, uma quarta vez e, dessa vez, com uma força desmedida, jogando uma espécie de “tudo ou nada”. Alguns autores vêem nesta persistência um sentido messiânico de quem crê ir eliminar o Islão e retomar Jerusalém, numa manobra de envolvimento estratégico – e considerando-se o monarca eleito para levar a cabo tal tarefa, como o provavam os sucessivos acontecimentos que o levaram ao trono, sem que tal facto fosse previsível, na linha normal da sucessão dinástica parental. Outros alimentam o sentido de mercador pragmático: enquanto houver especiarias que possam ser compradas e vendidas com vantagens, haverá uma razão para ir à Índia. Outros ainda apenas vêm a ideia de glória ou a fama que representa um domínio oriental a tantas milhas de distância: D. Manuel não tardou a intitular-se senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia e Índia. Mas as razões concretas são aquelas que estão na mente de um soberano, no momento em que toma uma decisão. Na verdade o Conselho não lho recomendava, mas ele sonhou com um potentado no Oriente e quis tentar. Sustentar conflitos e guerras a uma distância imensa da metrópole, com deslocamento de homens e meios, seria uma coisa



A Armada de Vasco da Gama (1502) - Livro das Armadas.

impensável, mas ele imaginou que era possível. Dominar o comércio marítimo oriental ou, pelo menos, conseguir uma posição no Índico que concorresse com a rota normal das especiarias através do Médio Oriente podia parecer fora do alcance de um pequeno país situado na faixa ocidental da Península Ibérica, mas ele acreditou que não era assim. Mesmo depois de ter a experiência da primeira viagem de Vasco da Gama, com os desacertos com o Samorim de Calecut, apesar da expedição de Cabral ter resultado na perda brutal de navios com agravados conflitos na Índia, ele pensou que deveria insistir. Que sonho ou ambição o animaria?... É muito fácil dizer hoje que estava tomado por uma “grandeza de sentimentos”, daquelas que só alguns iluminados alcançam e que a História regista a letras douradas. É muito fácil porque sabemos o que aconteceu aos portugueses naquele século XVI, no Oriente. Mas a atitude tomada precedeu todas as glórias. Aliás, a possibilidade de construir um império a tão longa distância da sua sede de poder era algo de verdadeiramente inédito que não encontrava par na história europeia. Por isso, o simples facto de querer encontrar uma razão para a decisão de D. Manuel peca por ser redutora na análise do carácter de um príncipe do

século XV-XVI, com todo o imaginário que move as suas decisões.

A 10 de Fevereiro de 1502, saíram de Lisboa quinze navios, constituindo duas esquadras com missões específicas. A principal, constituída por dez navios, tinha uma missão semelhante à de Cabral: à partida, vingar a destruição da feitoria de Calecut e a morte dos portugueses, depois negociar com os reis do Malabar que aceitassem a amizade dos portugueses, nomeadamente com o de Cochim e de Cananor; contudo, a bordo ia madeira aparelhada para que em Moçambique fosse construída uma caravela que aí ficaria, de forma a exercer domínio ou controlo sobre o comércio de Sofala. A segunda esquadra, constituída por cinco navios, destinava-se a ficar na Índia para garantir a segurança dos portugueses e atacar o comércio de especiarias que subia a costa do Malabar e que se destinava ao Mar Vermelho. Na prática, esta esquadra, cujo comando foi dado a Vicente Sodré, iria exercer a soberania do rei de Portugal, da mesma forma como a exercia na costa portuguesa ou como fazia o corso no Golfo das Éguas, nos mares de Ceuta e nas costas mediterrânicas do Norte de África. Para além destas duas esquadras, a 1 de Abril saíram mais cinco navios, sob o comando de Estêvão da Gama, primo de Vasco da Gama, cuja missão aparente é a de se reunirem aos que tinham saído em Fevereiro, reforçando o seu poder no Índico, e aumentando a capacidade de carga da expedição. São navios que não puderam ser aparelhados a tempo de sair em Fevereiro.

O rei hesitou bastante quanto ao comando desta grande missão, mas acabou por entregá-la a Vasco da Gama que foi intitulado Almirante das Índias, durante uma missa celebrada na sé de Lisboa. Das mãos do rei, recebeu pois a espada e o estandarte, bem como um anel que, no momento, o soberano tirou do seu próprio dedo. É notório o domínio da sua família sobre esta esquadra: para além de Vicente Sodré e Estêvão da Gama, podemos apontar, pelo menos, um outro tio, Brás Sodré, e seus cunhados, Álvaro de Ataíde e Lopo Mendes de Vasconcelos.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Projecto de investigação e desenvolvimento do ensino aberto na Marinha

Uma experiência transnacional

ENQUADRAMENTO

A sociedade actual está profundamente envolvida num processo de transformação de base tecnológica com a crescente difusão dos sistemas de comunicação e de informação. Com esta rápida e constante evolução dos meios informáticos e das telecomunicações, o livre fluxo de informação e de ideias é surpreendentemente fácil.

As tecnologias de informação são também responsáveis pela mudança das condições de trabalho, que vão exigir aos trabalhadores competências e flexibilidade de adaptação a novos sistemas e a novas tecnologias.

Sendo o processo de aprendizagem um pré-requisito indispensável para dar resposta a essas novas exigências, têm vindo a surgir novos sistemas de ensino/formação com a preocupação de uma maior abertura.

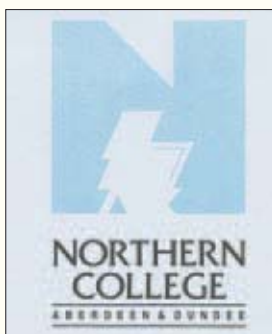
Consciente da necessidade de caminhar para uma nova metodologia do tipo individualizado, alternativa da formação tradicional/presencial, a Marinha tem vindo a proceder a uma reestruturação do seu Sistema de Formação, procurando implementar a modalidade de ensino aberto e a distância em alguns dos cursos técnicos que ministra. Com esta mudança pretende-se, fundamentalmente, estimular a cultura da aprendizagem na organização e desenvolver competências globais nos indivíduos.

No seguimento desta reestruturação surgiu a candidatura da Marinha ao Programa Leonardo da Vinci, com um projecto intitulado "Investigação e Desenvolvimento do Ensino Aberto na Marinha". Através da modalidade transnacional pretende-se colmatar algumas lacunas que os beneficiários do projecto possuem na implementação desta modalidade, especificamente no âmbito da construção dos materiais didácticos adequados.

O Programa comunitário de acção em matéria de Formação Profissional

Leonardo da Vinci, criado em 1994, entrou na sua segunda fase, que decorre de 1 de Janeiro de 2000 a 31 de Dezembro de 2006. Esta 2ª fase visa assegurar a continuidade da acção comunitária desenvolvida desde a década de oitenta no domínio da Formação Profissional.

O Programa Leonardo da Vinci apoia as iniciativas inovadoras de carácter transnacional em prol do desenvolvimento dos conhecimentos, aptidões e competências empreendidas pelos Estados-Membros, contribuindo ainda para a permuta, intercâmbio e mobilidade em formação.



O PROJECTO DE INTERCÂMBIO DA MARINHA

No âmbito deste programa comunitário, estabeleceu-se uma parceria com o Northern College of Education, entidade formadora com vinte anos de experiência na área do ensino aberto e a distância, localizado em Dundee – Escócia, que assumiu o papel de organismo de acolhimento. Através dessa parceria, quatro profissionais da formação da Marinha (actualmente a prestarem serviço no Grupo Nº 2 de Escolas da Armada, designadamente na Escola de Tecnologia de Educação e Treino e Departamento de Formação de Língua Inglesa) tiveram a oportunidade de aprofundar os seus conhecimentos, com o intuito de desenvolver o potencial das novas tecnologias e dos produtos de formação profissional, especificamente na área do suporte multimedia como parte integrante do ensino aberto.

Por outro lado, este projecto visava ainda possibilitar o desenvolvimento das competências pedagógicas dos formadores, nesta área das novas tecnolo-

gias, principalmente num momento em que se pretende actualizar e inovar os métodos pedagógicos utilizados nas acções de formação ministradas naqueles estabelecimentos.

Desta forma, o projecto de intercâmbio integra-se totalmente nos programas de formação contínua dos beneficiários, na medida em que permite complementar e consolidar a formação teórica que os intervenientes adquiriram noutros contextos.

Assim, face ao exposto, o Projecto visava como objectivos:

- Aprofundar os conhecimentos na produção de materiais multimedia para o ensino aberto.
- Adquirir experiência na área do desenho e produção de materiais.
- Desenvolver competências ao nível dos métodos de formação, com recurso às novas tecnologias, visando responder à necessidade de pessoal qualificado na modalidade do ensino aberto.
- Possibilitar o contacto e a discussão de ideias entre os formandos que frequentam cursos de pós-graduação, em ensino a distância, e os respectivos tutores.

Tendo em conta os objectivos atrás referidos, elaborou-se, em conjunto com a entidade parceira, um programa de trabalho que envolveu as seguintes actividades:

- Debate sobre a produção de materiais didácticos a utilizar no ensino aberto, com vista a adquirir e aprofundar conhecimentos na área da concepção de produtos multimedia.
- Acompanhamento e observação das equipas responsáveis pela concepção de produtos multimedia como suporte ao ensino aberto, tendo em perspectiva a transferência e a adequação à nossa realidade.
- Desenvolvimento dos trabalhos, por parte dos formandos em formação, com os respectivos tutores, no âmbito dos cursos de pós-graduação, que os profissionais da Marinha têm vindo a efectuar em áreas diversas.

O intercâmbio decorreu no período de 26 de Novembro a 10 de Dezembro de 2000, tendo-se cumprido o programa

elaborado e atingido os objectivos estabelecidos.

IMPACTO DO INTERCÂMBIO NOS BENEFICIÁRIOS

O projecto de intercâmbio constituiu, sem dúvida, uma mais valia para as pessoas nele envolvidas, contribuindo para a sua valorização pessoal e técnico-profissional, na medida em que permitiu consolidar os conhecimentos na área do ensino aberto e a distância, fundamentalmente no âmbito do processo de produção de materiais multimedia para aplicação no ensino aberto.

Intercâmbios desta natureza representam sempre uma oportunidade de conhecer outras realidades, logo um contributo para a valorização cultural dos intervenientes.

A experiência colhida é ainda factor de inovação e de disseminação através das acções de formação que estas pessoas desenvolvem enquanto formadores em diversas escolas e centros de formação, e através da produção de



materiais didácticos, em suporte papel e informático, para o ensino aberto.

IMPACTE DO INTERCÂMBIO NAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

A troca de experiências e a recolha de informação efectuada permitiu consubstanciar a formação específica em ensino aberto, sendo, deste modo, muito útil para o Sistema de Formação da Marinha, na medida em que contribui

para assegurar a continuidade da estratégia que vem sendo implementada de aumento da oferta de formação, através da consolidação da modalidade de ensino aberto.

Por parte da entidade de parceria, Northern College, continua a ser notório o interesse em manter e alargar a cooperação com a Marinha Portuguesa, no âmbito do ensino a distância.



(Colaboração da DSF)

BIBLIOGRAFIA

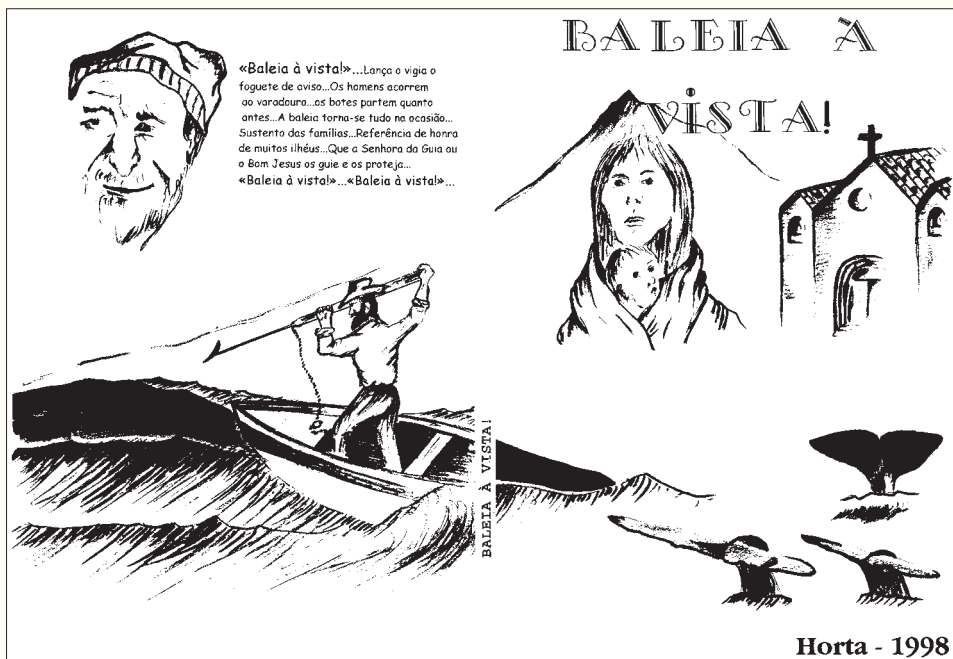
BALEIA À VISTA!

Caiu-nos em cima da nossa mesa de trabalho na Revista, este livrinho brochado, de capa modesta, folhas coladas do lado da lombada, e ao desfolhá-lo reparámos que é de prosa, e poesia, cada texto de seu dono, e possui diversas ilustrações, as mais delas, fotografias a preto e branco da caça à baleia nos Açores.

Depois, começado a ler, encontra-se logo um texto de

Alberto, Príncipe do Mónaco, que se inicia assim. “Eis agora o retrato de uma execução majestosa perante as grandes dores”. Ao dramatismo de tal intróito não corresponde o resto da história, boa de ler, e até interessante do ponto de vista humano. Como, de resto, os escritos de todo o livro.

A “Baleia à Vista” é livrinho editado pelo Clube de Filatelia “O Ilheu”, na Horta, e principia, em Nota Introdutória,, poder indicar o



“herói” – o audacioso baleeiro.

Ao príncipe Alberto, do Mónaco é dada a honra de assinar o primeiro texto, que descreve o arpoar de um cachalote, e o drama da sua captura, de um realismo e emoção extraordinariamente captados.

Seguem-se outros textos, de Henry Druet, Manuel Dionísio, Florêncio Terra, Marcelino de Lima, e outros, em prosa, entremea-

dos de alguns poemas, todos de autores diferentes, e também fotografias desse grande espectáculo que era a caça à baleia, nos Açores. O livrinho é pequeno – dezoito textos – mas é um hino à coragem do açoreano do mar que pescava a baleia à mão! Com que artes é que se pode aprender...



S. Machado
CMG REF

Cerimónias Evocativas do 40º Aniversário dos Combates Navais na Índia

A Marinha Portuguesa decidiu levar a cabo um vasto programa de cerimónias de homenagem aos seus militares que estiveram envolvidos nos combates navais na Índia em Dezembro de 1961.

A organização dos eventos coube à Comissão Cultural da Marinha e ao Gabinete do Almirante CEMA, tendo sido o respectivo programa atempadamente divulgado na Revista da Armada que a este tema dedicou o seu número de Dezembro.

As cerimónias tiveram início no dia 18 de Dezembro, pelas 10h.15, com a celebração de uma missa por alma dos militares falecidos na Índia, que teve lugar na Igreja de Santa Maria de Belém - Jerónimos. Presidida por Sua Excelência reverendíssima, o Bispo das Forças Armadas e Segurança, D. Januário Torgal Ferreira, e concelebrada por todos os capelães da Armada, designadamente o novo Vigário Geral Castrense, Capelão Manuel da Costa Amorim. A celebração eucarística encheu por completo as naves da igreja, repleta de familiares, militares da Armada e convidados, donde se destacava a presença do Almirante CEMA, do Vice-Chefe do Estado Maior do Exército e dum representante do Chefe do Estado-Maior da Força Aérea. Os cadetes da Escola Naval que constituíram o coro misto e o grupo musical que os acompanhou, dirigidos pelo maestro Eng.º Sousa Lôbo, professor da Escola Naval, abrilhantaram magnificamente toda a cerimónia, carregada dum misto de emoção e espírito evocativo que a todos sensibilizou.



Celebração eucarística presidida por D. Januário Torgal Ferreira.

Da homilia de D. Januário, salientamos a dado passo:

“Encontramo-nos neste halo quase mítico do Mosteiro dos Jerónimos em preito de Memória, Homenagem e Fé aos militares há quarenta anos falecidos nos combates navais na Índia.

Fazer Memória envolve duas dimensões fundamentais: a primeira traduz o arrastamento de um passado para o domínio de situações contemporâneas, no sentido de proclamar a consanguinidade das pessoas, a intimidade de acontecimentos e a inseparabilidade de factos.

Tratando-se de uma Instituição tão alta como a Marinha, a Memória relembra o combate à injustiça e ao esquecimento.

Uma segunda dimensão revela que as entidades históricas, vividas por tantos de nós com rara intensidade, como as de há quarenta anos, ganham sentido hoje, como textos vivos a falarem-nos e a serem acolhidos!

Sendo os combates navais da Índia um fenómeno do nosso tempo, perante os quais as paixões ainda não serenaram nem o juízo crítico se tem podido mover com agilidade ideal, mais meritória

se torna esta expressão de fé e de homenagem: nesta Família ninguém ficou de fora.

As avaliações da acção dos militares portugueses nesse período prendem-se a âmbitos ideológicos, não sendo estranho que, em fases diferentes, tivessem sido propostas, a par do indefectível elogio aos combatentes mortos, ora a punição ora a retribuição da pena.

De igual forma, o aplauso à entrega até à morte, enquanto sentido da utilidade da vida, e o demérito à recusa da aceitação da morte enquanto inutilidade, e ainda nos nossos dias são temas de exclusão mútua, pelo menos

em determinados sectores.

Aguardamos o juízo da História, confirmando ou anulando hipóteses que têm emergido dos seus domínios”.

E a concluir:

“Das dificuldades de fundo de há quarenta anos muitas delas ainda subsistem no pedido por parte de antigos combatentes.

Por outro lado, é cada vez mais exigente, porque oportuno, passar-se do preconceito ao conceito, no tocante à perspectiva da administração e do poder, pela atribuição à Marinha Portuguesa das condições de tal forma justas que a presença da mesma Marinha não corra o risco nem se reduza a pura simbologia.

O devotamento das suas pessoas é sempre desrespeitado quando à realidade se prefere a ficção.

Foi a vida de pessoas que hoje nos reuniu no Mosteiro dos Jerónimos: lembrámo-las na saudade; por elas rezamos, na comunhão dos Santos.

Que Jesus Cristo, tão próximo do Seu Natal, receba a permissão de Ele ser “Deus connosco””.



Assistência à celebração.



Aspecto geral da celebração.

Seguidamente, pelas 11h.30, no Museu de Marinha, procedeu-se à inauguração duma nova exposição permanente dedicada ao aviso de 1ª classe “Afonso de Albuquerque” e à lancha de fiscalização “Vega”, cujos modelos se encontram expostos em vitrines, ladeados pelas condecorações atribuídas aos militares envolvidos nos combates navais, e que foram gentilmente doados pelos seus familiares, designadamente do Comodoro Cunha Aragão, do Comandante Oliveira e Carmo, e dos Cabos Artilheiros, António Ferreira, Aníbal Jardim e do Marinheiro Telegrafista, Rosário da Piedade. Embelezando este espaço, encontram-se expostos os quadros a óleo do Comodoro Cunha Aragão e do Comandante Oliveira e Carmo, da autoria do Comandante Sousa Machado.



Descerramento da placa comemorativa.

O CALM Leiria Pinto fez, em breves palavras, a evocação dos heróicos feitos navais que estavam sendo evocados, após o que o Almirante Vieira Matias, acompanhado de D. Maria do Carmo Oliveira e Carmo, viúva do Comandante Oliveira e Carmo, e em nome de todos os familiares dos marinheiros falecidos, descerraram uma placa comemorativa donde constam os nomes e as condecorações atribuídas aos heróicos militares da Armada.

O Almirante CEMA no uso da palavra salientou a dado passo:

“Tomou a Marinha a iniciativa de evocar os combates navais de há quarenta anos na Índia com um conjunto de eventos que foi iniciado pela Revista da Armada, que se centra nas realizações de hoje e que se comple-



O Almirante CEMA no uso da palavra no Museu de Marinha.

tará com uma sessão de análise histórica na Academia de Marinha.

Ao fazê-lo está, a um tempo, a cumprir o imperativo de justiça de lembrar e de homenagear os seus mortos e também, em simultâneo, a procurar, através da reflexão sobre o

exemplo de feitos valorosos, contribuir para o fortalecimento moral das gerações actual e futura dos cidadãos marinheiros ou outros.

São singelas honras a quem deu tanto à nossa Pátria. Deu a vida em sacrifício extremo, que se prolonga no tempo pelo sofrimento de familiares e de amigos.

Mas com ele deu também o ali-

mento que estimula a vida das nações. É que essa energia é constituída pelos valores morais, sublimes e autênticos, que forjam a identidade de um povo que para merecer ter Pátria tem de saber lutar por ela.

É o chamamento dos exemplares valores que

ressaltam das acções de marinheiros de ouro, ocorridas há exactamente quarenta anos, que gostaria ocupasse agora o nosso pensamento. De facto, as análises políticas, estratégicas ou tácticas, as avaliações históricas ou os juízos de méritos relativos são matéria para outros fora.

É assim que, lembrar o 18 de Dezembro de 1961, neste momento, nos deve fazer elevar um pensamento de exaltação dos que, independentemente de postos ou funções, na “Vega” ou no “Afonso de Albuquerque”, morreram em combate. Que recebam no Além a nossa sentida homenagem.

Em segundo lugar, gostaria de evocar duas pessoas e duas acções dignas da nossa maior admiração e merecedoras de serem lembradas para sempre ou, pelo menos, enquanto os sentimentos de Honra e de Dever fizerem parte do património moral dos homens e das pátrias.

Refiro-me ao Comandante Oliveira e Carmo e ao Comodoro Cunha Aragão. Em ambos e nos feitos que protagonizaram encontramos magnificamente presentes as virtudes militares mais puras e exigentes, demonstradas em situações de dificuldade insuperável, mesmo no imaginário mais fértil. A coragem, a bravura, a dedicação, a abnegação e o espírito de sacrifício que colocaram com honra nos mares da batalha constituem referências da maior e, por isso, inultrapassável elevação”.

Ao terminar a sua alocução afirmou:

“... Estas acções valorosas são património da nação a que pertencemos e por isso nos orgulhamos delas. Enobrecem ainda, mais o que foi a epopeia portuguesa no Mundo e, por isso, devem constituir uma forte reserva moral educadora das gerações de hoje e de amanhã.

E é também por elas que fazemos esta evocação...

E é também com a esperança e a crença de que não foi apenas no passado, mas que será igualmente no futuro, que haverá portugueses dignos do verso do Poeta:

“Aqueles que por obras valerosas se vão da lei da morte libertando””.



Conjunto museológico evocativo dos combates navais na Índia em 1961.

Ao encerrar a cerimónia procedeu-se ao lançamento da Medalha Comemorativa dos Combates Navais na Índia, da autoria do Comandante Sousa Machado, tendo sido entregues exemplares da medalha a todos os oficiais, sargentos e praças que prestaram então serviço no Comando Naval em Goa, nos Serviços de Marinha, na Brigada Hidrográfica e no aviso “Afonso de Albuquerque” e nas lanchas “Vega”, “Régulos” e “Sírius”, bem como aos familiares que representavam os militares falecidos.



Descerramento da placa de homenagem da Marinha Portuguesa.



O Almirante Vieira Matias proferindo a sua alocução.



O Coronel Dias Antunes na sua intervenção.

Pelas 15h.30 do mesmo dia, teve lugar em Alenquer, berço natalício do Comandante Oliveira e Carmo, uma singela, mas emocionante cerimónia que consistiu na deposição de uma coroa de flores junto à estátua do homenageado, situada no principal jardim público de Alenquer e à colocação de uma placa alusiva a este evento.

Entre os presentes encontrava-se o Presidente da Câmara Municipal, Álvaro Joaquim Gomes Pedro, o Almirante CEMA, diversos convidados,

civis e militares e os familiares do Comandante Oliveira e Carmo.

O Coronel Dias Antunes que, à data dos acontecimentos, prestava serviço na fortaleza de Diu, como alferes de infantaria, usou da palavra num brilhante improvisado relatando com sentida emoção o combate da lancha "Vega" a cuja acção assistiu da fortaleza.

O Almirante Vieira Matias ao fazer uso da palavra começou por evocar as razões da presente homenagem, dando ênfase à presença dos militares portugueses na

Índia considerando que ... "Foram os últimos Portugueses de ouro de uma longa e honrosa lista de marinheiros, de soldados, de homens de ciência e de cultura e até de santos que, desde os distantes tempos da chegada de Vasco da Gama, deixaram a sua vida em local tão longínquo.

De entre eles, no entanto, é imperativo de consciência salientar pelas funções que desempenhava, pelas decisões que tomou e pelas suas consequências em plena consciência assumidas, a figura que emerge de todo o cenário do teatro de operações. Emerge e agiganta-se para a dimensão de herói – o último herói da Índia Portuguesa. Foi o Comandante Oliveira e Carmo, nobre filho de Alenquer.

É esse grande Marinheiro que hoje, de novo, a Marinha Portuguesa relembra, pretendendo homenagear a sua memória e também procurando que as virtudes militares mais puras e exigentes que demonstrou no mar da honra sejam exemplo e guia para as novas gerações".

O Almirante CEMA ao concluir a sua intervenção, afirmou:

"Permitam-me todos que, neste momento, ao elevar o pensamento para o Além, junto à memória do Comandante Oliveira e Carmo, o último herói da Índia Portuguesa, também a dos seus marinheiros que com ele viajaram dos mares de Diu até ao cais da Eternidade.

Curvo-me perante a figura imensa do Comandante Oliveira e Carmo e deixo também uma paráfrase para Alenquer que o viu nascer".

"Ditosa terra que tal filho teve".



Patrício Gorjão
CFR REF



Deposição da coroa de flores no monumento ao Comandante Oliveira e Carmo.

Sessão Solene na Academia de Marinha

Em seguimento das cerimónias alusivas às Comemorações do 40º Aniversário dos combates navais na Índia, realizou-se no auditório da Academia de Marinha, pelas 17h.00 do dia 19 de Dezembro, uma sessão solene evocativa desses eventos, presidida pelo Almirante Vieira Matias. Além do Almirante CEMA, encontravam-se na mesa da presidência, o CALM Rogério d'Oliveira, Presidente da Academia, o CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, D. Maria do Carmo Oliveira e Carmo, viúva do Comandante Oliveira e Carmo e o Comandante Luís Aragão, filho do Comodoro Cunha Aragão.

O Presidente da Academia abriu a sessão com palavras de boas vindas a todos os presentes que ocupavam totalmente o auditório, salientando a dado passo na sua alocação:

“... Para evocar os últimos combates navais que a Marinha Portuguesa travou na Índia, a Academia de Marinha convidou as seguintes personalidades, a quem endereço a expressão de profundo agradecimento:

O Prof. Dr. Adriano Alves Moreira, que melhor que ninguém poderá comentar os acontecimentos, sob o ângulo do seu enquadramento na situação política da época, não só por ser reconhecidamente analista histórico-político da mais alta hierarquia, mas também e principalmente, porque sobraçando ao tempo, embora de posse recente, a pasta do Ultramar, os viveu dolorosamente.

O Almirante José Manuel Mendes Rebelo – que na altura era, a seguir ao imediato, o oficial mais antigo da guarnição do NRP “Afonso de Albuquerque”; dissertará sobre o combate, no qual participou activamente.

O Comandante Manuel Maria Seixas Serra – que se referirá ao combate da lancha “Vega”; foi camarada de curso e íntimo amigo do Comandante Oliveira e Carmo, ele próprio havia comandado a lancha “Sirius”, gémea da “Vega”, também em Díu, logo conhecedor do quadro em que se desenrolou o funesto combate.

A concluir, o Presidente da Academia afirmou:

A invasão de Goa, Damão e Diu, por parte da União Indiana, encontrou estes pequenos territórios depauperados em força militar, tanto em terra como no mar, o que facilitou decisivamente os propósitos da sua anexação, confirmando a grande máxima universal, absoluta, do



Mesa da presidência na sessão solene.

direito natural, que está acima de toda a lógica do direito “juris tantum”:

“onde força não há, o direito se perde”.

O que, no âmbito do direito internacional, significa que é preciso ter-se alguma força para se ter direito ao direito.

O Estado Português da Índia, que se radicou no sub-continente indiano de forma natural e jurisdicional da época, caracterizava-se por uma amálgama de culturas, que lhe conferiu identidade própria secular.

Esta identidade o País preservou-a durante séculos e a Marinha defendeu-a até aos limites da sua debilitada força.



Prof. Doutor Adriano Moreira.

Aos combates navais da Índia, seguiram-se por longos anos acções navais, também por vezes heróicas, também em defesa de outras identidades, nas águas agitadas de Moçambique, nas cavadas calemas de Angola e nos rios ardilosos da Guiné. O estado de guerra que o país viveu veio confirmar aquele princípio. Dele emergiram heróis que a Marinha não esquece.

O jovem tenente Oliveira e Carmo, jovem na idade, mas de grande estatura moral e militar, exemplo histórico de pun-donor, coragem e culto da Pátria, figura entre os maiores consagrados mar-nheiros-heróis: ele é um dos “heróis do mar, de um nobre povo”.

O primeiro orador a usar da palavra foi o Professor Doutor Adriano Moreira, que subordinado ao tema intitulado **“A invasão do Estado da Índia”** referiu-se à problemática estratégica e diplomática que envolviam à época os territórios portugueses na Índia, realçando as linhas de acção fundamentais em que assentou a política do nosso governo. Da sua intervenção salientamos:

A invasão de 18 de Dezembro de 1961 foi qualificada pelos terceiromundistas como uma acção a que a União Indiana se vira forçada pela intransigência do governo português em reconhecer os justos propósitos do invasor, que teria preferido a via diplomática, mas que entretanto desenvolvera uma guerrilha. Esta mais a cargo de alienígenas do que de goeses ao serviço do conceito de libertação que Nehru publicamente adoptara ao receber os representantes dos movimentos dos territórios africanos de

Portugal. Talvez seja necessário distinguir dois aspectos: o da legitimidade e o do confronto.

Quanto à legitimidade, a acção da União Indiana corresponde exactamente à acção da Indonésia em relação a Timor, com a importante diferença de não ter cometido o genocídio pelo qual esta última é responsável. Nos dois casos, Gôa e Timor, os territórios estavam submetidos a uma soberania diferente, a portuguesa, daquela que se exercia no território dos invasores, o Reino Unido na Índia, a Holanda na Indonésia.

Em Gôa, à margem da guerrilha vinda do exterior, também existiu a consciência do risco da integração, contra a vontade e sem consulta da população, pela União Indiana, esta tendo um projecto que não incluiu o reconhecimento da identidade separada de nenhum dos velhos Estados do subcontinente.

Por isso, nos dois casos, Gôa e Timor, a invasão foi um acto de agressão condenada pelo direito internacional, e recorde-se que foi à luz do direito internacional que o Presidente Sukarno sempre declarou, antes de 1974, que não tinha pretensões ao território de Timor, que não dependera da soberania holandesa. Tal violação do direito internacional foi nos dois casos seguido de outras duas violações, a ocupação e a integração na potência invasora.

É de sublinhar a benevolência internacional com que a acção da União Indiana veio a contar, em comparação com o repúdio que finalmente venceu a Indonésia, talvez justamente pela diferença de tratamento da sociedade civil pelas potências invasoras, e certamente pelos interesses envolventes da Comunidade Britânica em processo de revisão de conceito.

“... Adianto a hipótese de que a agressão armada foi predominantemente, ou exclusivamente, uma política do Ministro da Defesa da Índia, Krishna Menon, um personagem temível, conhecido pelas intervenções na ONU contra Portugal, e pela sinuosa argumentação justificadora da intervenção em Caxemira, que desenvolveu no Conselho de Segurança. Com o feudo político em Bombaim, e em declínio de prestígio, encontrou talvez nessa violência um expediente de recuperação de influência local, desencadeando uma operação que foi ignorada por grande parte da população da União Indiana. Mas que pelo volume das forças envolvidas fazem acreditar que a União tinha uma percepção errada da capacidade portuguesa de impor um preço à agressão.

Por tudo isto, está ligada a este fim de história a questão da avaliação do comportamento do Governador e suas forças militares no que respeita à resistência oferecida. Por este tempo, a linha mais

oficial pautou-se pelas instruções referidas do Presidente do Conselho, sobre cujo valor relativo deixei antes opinião.

Não eram raros os servidores do ultramar que tinham esta vinculação aos valores, e assegurei-lhe que em quaisquer circunstâncias contaria com a total cobertura do Ministro do Ultramar. Como está repetidamente dito, foi sua exclusiva e solitária decisão, nas circunstâncias que enfrentou, o acto que lhe podia ter feito sofrer o massacre por parte dos ocu-



Vice-Almirante Mendes Rebelo.

pantes, mas parece hoje difícil encontrar analistas que assumam e expressem o respeito e a homenagem a esta dedicação extrema e solitária a uma concepção de honra e dos valores, que teve expressão no escrupulo e risco com que salvou a bandeira e a entregou ao Governador Geral de Angola, onde foi colocado.

A finalizar a sua brilhante comunicação, o Prof. Doutor Adriano Moreira afirmou:

“A loucura da honra e dos valores, que ilumina a crónica de tantos responsáveis pela missão histórica de Portugal no mundo, ficou porém documentada pela acção desses homens cortados de comunicação com o comando, entregues mais uma vez a si próprios, que foram designadamente o Comandante Aragão, e sobretudo o jovem e heróico 2º Tenente Oliveira e Carmo e os marinheiros que também morreram. Na solidão dessa hora, lembraram-se do imperativo – **Honrai a Pátria, que a Pátria vos contempla**, e assumiram o risco. É razoável que a emoção seja sobretudo suscitada pela lembrança desse jovem Tenente que avançou ciente para o sacrifício supremo, e aceitou morrer no mar salgado pelas lágrimas de Portugal, por causa dos valores, do civismo e da honra. Ficando

assim, com os seus marinheiros e por direito próprio, na legião dos servidores que, em séculos de história, com pontos fortes e debilidades, decidiram que só podiam cair de joelhos diante do altar da Pátria”.

Seguiu-se a comunicação do Vice-Almirante Mendes Rebelo, oficial mais antigo vivo da guarnição do A. A., que dissertou sobre **“A última missão do NRP “Afonso de Albuquerque” – O combate naval em Goa em Dezembro de 1961”**.

Apoiado em meios audio-visuais, que muito contribuíram para ilustrar a sua exposição, o Vice-Almirante Mendes Rebelo, fez uma exaustiva descrição da acção do navio no referido combate naval, começando por passar em revista o período de expectativa que, desde meados de Novembro até ao dia do combate naval, caracterizaram o ambiente então vivido.

O Aviso “Afonso de Albuquerque” que servira a Marinha perto de 30 anos, continuando com a bandeira nacional orgulhosamente içada, acabava de cumprir com Honra e Valentia a sua última missão: morrer em combate em 18 de Dezembro de 1961 pela defesa de Goa depois de esgotadas todas as suas capacidades numa luta desigual sustentada contra uma poderosa Força Naval Indiana, cerca de 450 anos depois da morte quase no mesmo local de uma das figuras mais ilustres da História de Portugal cujo nome herdara e que se encontrava gravado no seu costado, e referiu expressamente:

“Numa das mensagens dirigidas pelo Presidente do Conselho ao Governador-Geral, nas vésperas da invasão do Estado Português da Índia, podia ler-se a dada altura “ ... Não prevejo possibilidades de tréguas nem de prisioneiros portugueses, como não haverá navios rendidos, pois sinto que apenas pode haver soldados e marinheiros vitoriosos ou mortos”.

O Capitão-de-mar-e-guerra António da Cunha Aragão, Comandante do NRP “Afonso de Albuquerque” e o 2º Tenente Jorge Manuel Catalão Oliveira e Carmo, Comandante do NRP “Vega”, oficiais de gerações tão diferentes mas pertencendo à mesma Escola que os formou, não tiveram a mínima dúvida de que, humanamente, face à flagrante desproporção com as forças que teriam de enfrentar, nunca poderiam ser vitoriosos. No seu íntimo sabiam que a decisão de levar os seus navios ao combate, que fatalmente se avizinhava, implicaria o sacrifício das suas vidas e, mais doloroso, dos homens que comandavam.

Não obstante terem vivido debaixo de enorme tensão durante o período que precedeu o momento do combate, devido à crescente e ameaçadora presença das forças aero-navais indianas, no momento da decisão não tiveram qualquer hesi-

tação pelo confronto com aquelas forças. E bastou esse acto grandioso, assumido de forma solitária, para galvanizar as guarnições dos seus navios e fazer com que o seu comportamento, reconhecido e admirado publicamente, até pelos seus adversários de então, passasse a figurar no extenso e heróico acervo dos combates navais da História de Portugal.

Com o testemunho dos acontecimentos que vivi a bordo do “Afonso de Albuquerque” posso afirmar que os marinheiros do “Afonso de Albuquerque” e da “Vega”, na defesa dos territórios de Goa e Diu honraram a sua Pátria. Para todos esses marinheiros, o maior sentimento é de orgulho por terem participado nos combates navais na Índia Portuguesa sob as ordens de verdadeiros Chefes.”

Coube ao Comandante Seixas Serra a última intervenção dedicada ao tema **“O fim da presença portuguesa em Diu e a heróica acção da lancha de fiscalização “Vega”**. O orador, que tinha sido Comandante da lancha “Sírius”, igual à “Vega” numa anterior comissão, começou por referir alguns episódios históricos da presença portuguesa em Diu, após a chegada dos navegadores e militares portugueses à região, descrevendo com minúcia o ambiente social, cultural e militar na época e as relações hindo-portuguesas.

Da comunicação do Comandante Seixas Serra salienta-se, a dado passo, de modo a caracterizar o ambiente militar local:

“À “Vega” tinha sido transmitida, pelo Comando Naval de Goa, a missão que lhe incumbia em caso de operações e que implicava o seu afundamento, uma vez esgotadas as munições ou anulada a sua capacidade de actuar. Por outro lado, de acordo com instruções do Governador do Distrito e Comandante Chefe, ao navio foi



Comandante Seixas Serra.

ainda cometida a missão de colaborar na defesa anti-aérea da Fortaleza (como já vimos praticamente inexistente), local onde se encontrava o Comando do agrupamento militar de Diu e que fora designado para uma pretensa resistência final, após os postos exteriores deixarem de poder continuar a combater”.

O orador faz seguidamente uma completa descrição da última missão da “Vega” e do heróico comportamento em combate da sua guarnição, bem como das distinções e condecorações concedidas ao seu pessoal.

Por último, afirmou:

“Não poderia concluir esta minha intervenção sem uma evocação particularmente dedicada ao Comandante da Lancha de Fiscalização “Vega”.

Para quem, como eu, teve o privilégio de conhecer de perto o Comandante

Oliveira e Carmo, a cujo curso da Escola Naval também pertence e de ter sido seu Amigo, confesso que tão heróico comportamento não me surpreendeu, pois está bem de acordo com a nobreza de carácter do seu autor, sempre pronto a bater-se e a sacrificar-se pelos seus ideais, obstinado na defesa dos elevados valores éticos e morais em que acreditava e que orientavam a sua vida.

Por isso, a atitude que desassombrada e corajosamente assumiu é coerente com a sua maneira de ser e mostra bem a sua fibra de militar e de português de eleição. A sua alma nobre e generosa levava-o a abraçar entusiástica e conscientemente a carreira militar naval, que segundo ele seria o meio mais genuíno de poder concretizar os seus belos ideais. Por tudo isto, que é muito, a sua perda, como de resto a dos que o acompanharam, é insubstituível. Resta-nos, porém, a esperança de que o seu exemplo possa continuar a iluminar sucessivas gerações de militares e, particularmente, de todos aqueles que têm abraçado a carreira naval ou que algum dia vierem a fazer parte desta Armada gloriosa de Portugal que, nas expressivas palavras de um dos nossos mais ilustres tribunos, o Presidente António José de Almeida, “não admite restrições ao seu patriotismo”.

Termino com uma breve citação dos Lusíadas, que considero aplicar-se inteiramente a homens da têmpera do Comandante Oliveira e Carmo e dos que heroicamente o acompanharam, a bordo da “Vega”, porque eles são afinal descendentes autênticos de todos os outros ilustres vultos que em terras do Oriente os antecederam e a pátria honraram, pelos seus feitos sublimes:

“Nem deixarão meus versos esquecidos
Aqueles que nos Reinos lá da Aurora
Se fizeram por armas tão subidos,
Vossa bandeira sempre vencedora:
Um Pacheco fortíssimo e os temidos
Almeidas, por quem o Tejo chora,
Albuquerque terrível, Castro forte,
E outros em quem poder não teve a morte.”

O Presidente da Academia, pela voz do seu Secretário Geral, Comandante Cyrne de Castro, deu por concluída esta sessão, a qual veio, após 40 anos, demonstrar que a Marinha não esquece os seus heróis, e que os grandes acontecimentos dessa época, apesar de alguma discussão e controvérsia, mais uma vez impulsionaram o nome de Portugal e dos que serviram a Pátria e honraram as gerações dos seus ancestrais, continuando a dignificar as brilhantes páginas da nossa História Naval.



(Colaboração da Academia de Marinha)



Aspecto da assistência.

Apresentação do livro "Os Navios d'O Occidente"

Por iniciativa das Edições Culturais da Marinha foi apresentado, em 16 de Janeiro passado na Biblioteca Central, o livro "Os Navios d'O Occidente" cujo autor é o Comandante António Estácio dos Reis.

Conforme afirmado pelo Presidente da Comissão Cultural, Contra-Almirante Leiria Pinto, das variadas actividades da Comissão ressalta a edição de obras de reconhecido nível cultural mas, por esta não estar vocacionada nem ter aptidões para competir no complexo mercado livreiro e os seus objectivos serem estritamente culturais, o número de exemplares publicados é habitualmente diminuto e por isso de distribuição muito restrita, facto lamentável já que os trabalhos devido à sua qualidade mereciam certamente maior difusão. Felizmente em relação à obra agora apresentada, devido a uma conjuntura favorável, este inconveniente não aconteceu.

Assim, quando a edição d' "Os Navios d'O Occidente", inicialmente prevista apenas para 900 exemplares, encomendada pela Comissão Cultural à firma Edifil, empresa a que se deve o arranjo gráfico e a impressão, estava pronta, surgiu a oportunidade de uma maior divulgação da obra fazendo uma publicação conjunta com a editora Gradiva, a qual foi viabilizada pelo apoio dado através de prévia reserva de um terço da edição por parte da Câmara Municipal de Oeiras. O Contra-Almirante Leiria Pinto, após ter informado que a edição atingiu os 3.000 exemplares, manifestou o seu apreço à firma que procedeu à respectiva impressão e agradeceu à editora e à autarquia o apoio dado à iniciativa.

Reportando-se à biografia do autor da obra, o Presidente da Comissão Cultural salientou as cerca de cinco décadas de carreira naval do Comandante Estácio, referindo-se à sua ligação aos draga-minas onde exerceu o comando de três unidades deste tipo de navios e o cargo de Chefe do Estado-Maior da respectiva flotilha. Também como Comandante da Força Naval Permanente assumiu o comando de mar mais importante de então.

Foi destacado o seu serviço em Moçambique onde, além de Capitão do Porto do Chinde e de Quelimane, foi Chefe do Estado-Maior do Comando Naval. Fez parte da Missão Militar da NATO em Bruxelas, chefiou a 1ª Divisão do Estado-Maior da Armada e no final da sua carreira exerceu funções no Museu de Marinha e na Biblioteca Central.

No que se refere à vasta actividade cultural foi salientando a sua participação em

vários institutos e comissões nacionais e estrangeiros, tendo assim feito parte, a partir dos anos 80 do séc. XX, dos organismos executivos que realizaram os principais eventos culturais nacionais e internacionais em que Portugal esteve presente, e a sua colaboração em inúmeros congressos, conferenciais e diversas exposições na Europa, América Latina e Estados Unidos.



Foram igualmente ressaltados os profundos conhecimentos do Comandante Estácio acerca de instrumentos náuticos, nomeadamente astrolábios, sendo uma autoridade de referência na matéria e várias entidades nacionais e estrangeiras têm-lhe solicitado pareceres. Finalmente foi salientada a sua intensa colaboração não só nos principais órgãos de comunicação escrita como em revistas ligadas a temas da Marinha das quais sobressai a Revista da Armada, com mais de uma centena de artigos da sua autoria.

O Contra-Almirante Leiria Pinto, terminou a sua intervenção fazendo votos para que futuros trabalhos do Comandante Estácio possam ser editados pela Comissão Cultural.

Seguiu-se a apresentação propriamente dita da obra pelo respectivo autor, o qual referiu que a revista "O Occidente", de grande êxito no último quartel do século XIX, publicou imagens de notável qualidade, já que

nelas trabalharam gravadores de elevado mérito que chegaram a fazer escola nas artes portuguesas, até ao fim do século, altura em que a fotografia começou a ser usada como processo privilegiado e mais económico para reproduzir imagens no papel.

Estas gravuras de uma perfeição e beleza quase inultrapassáveis reproduziram navios e embarcações de recreio e foi com base em cerca de sete dezenas destas imagens que nasceu a ideia de publicar "Os Navios d'O Occidente".

O livro é iniciado por uma nota introdutória onde se apresentam as grandes inovações que se praticaram nos navios durante o século XIX. De facto, nesse período o ferro e o aço vieram substituir a madeira, evitando a trágica devastação das florestas, a propulsão deixou de ser dependente da força e da direcção do vento e as rodas laterais ou à proa foram substituídas pelo hélice. O Comandante Estácio citou o caso curioso da competição, realizada em 1849 entre o HMS "Niger" e o HMS "Basilisk" dois navios precisamente com as mesmas dimensões e com máquinas de características semelhantes, que travaram uma luta de tracção amarrados pela popa, um com rodas e outro com hélice, que saiu vencedor. Assim o hélice passou a substituir a propulsão por rodas. Na introdução fala-se ainda de uma outra actividade náutica com grande desenvolvimento em Portugal durante o último quartel do século XIX, o Yachting, para cujo sucesso muito contribuíram

dois dos últimos reis de Portugal, D. Luís e D. Carlos que foram empenhados velejadores.

No corpo principal do livro estão reproduzidos, ao tamanho da página, cerca de sete dezenas de gravuras de navios e de embarcações de recreio, compondo-se a última parte da obra dos textos publicados na "Occidente" que acompanharam as imagens citadas.

O Comandante Estácio terminou a sua apresentação reiterando os agradecimentos a todas as entidades que "contribuíram para que "Os Navios d'O Occidente" não ficassem amarrados à bóia e, pelo contrário, navegassem com vento fresco pelas livrarias do nosso país"

O livro é iniciado por uma nota introdutória onde se apresentam as grandes inovações que se praticaram nos navios durante o século XIX. De facto, nesse período o ferro e o aço vieram substituir a madeira, evitando a trágica devastação das florestas, a propulsão deixou de ser dependente da força e da direcção do vento e as rodas laterais ou à proa foram substituídas pelo hélice. O Comandante Estácio citou o caso curioso da competição, realizada em 1849 entre o HMS "Niger" e o HMS "Basilisk" dois navios precisamente com as mesmas dimensões e com máquinas de características semelhantes, que travaram uma luta de tracção amarrados pela popa, um com rodas e outro com hélice, que saiu vencedor. Assim o hélice passou a substituir a propulsão por rodas. Na introdução fala-se ainda de uma outra actividade náutica com grande desenvolvimento em Portugal durante o último quartel do século XIX, o Yachting, para cujo sucesso muito contribuíram



(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)



O IH NOS DESENVOLVIMENTOS PORTUÁRIOS DE SINES

● A Administração do Porto de Sines (APS) decidiu promover a elaboração do projecto do Terminal XXI, com o objectivo de permitir a recepção de contentores, particularmente adequado para navios da nova geração, que apresentam capacidades acima de 6000 TEU (twenty foot Equivalent Unit). O custo estimado é de 46 milhões de contos.

Os levantamentos hidrográficos no porto de Sines começaram a ser efectuados em 1972 na sequência de protocolos estabelecidos entre o IH e a autoridade portuária. Na fase inicial os levantamentos hidrográficos tiveram como objectivo efectuar um estudo detalhado da morfologia do fundo do mar no local onde estava planeado implantar as

estruturas portuárias. Na fase seguinte foram executados levantamentos hidrográficos e topográficos para acompanhamento das obras. Numa terceira fase, depois de concluídas as obras, foram efectuados levantamentos hidrográficos e topográficos, com o objectivo de monitorizar a evolução das estruturas implantadas.

Na sequência de um protocolo estabelecido entre o IH e a APS em Agosto de 2001, a Brigada Hidrográfica (BH) mantém uma equipa de trabalho em permanência no porto de Sines, para executar levantamentos hidrográficos e topográficos de apoio à construção do Terminal XXI. Embora os trabalhos de construção do novo terminal se tenham iniciado este ano,

foi efectuado em Outubro de 2000 um levantamento hidrográfico com sondador multifeixe, na área de implantação do prolongamento do molhe leste, tendo como objectivo definir a “situação zero”. Os trabalhos da BH têm decorrido a bom ritmo, acompanhando o passo das obras e as solicitações do cliente. Assim, praticamente todas as semanas têm sido efectuados levantamentos hidrográficos e topográficos de perfis transversais do molhe em construção. Pelo menos uma vez por mês são efectuados levantamentos topográficos, por forma a acompanhar a evolução das obras de aterro para a construção do novo terminal de contentores.

ACTIVIDADES DO NRP “ANDRÓMEDA”

● De 8 a 12 de Agosto de 2001, o NRP “Andrómeda” colaborou na realização de 3 projectos de investigação envolvendo diversas entidades nacionais e norte-americanas:

SEMAPP – Science, Education & Marine Archaeology Program in Portugal;

BIOPESCAS – Biodiversidade da Parte Superior do Talude do Algarve;

IRMAR – Impacte das Rejeições ao Mar na Abundância dos Recursos Demersais de Crustáceos.

No âmbito destes projectos já tinham sido realizados trabalhos nas mesmas áreas, pretendendo-se nesta campanha:

- Observar alguns alvos encontrados com sonar lateral na campanha SEMAPP 2000;

- Observar o habitat e a fauna submarina bem como o seu acompanhamento em locais de arrasto;



- Estudar o comportamento das espécies existentes na plataforma e parte superior do talude relativamente à presença das rejeições da pesca de arrasto de crustáceos.

No respeitante à operação do navio, esta iniciou-se em 8 de Agosto com a localização e observação de alguns alvos previamente escolhidos utilizando um ROV do Laboratório Marítimo da Guia (LMG).

A outra parte da missão consistiu no fundeamento do navio a 123 e a 160 metros de profundidade, para o que foi necessário utilizar 4 poitas de cimento num total de 1700 kg. Nestas profundidades foram levadas a cabo as experiências desejadas pelo LMG e pelo Centro de Ciências do Mar da Universidade do Algarve, tendo os resultados sido considerados positivos.

Globalmente a missão decorreu com normalidade, tendo sido atingidos os objectivos.

13ª. REUNIÃO DO CHRIS

● No âmbito da Organização Hidrográfica Internacional (IHO) e com a finalidade de promover e coordenar o desenvolvimento de produtos e serviços digitais oficiais que venham ao encontro das necessidades da navegação marítima, foi criado o “Committee on Hydrographic Requirements for Information Systems” (CHRIS).

O CHRIS tem como objectivos monitorizar as necessidades da navegação marítima, associadas como uso e o desenvolvimento dos sistemas de navegação electrónica que utilizem dados produzidos pelos organismos hidrográficos nacionais,



identificando os assuntos que possam afectar as actividades e produtos dos mesmos. São também considerados no âmbito

deste grupo de trabalho o estudo e propostas de métodos e normas. A preparação e manutenção de publicações específicas, bem como o aconselhamento aos organismos hidrográficos sobre a implementação de procedimentos da IOH.

Decorreu em Atenas, Grécia, nos dias 17 a 19 de Setembro, a 13ª Reunião deste comité da IHO. Não sendo Portugal membro efectivo deste grupo de trabalho, esteve no entanto o Instituto representado como observador pelo CTEN Varela Pais.

A 14ª reunião do CHRIS irá realizar-se em Xangai, em Agosto de 2002.

NOVO COMANDANTE DO CORPO DE FUZILEIROS

● Decorreu no passado dia 29 de Novembro, na Base de Fuzileiros, a cerimónia de entrega de Comando do Corpo de Fuzileiros, presidida pelo Almirante Chefe de Estado Maior da Armada, Almirante Vieira Matias, acompanhado pelo Comandante Naval, Valm Silva Santos.

Estiveram presentes, além do Almirante Vice-CEMA e Almirantes Superintendentes, os Almirantes e Oficiais Superiores da maioria dos Órgãos de Comando e Direcção da Marinha e ainda diversas entidades civis e militares de outros ramos das Forças Armadas, nomeadamente da Brigada Ligeira de Intervenção e do Corpo de Tropas Paraquedistas, Adidos Militares e, em representação do Comandante dos Fuzileiros Americanos (USMC), o Maj Gen Arnold Fields.

No uso da palavra o Almirante CEMA, salientou dever-se a sua presença ao apreço que o Corpo de Fuzileiros lhe merece, bem como “homenagear o Comandante Cunha Brazão que passa à reserva dentro de um



mês, por força das disposições legais” e “desejar ao novo Comandante venturas no desempenho do novo cargo”.

A despedida do Comandante Brazão decorreu num ambiente de emotividade,

face à existência de relações de amizade com muitos dos presentes, algumas delas que remontam a 1967 na Guerra do Ultramar, não sendo pois de estranhar a emoção sentida ao despedir-se dos Fuzileiros, 37 anos depois do início da sua carreira militar, finalizada com a atribuição da Medalha Militar de Ouro de Serviços Distintos, imposta pelo Almirante CEMA.

O novo Comandante, CMG FZ António Mateus, que na Guerra do Ultramar cumpriu duas comissões de serviço em Moçambique e Angola, tomou posse após ter exercido no Corpo de Fuzileiros várias funções, entre as quais a de Comandante de Companhia, Comandante de Batalhão, Comandante da Escola de Fuzileiros e da Base de Fuzileiros, 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros e ainda de Coordenador da Cooperação Técnico-Militar em Angola.

Na sua carreira, o CMG António Manuel Mateus foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

HOSPITAL DE MARINHA TEM NOVO DIRECTOR

● Realizou-se no passado dia 13 de Dezembro no Hospital de Marinha a cerimónia de tomada de posse do novo Director.

O CMG MN Valdemar Goulart Porto substituiu o CMG MN José Luís Marques Barata Valério que desempenhou desde 23 de Setembro de 1999 aquelas funções.

O CALM Costa Rebelo, após dar posse ao novo Director, proferiu na ocasião algumas palavras, perante numerosos militares e civis da guarnição daquele Hospital e alguns oficiais médicos convidados, de outras unidades.

O novo Director nasceu na Horta, Açores, em 1950, fez os estudos liceais no Liceu Nacional daquela cidade, a sua licenciatura em Medicina na Faculdade de Medicina de Lisboa, o Internato Policlínico no Hospital de Santa Maria de Lisboa e o Estágio de Saúde Pública no Centro de Saúde em Alpiarça.

Foi oficial médico da Reserva Naval em 1978 e entrou para o Quadro de Médicos Navais no ano seguinte, tendo feito concurso

para o Internato de Especialidade em 1980.

A sua carreira desenvolveu-se como oficial subalterno no Hospital de Marinha, na Escola de Fuzileiros, na Junta de Recrutamento e Selecção (JRS) (Vogal) e esteve embarcado no NRP “S. Roque”, NRP “Comte.

no desde 1993). Foi Subdirector do HM nos últimos dois anos. Durante os anos de 1992/93 foi professor da cadeira de Dermatologia do curso de enfermagem da Escola de Saúde Militar.

Frequentou o Internato de Dermatovenereologia no Serviço de Dermatologia do Hospital do Desterro, onde fez o seu exame de saída do Internato de Especialidade em 1987.

Fez Concurso para Especialidade na Ordem dos Médicos em 1987 e Concurso para consultor de Dermatologia da Carreira Médica Nacional em 1995.

Em 1988 frequentou o Curso Geral Naval de Guerra.

Faz parte da Direcção do Núcleo de Dermatologia do Sul e Ilhas desde 1998 e da Direcção da Sociedade

Portuguesa de Dermatologia e Venereologia desde 2000.

Na área da sua especialidade tem apresentado diversos trabalhos científicos.

A sua folha de serviços tem averbado numerosos louvores e várias condecorações.



João Belo” e NE “Sagres”, onde efectuou a 1ª viagem de circum-navegação em 1978/79.

Como oficial superior prestou serviço na JRS (Presidente Substituto), no Hospital de Marinha como Chefe do Serviço de Dermatovenereologia de 1995 a 1999, (estando interi-

NOVO CHEFE DO SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA RELIGIOSA

● Realizou-se no passado dia 14 de Dezembro, no Gabinete do VALM Superintendente dos Serviços do Pessoal, a cerimónia de tomada de posse do novo Chefe do Serviço de Assistência Religiosa da Armada, CTEN Cap. António Gomes Beltrão, que substituiu o CMG Cap. Manuel da Costa Amorim, que foi nomeado Vigário Geral Castrense do Ordinariato Castrense de Portugal. A cerimónia contou com a presença de ilustres e distintos convidados, Capelães e funcionários civis.

O Capelão António Gomes Beltrão é natural do concelho do Fundão, concluiu o Curso Superior de Teologia no Porto em

1983. Foi professor no Seminário Liceal das Missões, em Cernache do Bonjardim e frequentou o Curso de Capelães, em Setembro de 1985. Após o curso, foi destacado, para Capelão da Escola de Fuzileiros – Vale de Zebro, onde permaneceu durante seis anos. Em Outubro de 1991, é nomeado Capelão da Força de Fuzileiros, em acumulação com o Grupo Nº 2 de Escolas da Armada.

Posteriormente, no início de 1995, assume a Chefia do Serviço de Assistência Religiosa do Hospital da Marinha, passando a integrar a equipa da UTITA, na prevenção e tratamento de dependentes do álcool e outras substâncias químicas aditivas. Licenciado em Sociologia, pela Universidade Autónoma de Lisboa, é nesta área das Toxicod dependências que vai completar

a sua formação, fazendo uma pós-graduação em “Exclusão Social e Toxicodependência”.

No início de 1998 é nomeado Chefe do Serviço de Assistência Religiosa da Base Naval, acumulando idênticas funções no Grupo Nº 2 de Escolas da Armada e UTITA.

A anteceder esta cerimónia o Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Pessoal condecorou o CMG Cap. Costa Amorim com a Medalha de Prata de Serviços Distintos.



CERIMÓNIA DE ENTREGA DE COMANDO DO NRP “CTE HERMENEGILDO CAPELO”

● Decorreu no passado dia 27 de Novembro a bordo do navio, a cerimónia de entrega de comando do NRP “Cte. Hermenegildo Capelo”.

Presidida pelo VALM Silva Santos, Comandante Naval, a cerimónia contou com a presença de ilustres convidados, designadamente o 2º Comandante Naval, CALM Alexandre da Fonseca, o CALM Nunes da Cruz, Director de Abastecimento, o CALM David e Silva, Director de Navios, entre outros.

O CFR Pires da Cunha deu início à cerimónia agradecendo o contributo da guarnição e de todos que com ele trabalharam,

fazendo referência a alguns aspectos que considera primordiais para um correcto funcionamento das unidades navais. Realçou algumas das missões em que o navio esteve envolvido e manifestou os votos de

Silva Santos, que enalteceu o excelente contributo do CFR Pires da Cunha, manifestando também palavras de apreço ao Comandante empossado, CFR Fernandes de Carvalho.

felicidades ao comandante indigitado.

O Comandante empossado, CFR Fernandes de Carvalho, agradeceu a confiança nele depositada e o seu agrado no exercício do cargo que acaba de assumir, deixando claro que o mesmo será desempenhado com lealdade, eficiência, empenho e dedicação.

A cerimónia terminou com uma alocução do VALM



«O Clube Naval do Rio de Janeiro»

Avenida do (barão de) Rio Branco foi rasgada, no virar do século, com a intenção de confirmar o Rio de Janeiro como capital da Grande Pátria Brasileira e assim não admira que nela se tenham erguido, entre outros notáveis edifícios, a Biblioteca Nacional, o Museu Nacional de Belas Artes e o Teatro Municipal.

Este, inspirado na Ópera de Paris, mereceu a intervenção dos mais notáveis artistas que, adiante, se ocuparam da decoração da sede, construída de raiz, do Clube Naval.

O restaurante «Navegador» que se anuncia na fachada, traz-nos à memória a Memória comum.

No Salão Nobre, que também acolhe exposições, em dias de baile, de desfile de modas ou de curso de manequins, acesas as luzes, os graciosos sorrisos animam as magníficas pinturas e iluminam os dourados que do magnífico pavimento sobem pelas galerias até ao tecto, três andares acima.

Na ampla biblioteca, fomos encontrar no escaпарate dos periódicos a Revista da Armada (RA).

Noutro grande espaço ia ser inaugurado o 9º Salão do Mar (1) e numa sala uma exposição duma jovem fotógrafa. Pouco antes encerrara a duma consagrada escultora.

O Salão de Modelismo queda-se pela 8ª edição, mas o de Belas Artes já vai na ... XXXIª.

No recém inaugurado auditório e não só (Salão dos Conselheiros) ocorrem palestras (das «F.A. – Instrumento de Segurança Nacional X ... Pública» à «Bossa Nova»), recitais de poesia, de canto, de música, mas às quintas, ligeira.

No âmbito do Departamento Cultural (DC) funciona um dinâmico Centro de Egiptologia (CE).

O horizonte do DC é, porém, muito mais vasto. O Círculo Literário edita o tablóide mensal «Mare Nostrum» (24 p.) de poesia, conto, ensaio, polémica, ilustração e até o humor não tem posto (2). Dum Glossário retiramos; «Cadeira do Comandante – único assento no *passadiço*. É exclusivo. *Netuno* fulmina com um raio quem ouse pensar em usar a cadeira do comandante até para encosto.»

Mas a panóplia das actividades é a trimes-

tral «Revista Do Clube Naval» (*offset*) que a dá.

Uma réplica da Capitânea de Álvares Cabral foi, a par de um Concerto Lírico, uma das iniciativas nos 500 anos do Brasil.

Seguem-se as actividades do Departamento *Esportivo* e do Departamento Náutico (DENAU) cujos núcleos funcionam, respectivamente, em Piraquê e na praia de Charitas, em Niterói.

Ao primeiro, além de outras actividades,

antiguidade, passando pela história naval e não só (e.g. aviação), pelos problemas sociais (respigamos «A Revolta dos Sargentos - 1963») e políticos (A Democracia Faz Milagres?) de ontem e de hoje.

Mais a entrevista, a personalidade, o ensaio, o património, a heráldica, a linguística, as tecnologias («Ressurgimento da Indústria Naval ... Marinha Mercante – parte integrante do Poder Marítimo»), a construção naval («No Hemisfério Sul, o Brasil é o único país que constrói submarinos.»), os navios («O que houve com o Tupi?»), o direito («O Poder das Mulheres»), a defesa, a segurança, o associativismo (SOAMAR, Sociedades de Amigos da Marinha), etc..

E a actividade editorial (4 livros em Julho de 2000).

Enfim, as memórias do passado e as preocupações do futuro, pessoais («Depois do Fim da Linha») e colectivas («Carta do Minas Gerais ao S. Paulo»), preenchem a Revista (74 p.) cujo aspecto gráfico lembra a nossa RA, mas cujo conteúdo se aproxima dos Anais do nosso Clube Militar Naval.

Um folheto (A5, 18 p.) dá mensalmente as informações de ordem prática, dedicando a capa a um organismo («Parabéns Força de Fuzileiros da Esquadra») ou a efemérides («Nossa homenagem ao Corpo de Engenheiros – 110 anos»).

Fundado, a 12-4-1884,

pelo Alte Saldanha da Gama, teve como Presidente de Honra D. Pedro II.

No Dia da Marinha, (11-6-1865, Batalha de Riachuelo), depostas flores no túmulo do fundador e rezada missa, promove um jantar de grande gala.

Agradecimentos ao C Alte Castello Branco Ferreira pelo acolhimento, visita e esclarecimentos.

Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves
ITEN REF

Notas

(1) Um jovem tenente tem-se revelado notável artista e exaustivo investigador histórico na área das ciências náuticas dos portugueses.

(2) Registamos a presença de Aspirantes.

(3) Com o apoio do Instituto Cultural Brasil-Finlândia.



imputamos, na Lagoa, a Olimpíada Saldanha da Gama (vela, remo, natação, corrida, ténis, *squash*, judo, basquete, vôlei e futebol), a Regata Finlândia (3) (*Optimist*, *Dingue e Laser*) e a participação no Torneio de Ténis do Clube Militar.

O DENAU, orientado para o iatismo, organiza, em Dezembro, a Regata Almirante Tamandaré de que é campeão inter-clubes há já 9 anos, mantém a «escolinha de *Optimist*», realiza um «Aberto de Ténis e um Torneio de Futebol-Society (?)»

As suas aprazíveis instalações (jardins, pónéis, piscinas, bar, restaurante e estacionamento) são ainda disponibilizadas à sociedade local, para diversos eventos.

Notáveis, os 50 anos de serviços da Carteira Hipotecária e Imobiliária.

Depois seguem-se os artigos que desde a

MARINHA E VODAFONE CELEBRAM PROTOCOLOS PARA FORNECIMENTO DE SERVIÇOS DE TELECOMUNICAÇÕES

● Prosseguindo os princípios de rentabilização dos recursos financeiros atribuídos à Marinha e de melhoria das condições de bem-estar proporcionadas ao seu pessoal, foram assinados em 9 de Outubro dois protocolos com a Vodafone, visando um deles o fornecimento à Marinha de serviços de telecomunicações móveis, fixas e convergentes (onde se incluem uma VPN, rede privada virtual), e o outro a disponibilização de condições especiais para todo o seu pessoal e respectivos familiares.

A arquitectura lógica preconizada para as comunicações comerciais da Marinha consiste basicamente na criação de uma VPN interligando a rede privativa da Marinha (RTPM) com a rede móvel da Vodafone, criando ao mesmo tempo um "universo" Marinha nessa rede móvel, o que permitirá efectuar qualquer

chamada nesse domínio (de um telefone fixo para um telefone móvel, de um

telemóveis. Paralelamente, será efectuada a interligação da RTPM à rede fixa civil através da Vodafone, recorrendo quer a acesso directo (infra-estrutura deste operador), quer a acesso indirecto (infra-estrutura da Portugal Telecom, através da pré-selecção do prefixo 1091).

As condições especiais para o pessoal da Marinha poderão ser consultadas nas secretarias das unidades, na Intranet ou na Direcção de Apoio Social.

A figura abaixo mostra graficamente a estrutura lógica das comunicações comerciais da Marinha, apresentando o tarifário acordado com a Vodafone, e indicando também qual a via mais económica para cada tipo de chamada.

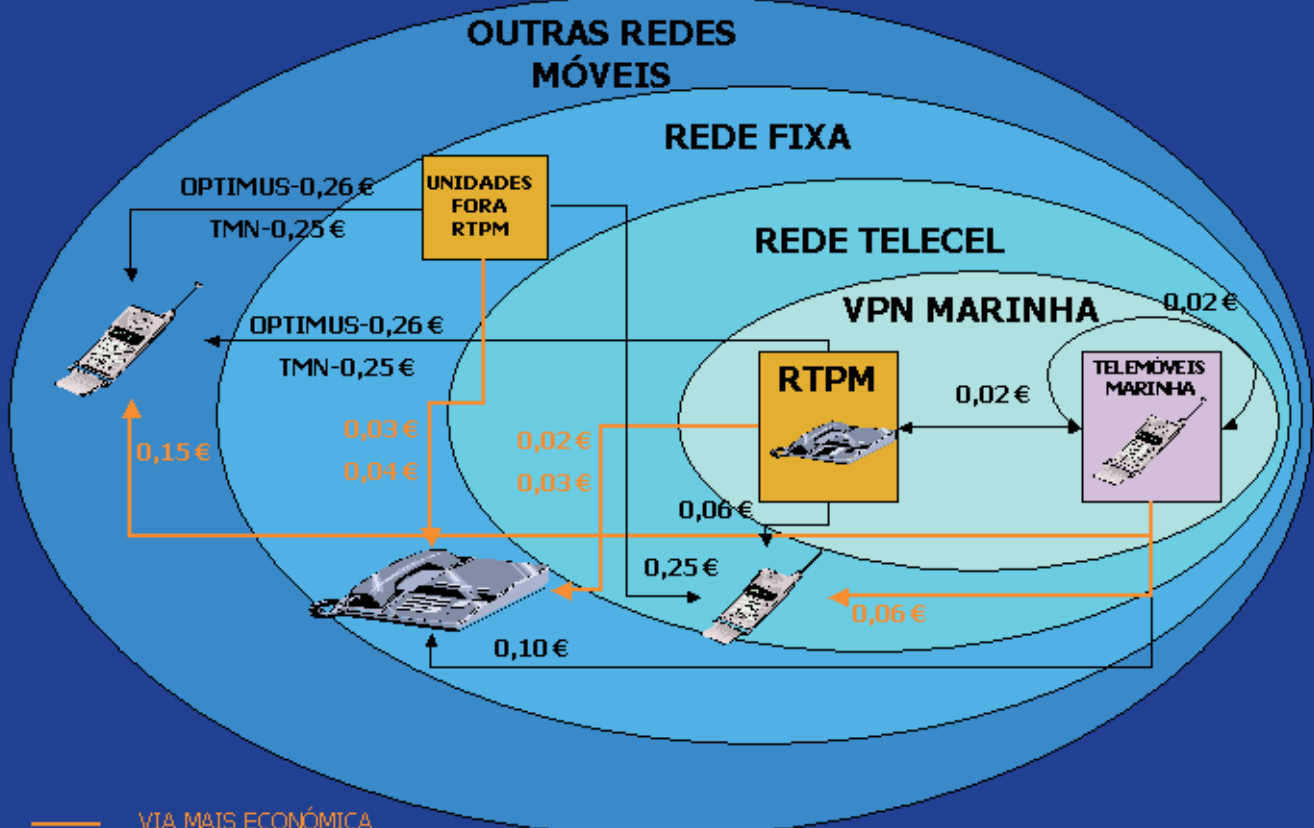


móvel para um fixo ou entre móveis) a preços altamente vantajosos. As unidades e organismos que não são servidos pela RTPM ficarão também integrados na VPN através de interfaces GSM ou

cando também qual a via mais económica para cada tipo de chamada.

(Colaboração do EMA-DIVCOM)

COMUNICAÇÕES COMERCIAIS DA MARINHA REDES FIXA E MÓVEL



ESCOLA DE LIMITAÇÃO DE AVARIAS NA SEGUREX 2001

● Mais uma vez a Marinha esteve representada numa Feira Internacional.

Decorreu de 7 a 11 de Novembro, nas instalações da FIL, no Parque das Nações, a 8ª edição do Salão Internacional de Protecção e Segurança. Entre as cerca de 120 entidades que englobaram sectores de exposição desde a Segurança e Protecção Contra Intrusão, até à Segurança Contra Riscos Naturais e Anti-Nuclear, passando pela Prevenção, Combate a Incêndios e Socorro, Protecção e Higiene Laboral, a Escola de Limitação de Avarias (ELA), através de *stand* próprio, e pela quarta vez consecutiva, teve a oportunidade de evidenciar que, na Marinha, estão bem



vivos e actualizados os vários domínios da Segurança Global, integrando a Higiene e

Segurança no Trabalho, a Protecção Ambiental, a Defesa NBQ, o Controlo de Alagamentos, o Combate a Incêndios e, recentemente, a Assistência Humanitária a populações vitimadas por acidentes ou catástrofes naturais.

Os contactos foram bastantes e o reconhecimento de competência por demais evidenciado, pelas centenas de visitantes que abordaram o nosso expositor com constante curiosidade e admiração.

Tal como nas edições anteriores a ela evidenciou grande actividade e profissionalismo, dignificando a Marinha aos olhos da sociedade civil.

AOFA APRESENTA CUMPRIMENTOS AO ALMIRANTE CEMA

● No passado dia 26 de Outubro, o Almirante CEMA recebeu uma delegação dos corpos sociais da Associação de Oficiais das Forças Armadas (AOFA) constituída pelos MGEN Martins Rodrigues, presidente da Assembleia Geral, CALM Nobre de Carvalho, membro do Conselho

Deontológico e TCOR Alpedrinha Pires, presidente do Conselho Nacional.

A audiência, realizada por solicitação da AOFA, teve como finalidade a apresentação de cumprimentos e a explanação dos principais objectivos e preocupações da associação no campo sócio-profissional, na sequência

da aprovação, pela Assembleia da República, da Lei Orgânica nº 3/2001 de 30AGO que altera o Artigo 31º da Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA), e da Lei Orgânica nº 4/2001, de 29AGO – Lei do direito de associação profissional dos militares.

DIA DA UNIDADE DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

● Por ocasião do seu 41º ano de existência, o Instituto Hidrográfico (IH) celebrou o Dia da Unidade, cumprindo mais uma vez a tradição.

As comemorações, que ocorreram a 24 de Setembro nas instalações da rua das Trinas, foram iniciadas com uma

alocução do Vice-almirante José Torres Sobral, Director Geral do Instituto Hidrográfico.

No magnífico cenário do que em tempos foi a cozinha do antigo Convento das Trinas, e é actualmente a Biblioteca do IH, na presença dos mi-

litares e funcionários civis que nele prestam serviço, o VALM Torres Sobral referiu os resultados positivos conseguidos ao longo do último ano, numa linha de continuidade dos anos anteriores, e que têm sido reconhecidos nos diversos organismos em que o IH está inserido.

PRÉMIO – “ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES” / 2001

O Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” de 2001, da Academia de Marinha foi atribuído, ao Prof. Dr. Francisco Contente Domingues, Membro Efectivo da Academia de Marinha pelo seu trabalho “Os Navios da Expansão – O Livro da Fábrica das Naus de Fernando Oliveira”.

PRÉMIO “ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA”

● Está aberto o concurso na Academia de Marinha, até ao dia 30 de Setembro de 2002, para atribuição do “Prémio Almirante Teixeira da Mota”.

Este Prémio destina-se a incentivar e dinamizar a pesquisa e a investigação científica nas áreas de Artes e Ciências ligadas ao Mar e à Marinha.

O referido Prémio, é constituído por um

diploma e por uma quantia pecuniária no valor de € 5.000 (cinco mil euros).

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.

O Regulamento do Prémio está à disposição dos concorrentes na Academia de Marinha.

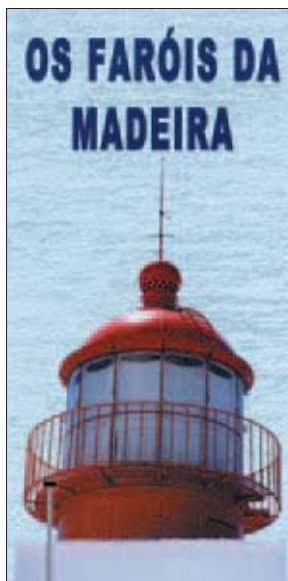
Para mais pormenores pode ser contactada directamente a Academia pelos telefones: 213428148 e 213428105, ou fax 213427783 ou por escrito para: Academia de Marinha, Edifício da Marinha, Rua do Arsenal, 1100-038 Lisboa.

INAUGURAÇÃO DO NÚCLEO MUSEOLÓGICO DO FAROL DA PONTA DO PARGO

● Em 29 de Novembro procedeu-se à inauguração do Núcleo Museológico do Farol da Ponta do Pargo, na Região Autónoma da Madeira.

A mostra, que consta essencialmente de fotografias e documentação, para além de algumas peças, foi possível graças à colaboração da Direcção de Faróis, do Instituto Hidrográfico e do Museu Vicentes.

O acto inaugural contou com a presença do Vice-Presidente do Governo Regional da Madeira, em representação do Presidente, do Secretário Regional dos Recursos Humanos, do Director Regional das Actividades Culturais e do Presidente da Câmara da Calheta, além de diversas individualidades da Madeira, às quais se juntou o Subdirector de Faróis, Comandante Franco Facada.



CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA PALESTRA DA ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS



● Teve lugar no passado dia 16 de Novembro no salão da sede do Clube do Sargento da Armada, uma palestra cujo tema foi "O Automóvel e a Energia".

O orador, CMG EMQ Miguel Nunes dos Santos, dissertou sobre novas tecnologias na evolução do automóvel e ainda a nível de potências e energias alternativas, como a eléctrica e a solar. Tudo relacionado com a preservação do meio ambiente.

REMINISCÊNCIAS FRANCESAS NA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL PORTUGUESA

● Na sequência dos artigos publicados nas edições da R.A. de Novembro de 2001 e Janeiro 2002, informa-se que toda a correspondência trocada entre o Comte. Silva Soares e o Comte. Feuilloy, assim como outra documentação relativa aos aviadores brevetados em França, e à actividade do Centro francês de S. Jacinto, foram compiladas em dossier especial que ficará depositado na Biblioteca do Museu de Marinha.

CONVÍVIO "FILHOS DA ESCOLA" DE JAN72

● Vai realizar-se no próximo dia 6 de Abril, um convívio dos "Filhos da Escola" de Jan72, com concentração na Base Naval de Lisboa (BNL) e almoço em Vale de Milhaços, Corroios.

Para mais informações, os interessados devem contactar os seguintes n.ºs de telefone:

Santos – TMN 963822478; Casaca – (CITAN) Telef. Int. 3216/3217 ou TMN 964148386; Peixe – (DA) Telef. Int. 3807 ou TMN 962363271.



O Instituto de Odivelas no ano lectivo 2002/2003,

aceita candidatas no regime de internato ou de semi-internato.

O período de inscrição documental decorre durante o mês de Junho.

O Instituto de Odivelas proporciona às suas alunas os Planos Curriculares fixados pelo Ministério da Educação, para os 2º e 3º Ciclos do Ensino Básico e Ensino Secundário, acrescidos das disciplinas de Puericultura, Culinária, Drama Educativo, Higiene, Francês Prático e Inglês Prático. As alunas têm ainda à sua disposição diversas actividades:

- Circum-escolares:
Instrução Militar,
Esgrima, Equitação,
Classe Especial de Ginástica,
Teatro, Fotografia,
Informática.
- Complemento Curricular:
Actividades desportivas,
Colónia de Férias,
Intercâmbio escolar
com França e Inglaterra.



INSTITUTO DE ODIVELAS
Largo D. Dinis – 2675-336 Odivelas
Tel. 219337107 - Fax. 219340734
www.exercito.pt

O Verde

Há já muito tempo que sinto nos objectos e nos seres, alma e sentimentos. Não sei bem explicar porquê, mas talvez seja porque ao longo da vida muitas vezes me senti só, ou apenas porque continuo sem reconhecer nobreza em muitos comportamentos humanos...

De toda a forma, isso não é importante, o que é importante é que os lugares me dizem coisas. Sussurram-me, baixinho, palavras simples, mas cheias de conteúdo, que amiúde me fazem compreender a vida e achar calma, onde, de outra forma, só reinaría a tempestade...

Penso que não sou o único a sentir tais vibrações. Observei, muitas vezes já, as faces extasiadas de outros perante a beleza de uma paisagem, a imponência de uma velha casa, ou o contraste de um rochedo contra o azul do mar... Talvez nem todos o racionalizem, mas estou certo que todos são tocados pelo peso da terra, ou pelo azul do mar...

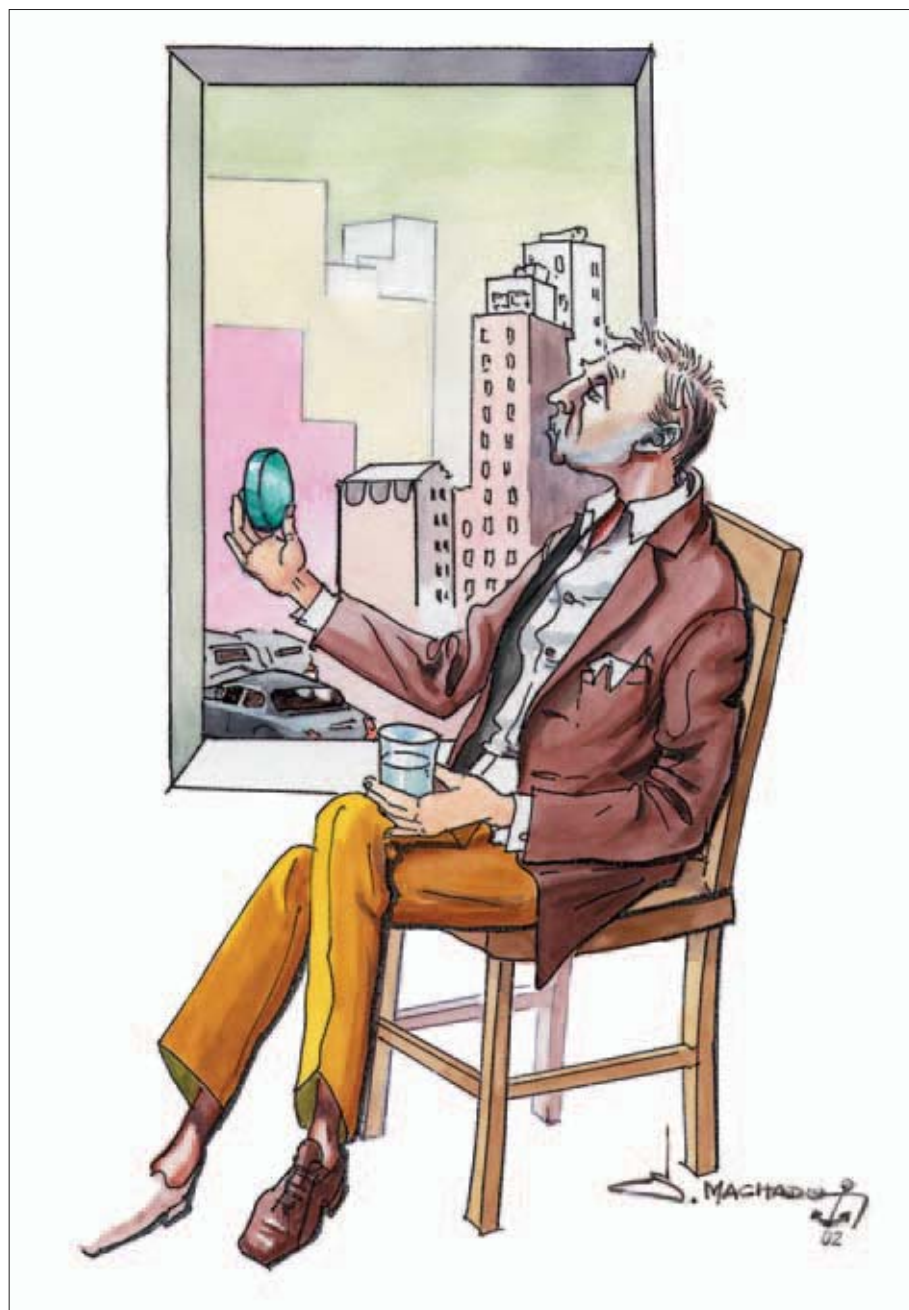
De toda a criação, contudo, o Homem é – sei-o por certo – o ser mais estranho, pois destroi mesmo aquilo que precisa para viver. É ver, o caro leitor, o que tem acontecido na área da grande Lisboa, onde a Ganância – um monstro mítico, tão velho como a humanidade, descrito em todos os livros sagrados como temeroso, tem consumido a beleza física dos lugares e, com isso, roubado o sentir das pessoas...

Ultimamente, constroem-se, a velocidades estonteantes, torres e mais torres, cada uma rivalizando com a anterior pelo tamanho – quais megatérios de um filme de terror. Vão-se, assim, cobrindo montes, destruindo bosques, descaracterizando ruas, outrora belas.

Ainda que em esforço supremo, consigo até perceber a necessidade dos construtores, pessoas de origem humilde, que viram na especulação imobiliária – uma das poucas coisas em que o país se encontra no topo europeu – uma forma de conseguir ostentar os seus espadas alemães, sem o que não se sentem gente importante. Difícil, difícil mesmo, é compreender como os que vêm dirigindo o país, se têm rendido a esta lógica destrutiva, pequena e, na distância, muito cara...

Mas, dirá o leitor a esta altura, o que é que isto tem a ver com a Marinha?

Tem, caros leitores, porque há um local que se chama Alfeite. A sua existência tem salvo, das garras deste desenvolvimento, atabalhoado e feio, um conjunto delicioso de bosques e alguns edifícios dignos. Nele ainda



se encontram recantos puros. Nele ainda há areia, ainda se ouvem os pássaros e nalguns sítios, privilegiados, ainda se sente o Tejo antigo, ainda se vêm bandos de flamingos...

Quem sobrevoar o espaço à volta desta ilha, verá que o betão impera e os espaços de lazer se resumem, quase sempre, às paragens dos autocarros. As ruas, deixaram de permitir a circulação pedestre, quer pela muita poluição, quer pelas armadilhas eficazes, camufladas, deixadas por um qualquer Doberman, ou São Bernardo da moda, des-

ses do Jet Set, que vivem num qualquer três assoalhadas, a que os donos e a má sorte os condenaram...

E a espiral destrutiva continua, como no imaginário de um monstro ciclópico grego, alimentado por almas puras, que na busca de um Eldorado imediato, vão encontrar sofrimento à mercê do Ogre, que as iludiu...

Ao contrário, noutros países da Europa procuram-se restaurar casas velhas. Assegurar espaços verdes. Manter o carácter dos lugares. No nosso, parece haver cada vez

menos diferença entre o Algarve e a Amadora. Não admira que os turistas estranhem. Afinal não é todos os dias que se vê um povo estragar, de forma sistemática, por lucros a curto prazo, tudo o que asseguraria a sua fonte de riqueza futura...

A Marinha, afirmo-o aqui sem pudor, faz um bem ao país preservando o Alfeite, e alguns outros espaços no seu domínio. Nós, de entre os seres que o visitam, o reconhecemos. É que a saúde, saiba o leitor desprevenido, passa pelo ar que respiramos, pela paz que sentimos, pelo prazer que tomamos da vida...

E eu, como muitos de nós, sou forçado a conviver com as filas, os apertos, o cinzento das ruas, que tantas vezes precede o cinzento da alma. Vejo os autocarros despejarem rebanhos humanos, mais dóceis que cordeiros no camião do matadouro, esperando-os uma morte lenta, por um coração doente e seco, parco de emoções.

Se deixarmos morrer o verde à nossa volta, morrerá certamente a nossa esperança. Então, estou seguro, nada fará sentido...

Esse verde faz muita falta na nossa vida. Sinto-o muitas vezes em doentes que levam vidas modernas, desenraizadas da biologia. Muitos vivem numa prisão severa, sem tempo para comer, para dormir, para sentir...

Sem verde não há emoções, sem tempo não há pensar, sem pensar não há vida...

Muitas vezes procuro dizer-lhes isto, mas não querem ouvir. Preferem quase sempre um comprimido milagroso, que lhes acalme o sono, que lhes regularize os sentidos. Alguns acharão mesmo que sou doido e talvez estejam certos? Estes conselhos não vêm nos manuais da medicina e, de facto, eu próprio me considero algo estranho neste tempo, por procurar seguir os ritmos ancestrais do tempo e da vida...

No silêncio da alma, vou continuar a ouvir o som dos animais, o lamúrio das folhas açoitadas pelo vento e a dor da terra maltratada. Quero conhecer-lhes o espírito e sentir-lhes a poesia, amiga, enquanto ainda existem... Ouço os seus apelos e os seus conselhos, ao mesmo tempo profundos e belos, e, por milagre (decerto por milagre...), às vezes consigo agarrar um pouco da existência à nossa volta. Nesses dias, que guardo como tesouros, encontro paz e consigo, finalmente, sorrir...

Deixo ao leitor a tarefa de meditar sobre o verde da sua vida e a dura decisão de perceber se o verde tem importância.... Já sabe, se tiver dificuldades, pode sempre recorrer ao cardápio farmacêutico nacional – lá encontrará, certamente, uma pastilha para a resolução do seu problema...



Doc.

BIBLIOGRAFIA

CAPITANIA

Romance de S. Vicente de Cabo Verde, foi livro que viu recentemente a luz do dia, e, sem mais nem aquelas, nos veio parar às mãos, com certeza para que dele falássemos. Escrito por Joaquim Saial, que na explicativa de pestana de capa nos diz ser uma quantidade de coisas bem interessantes quanto às qualificações que obteve na vida: Formaturas, mestranças, licenciaturas são várias, e vários são igualmente os estabelecimentos, como o Instituto Superior de Novas Profissões, etc., etc.. Não era preciso dizer-nos tanto daquilo que aprendeu, pois desde logo se afigura que aprendeu, pelo menos, a escrever português, o que já não é nada mau para quem quer brindar com histórias o seu semelhante, sem que (supomos nós) lhe tenha sido exigido tal. Foi pequenito para S. Vicente de Cabo Verde, filho de sargento de marinha ali colocado, e do que os seus verdes anos por lá viram nos dá conta (fez lá o exame de admissão ao Liceu).

Chamar “romance” ao escrito é coisa que não nos atrevemos a analisar, tantas são hoje as amplitudes que a palavra permite. Não há intriga, não há fio condutor da história, no seu todo, não há suspense, mas há “histórias” e foi talvez o que o autor achou por bem chamar de “romance”. Porque não? Podem-se ler seguidas, alternadas, pouca diferença faz; ao fim e ao cabo, acaba-se fazendo uma ideia do que eram a terra e as gentes daquela cidade curiosa chamada Mindelo, na

ilha de S. Vicente em Cabo Verde. Como eu a conheci uns anos (poucos) antes da época a que o autor se reporta, e vivi naquela mesma casa/torre de Belém/inclinada de Pisa, onde uma criança brincava às corridas de automóveis deixando pequeninos bólides correr livremente de um lado para outro da sala, pude ainda “ver” o que o que o senhor Dr. Saial nos conta.

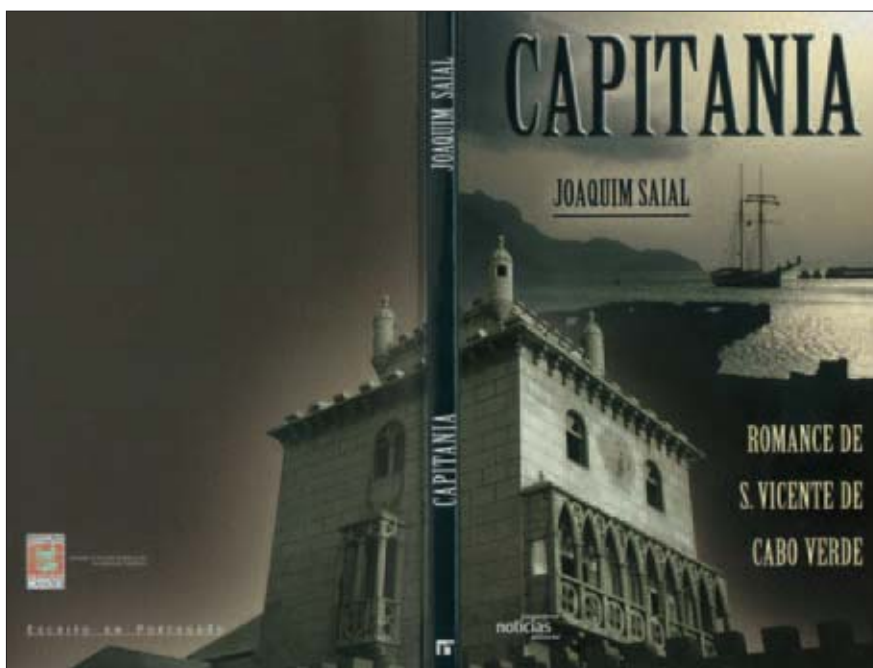
O agrado com que li o livro, o português escorreito que se tem o gosto de apreciar, talvez carente de estilo, linear, mas bom de forma e de gramática, são já qualidades que, talvez só por si, me estimulem a recomendá-lo, num tempo em que profissionais que vão de locutores a políticos, aqueles que deveriam, só pelo que fazem, preservar a sobrevivência da língua, da nossa língua, tão mal a tratam. E também para uns quantos, aqueles que julgam terem conhecido a terra das mornas só porque puseram um pé em terra, viram um casario deslavado, uma cidade espraiada, com

pouca cor, e beberam uma aguardente bem temperada, julgam terem conhecido a cidade. Existe alma naquelas páginas. Pelo menos em muitas passagens das mesmas páginas.

Chegou o livro à Revista da Armada mandado pelo editor, por recomendação do autor. A um e outro queremos aqui deixar a expressão do nosso reconhecimento pela oferta, que fará parte da nossa biblioteca.



S. Machado
CMG REF



CONVÍVIOS



“FILHOS DA ESCOLA” DE MAR61

● Comemorou-se no passado dia 27 de Outubro o 40º aniversário do ingresso na Armada dos “Filhos da Escola” de Março de 1961.

O almoço-convívio realizou-se no restaurante “Cordeiro”, em Vale de Milhaços, e contou com um número bastante agradável de elementos e respectivas famílias. O próximo convívio será em 2003, tendo já sido eleita uma nova comissão. Para novas inscrições, os interessados poderão contactar o “Filho da Escola” Neves, através do seguinte n.º de telefone: 219144645.

“FILHOS DA ESCOLA” DE JAN71

● Vai realizar-se no próximo dia 30 de Março, no restaurante “Ponte Velha”, na Sertã, o almoço comemorativo do 31º aniversário de ingresso na Marinha.

Os interessados deverão contactar até dia 12 de Março com:
SAJ CE Gamito - Telf. 1698 (int.), 212598183 (serv.), 966162547
Ilídio Rocha - Telf. 212762217 ou 917220864.

1º CONVÍVIO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DE FERREIRA DO ZÊZERE

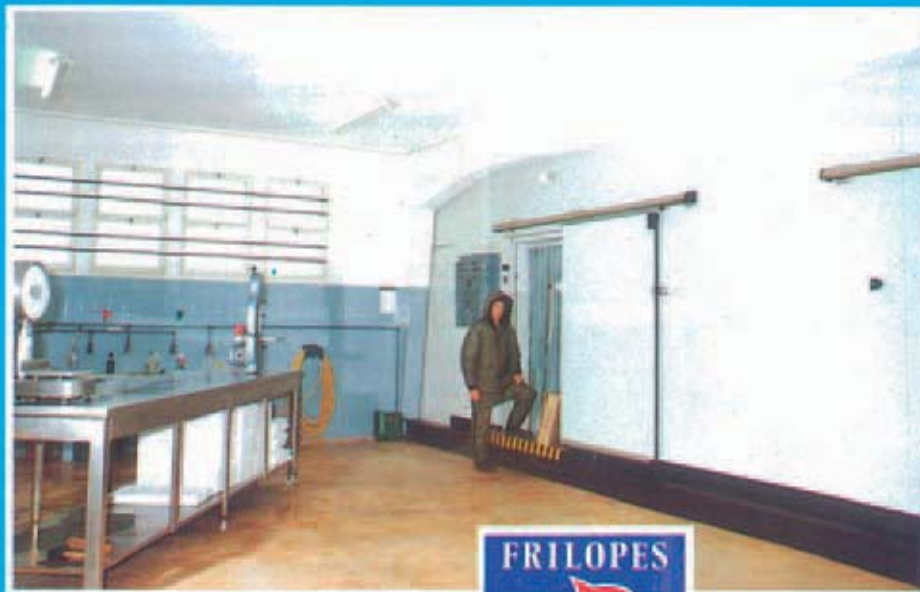
● Realizou-se no passado dia 20 Outubro, o 1º convívio de marinheiros do concelho de Ferreira do Zêzere, num jantar no Restaurante dos Leitões da Bela Vista em Águas Belas. A aderência a este convívio foi muito significativa, não tendo comparecido a totalidade dos marinheiros do concelho por dificuldades de contacto.

O 2º convívio, programado para o corrente ano, tem já comissão organizadora nomeada.

Os interessados poderão contactar o SARG A Godinho TM 964765159 ou 5302 (Telf. int.), SARG C Fernandes TM 962592789 ou 6388 (Telf. int.).



FRILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.
ARMAZÉM Nº 57 - Docos Pesca de Pedrouços - 1400 Ílhavo
Telf. 301 64 75 - 301 68 13 - Telex 60753 LODOCA - Fax 301 92 41

JOQUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 38)

Tente primeiro resolver a 2 mãos tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
A	A	D	7
10	V	9	3
9		7	2
		6	
		5	

Oeste (W):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
R	D	A	10
D	10	V	6
V		10	5
		8	4

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
7	R	R	A
-	8	4	R
	6	3	D
	3	2	V

E-W vulnerável S joga 5♦, após abertura em 1♦ que mostra 4 cartas no sistema jogado por N/S. E não teve hipótese de entrar no leilão. Como deve S cartear para cumprir este contrato, com saída de W ♣ 9?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 38

A questão essencial a ter em conta reside no facto de não dar mais do que 2 trunfos, pelo que terá de acautelar a sua linha de jogo para evitá-lo. A saída parece mostrar que W terá 1 ou 2 cartas de ♣ (1ª informação), e agora há que destrunfar de modo a cobrir o máximo de hipóteses favoráveis. Vejamos então como deve desenvolver o carteario: ♣A, vai ao morto no ♥A (não no ♠A para precaver a hipótese de 4♦ em W e poder destrunfar sem ter perdido o controlo das ♠) e joga ♦5 para o R, constatando a pior distribuição dos trunfos; joga ♣R e com a informação da saída fica a saber que E terá 3244(ganha) ou 2344(perde); joga ♠ para o A e ♠ que corta; ♥R e ♣DV cortando o V para ficar no morto; joga a última ♠ e se E assistir já cumpriu, pois corta e chega a 3 cartas do fim nesta posição – S ♥86 ♦4, N ♦D97 e E ♦AV10; qualquer carta que S jogue colocará E em mão e este só fará 2 trunfos. Repare que deverá ter o cuidado de jogar o primeiro trunfo para o R, para também se defender caso estejam os 4 em W, e seguir então outra linha de jogo adequada a essa situação.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 322)

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

HORIZONTAIS: 1 – Vício da embriaguez por meio de perfumes. 2 – Um dos cinco grandes lagos da América do Norte; pragana. 3 – Letra grega plural; vento brando e suave; no meio do mano. 4 – Nome de letra (pl); acto de mirar; unidade de trabalho do sistema CGS. 5 – Verdadeiro; título dos descendentes de Mafoma. 6 – Olvida; segura com o arpão. 7 – Nome próprio feminino; catafalco. 8 – Claridade que o sol dá à terra; mate na confusão; despido. 9 – Consoante dobrada; dois mil e um romanos; imensidão. 10 – Cidade de Inglaterra, capital do condado; nome próprio feminino. 11 – Género literário de Ossian.

VERTICAIS: 1 – Membrana que reveste as cartilagens. 2 – Nome grego do deus do amor; serra na raia de Portugal, que separa parte de Trás-os-Montes. 3 – Gracejas dança; reis. 4 – Fidelidade a promessas ou compromissos; limite (fig); três letras de máquina. 5 – Espécie de coqueiro do Brasil; pasto comunal. 6 – O mesmo que moiro; cidade da Alemanha, porto na foz do Ems. 7 – Apre; cidade de Itália; à beira do rio Barbo. 8 – Mar em inglês; relativo aos habitantes da alta Escócia; artº. (pl). 9 – As pontas de mês; operação que consiste em emparar com uma estaca ou tutor, disposto de certa maneira, a videira e outras plantas; pron. pessoal. 10 – Animal crustáceo; acto de nadar. 11 – Sangradoiros.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 321

HORIZONTAIS: 1 – Amial; coima. 2 – Bombom; iris. 3 – Oro; cem; Ana. 4 – Ia; sugar; id. 5 – Sarariato. 6 – Mara; cuia. 7 – Carantono. 8 – Ar; caama; sn. 9 – Tri; sua; aio. 10 – Rubi; ananas. 11 – Eanes; orara.

VERTICAIS: 1 – Aboiz; catre. 2 – Mora; marrua. 3 – Imo; sar; ibn. 4 – Ab; sarac; ie. 5 – Locuranas. 6 – Mega; taua. 7 – Marcomano. 8 – Oi; riuna; ar. 9 – Ira; aio; Ana. 10 – Minima; siar. 11 – Asado; anosa.

Carmo Pinto
1TEN REF

SAIBAM TODOS

CELEBRAÇÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA celebrou um acordo com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Santa Casa da Misericórdia de Felgueiras (Hospital Agostinho Ribeiro)
Av. Dr. Magalhães Lemos, 4610-106 Felgueiras – Telef. 255310820

*Internamentos Privados, Urologia, Otorrinolaringologia, Cirurgia Geral, Oftalmologia, Ginecologia, Cirurgia Vascular, Ortopedia, Cardiologia, Radiologia Convencional, Ecografia, Mamografia, Tomografia Axial Computorizada (TAC), ECG Simples, ECG com Prova de Esforço, Ecocardiograma com Doppler, Provas Funcionais Respiratórias, Endoscopia Digestiva, Hemodiálise, Análises Clínicas e Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Santa Casa da Misericórdia de Santo Tirso
Rua da Misericórdia, nº 171, 4784-909 Santo Tirso – Telef. 252808260
*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

EXTENSÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA procedeu à extensão do acordo com a seguinte entidade e abrangendo os serviços abaixo indicados:

GILENAMAR – Centro de Medicina e Enfermagem, Lda
Rua Marco Severino, nº 5 – 1º Figueiro, 2845-162 AMORA
Telef. 212247600/212247103
*Gastroenterologia, Endoscopias Digestivas e Enfermagem.

Clínica de Santa Madalena (filial)
E.N. 10 – nº 8 Sala 108 (Edifício Cinema), 2615-139 Alverca – Telef. 219573640
*Estomatologia.

DIMASUL – Diagnóstico pela Imagem do Sul, Lda
Rua da Cuf, nº 33, 2830 Lavradio – Telef. 212076316
*Tomografia Axial Computorizada (TAC)

RESCISÃO DE ACORDOS

● Informa-se que a ADMA rescindiu o acordo a pedido das seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Centro de Reabilitação de Queluz, Lda
Av. Luís de Camões, nº 40-1º Drº., 2745-301 Queluz Ocidental – Telef. 214378816
*Medicina Física de Reabilitação/Fisioterapia.

Junta de Freguesia de Santa Engrácia
Calçada dos Barbadinhos, nº 36, 1100 Lisboa
*Medicina Física de Reabilitação/Fisioterapia.

Hernâni Teixeira, Lda
Rua Novais da Cunha, 245 D – 1º Esqº., 4420 Gondomar – Telef. 224834211
*Estomatologia e Próteses Estomatológicas.

CLIORTODONTICA, Lda
Av. Combatentes da Grande Guerra, nº 130 – 1º Esqº., 1495 Algés
Telef. 214123760
*Estomatologia.

Centro Médico Dentário do Guadiana, Lda
Av. Francisco Sá Carneiro, Edifício Central – Bloco A – Apt. 53
8125 Quarteira – Telef. 289380057
*Estomatologia

Vitor João Gabriel – Ginecologista e Obstetrícia
Av. Bento Gonçalves, nº 25 Piso Intermédio, 2910-433 Setúbal – Telef. 265539110/8
*Ginecologia, Obstetrícia e Ecotomografia/Ecografia

SUSPENSÃO DE FILIAL

● Informa-se que a ADMA suspendeu a pedido da seguinte entidade o acordo com a sua filial e abrange os serviços abaixo indicados:

GINELIS – Centro Ginecológico e Obstétrico do Barreiro, Lda
Av. Conde Valbom, nº 67 – 4º Drº., 1050 Lisboa – Telef. 217977324
*Ecotomografia/Ecografia, Ginecologia e Obstetrícia.

DAVIDELI – Centro Médico Cirúrgico, Lda
Rua Gomes Freire, nº 183 – 2º Drº.
1050-177 Lisboa – Telef. 213524083

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral, Director do Instituto de Socorros a Náufragos, em substituição do CMG José Manuel Coelho Rita ● CMG Fernão Manuel Pacheco Malaquias Pereira, Comandante da Unidade de Apoio às Instalações Navais de Alcântara, em substituição do CMG Roberto Figueiredo Robles ● CMG António Alberto Rodrigues Cabral, para o cargo SJ-1/4/8/ ACOS Resourcer no Quartel General Regional do Atlântico Sul ● CFR António João Cota Fevereiro, Comandante do NRP “Creoula”, em substituição do CFR Luís Maria Cabral Leal de Faria ● CFR FZ Luís Augusto Loureiro Nunes, Comandante da Base de Fuzileiros, em substituição do CMG António Manuel Mateus ● CFR EMQ António Luís Passos Luz Rodrigues, Chefe do Serviço de Apoio Técnico do Departamento Marítimo do Norte ● CTEN AN António Carlos Dias Gonçalves, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo dos Açores ● CTEN AN Henrique Josué Simões Candeias, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Centro ● ITEN AN João Carlos Dias Carvalho, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Sul ● ITEN-EN-MEC João Pedro da Veiga Ventura Pericão de Almeida, Chefe dos Serviços de Apoio Técnico do Departamento Marítimo do Sul ● ITEN Paulo Jorge Gamboa Calado Lopes, Chefe do Centro do Comando Operacional dos Açores ● ITEN AN Augusto José Santos Silva, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Norte ● ITEN OT Manuel Serra Biscaia, Patrão Mor da Capitania do Porto de Setúbal ● ITEN OT Domingos Dias Mota, Patrão Mor da Capitania do Porto de Leixões ● ITEN OT Rui da Conceição dos Mártires Carepa, Patrão Mor da Capitania do Porto do Funchal ● ITEN OT José Rodrigo Aldonso Serrano, Patrão Mor do Porto de Angra do Heroísmo ● ITEN OT José Engrácio Leo Lopes, Patrão Mor da Capitania do Porto do Douro ● ITEN OT Manuel Gonçalves de Carvalho, Chefe dos Serviços de Apoio da Capitania do Porto de Setúbal ● ITEN OT José Augusto de Matos, Chefe dos Serviços de Apoio da Capitania do Porto de Lisboa ● ITEN OT Manuel Veríssimo António Chefe dos Serviços de Apoio da Capitania do Porto de Faro ● ITEN OT Fernando António Fernandes Damião, Delegado Marítimo da Delegação Marítima de Sagres ● ITEN OT José Domingos Cardoso de Almeida Delegado Marítimo da Delegação Marítima de Sesimbra ● ITEN OT Joaquim Costa Domingos, Delegado Marítimo da Delegação Marítima da Ericeira ● 2TEN OT José Francisco Guerreiro Jonas, Patrão Mor da Capitania do Porto de Portimão.

RESERVA

● CFR Germano Manuel Lourenço Dias ● CFR Abel Ivo de Melo e Sousa ● CFR Francisco Bolrão Ramos ● CFR José da Rocha Madureira ● CTEN Alberto Pereira de Oliveira ● CTEN Carlos Félix Ricardo ● CTEN Lino João Martins dos Ramos ● ITEN Fernando José dos Santos Silva ● SMOR Leonel António Mesquita ● SCH António José Monteiro ● SAJ Cândido Augusto Graça Carapinha ● SAJ Armando Coelho Ribeiro ● SAJ Eduardo Manuel Batista dos Santos ● SAJ Victor Manuel Coelho Piao ● SAJ Arlindo Mirandela Jorge ● SAJ António José Paiva Bidarra ● SAJ António João Parreira ● ISAR Américo da Conceição Pereira Tomás ● ISAR Décio Rodrigues Fava ● ISAR Domingos António Francisco ● ISAR José Manuel Figueira dos Santos ● ISAR José Manuel Ramos Gil ● ISAR Mário Pimenta Lopes Dóres ● ISAR Edgar Maria Gregório ● ISAR Augusto Júlio Domingues ● ISAR Eurico José Dias Abrunhosa ● ISAR Miguel António de Jesus Santos ● CAB Joaquim Fernandes Vaz ● CAB António José Gomes Pinto ● CAB Ascendino Bernardes de Sousa ● CAB Diamantino Eiras da Cunha ● CAB José Alves Henriques Dias ● CAB Joaquim Rafael dos Santos Afonso.

REFORMA

● CMG José João dos Santos Bico ● CMG António José Guimarães Ferreira ● CFR José Alberto Milharadas Pedro ● CFR Carlos Alberto Barata dos Santos ● CTEN Mário Abrantes Rodrigues de Almeida ● ITEN Francisco Manuel Galinha Covas ● ITEN Luís José Pereira Mota ● SMOR Avelino da Silva Barros ● SCH Cipriano dos Santos Cordeiro de Azevedo ● SCH António Dias Pinheiro ● SAJ António Alexandre Quinta ● SAJ Francisco do Carmo da Glória Messias ● SAJ José Maria Ventura Figueirinha ● ISAR Alípio Rafael Pacheco dos Santos.

FALECIMENTOS

● SMOR A RES Manuel Gonçalves Coutinho ● SCH CE RES Evaristo Gonçalves Teixeira ● SCH FZ REF José Carvalho Melro ● SAJ R REF António Eusébio Pacheco ● SAJ TF REF Luís Soares Afonso ● SAJ CE REF Armando da Rocha Caldas Lopes ● ISAR A REF Eugénio Carlos Gravata ● ISAR CM REF Carolino Augusto Gonçalves ● CAB CM REF Francisco da Luz Gomes ● CAB TFD RES José João de Jesus Batista ● CAB SE REF Carlos Gonçalves Sobral ● 1MAR CM REF Timoteo Augusto Solas.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇO EFECTIVO POR MILITARES DA RESERVA

Os militares na situação de reserva fora da efectividade de serviço interessados em prestar serviço efectivo, nos termos fixados pela alínea c), do nº 2, do artigo 156º do EMFAR, devem entregar ou remeter os respectivos requerimentos à Repartição de Reservas e Reformados.
Os militares naquela situação podem cumprir comissões nos Centros de Apoio Social do IASFA, sediados em várias localidades do país.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

35. A CAPELA DE S. ROQUE DO ARSENAL DA MARINHA

S. Roque nasceu e morreu em Montpellier, França, na primeira metade do século XIV. Tendo perdido os pais cerca dos vinte anos, partiu para Roma em peregrinação, dividindo antes, os seus bens, em duas partes: uma para os pobres e outra ficou à guarda de um seu tio.

Pelo caminho foi atacado pela peste e refugiou-se junto de Placência, numa floresta, para não contaminar ninguém. Lá teria morrido de fome se não fosse um cão que vinha cada manhã trazer-lhe um pão roubado da mesa do dono. Este, intrigado com o animal que roubava com tanta regularidade, seguiu-o pela floresta; encontrou o doente, travou amizade com ele e fez o possível por lhe melhorar a sorte. “É S. Roque e o cão”, costuma-se dizer de duas pessoas que estão sempre juntas.

S. Roque era invocado como advogado contra a peste, e as suas relíquias foram enviadas pelo Senado de Veneza, a pedido de D. Manuel I, como protecção às vítimas da peste que assolara Lisboa em 1503.

Após o terramoto de 1755, por alvará de 14 de Novembro, foi determinada a reconstrução da Ribeira das Naus no local que tinha ocupado anteriormente, seguindo o risco de Eugénio dos Santos de Carvalho. Surge então o Arsenal da Marinha de Lisboa: um estabelecimento situado na margem Norte do Tejo, ocupando os terrenos dos Paços da Ribeira, dos Paços dos Infantes e o espaço onde fora a Ribeira das Naus, cujas construções ficaram destruídas.

As obras iniciaram-se em 1759 e o plano compreendia a feitura de vastos armazéns abobadados e duas carreiras de construção naval em cantaria. No final do século o “Arsenal” já ocupa definitivamente o lugar dos antigos estaleiros.

«Foi nesse edifício concedida licença aos carpinteiros para construir uma capela dedicada a S. Roque», como consta em José Cândido Correia, *Catálogo oficial dos objectos enviados à Exposição Industrial Portuguesa em 1888*.

Quem entra nas *Instalações da Marinha*, pelo Portão do Arsenal na Praça do Município, passa o túnel e encontra, à sua esquerda, a porta da Capela mandada construir pelo Marquês de Pombal para o culto a S. Roque, santo da devoção dos carpinteiros navais.

A Capela mede 9.30 metros de comprimento e 6.40 de largura. O tecto é em abóbada de estuque branco e rosa, com ornatos em relevo. O retábulo do altar é uma alegoria a S. Roque, atribuído a José da Costa Negreiros, e foi feito para a Capela da Ribeira das Naus.

As colunas do altar suportam uma pesada ornamentação de madeira a branco e ouro: do lado direito tem, em alto relevo, a figura da Fé, e do lado esquerdo a da Esperança; a meio, um cordeirinho a escuro, e sobre este uma coroa. Mais acima, dentro de uma oval ornada a anjos e raios de esplendor, a triangulação simbólica da Santíssima Trindade, a dourado.

O coro e o púlpito são de madeira pintada a amarelo, rosa e verde.

Nas paredes laterais existem oito figuras a fresco, quatro em cada. Na da esquerda, estão representados, na parte mais alta, S. João Evangelista e S. Mateus, e por baixo destas, quadros com os dísticos: «Amor de Deus» e «Caridade».

Na parede da direita estão, S. Marcos e S. Lucas, e, por baixo, alegorias com os dísticos: «Religião» e «Constância».

As paredes são revestidas de seis painéis de azulejos do século XVIII (três em cada lado), a azul e branco, com cercaduras de flores a amarelo e rosa, representando várias passagens da vida de S. Roque, assim descritas:

«Nascimento de S. Roque, no qual se viu uma cruz vermelha no peito do Santo Menino»;

«S. Roque saído da sua terra entrou num hospital, no qual fez maravilhas»;

«S. Roque faz o sinal da Cruz na testa de um Cardeal, este ferido se pôs bom»;

«O santo vendo que todos se escusam a dar-lhe acolhimento se retira para um bosque»;

«Entrou em Montpellier em miserável estado, de sorte que desconfiaram dele e o prenderam»;

«Aqui se vê morto S. Roque dentro da prisão, onde o tio o conhece como sendo seu sobrinho».

Neste último painel lê-se a seguinte legenda inscrita no peito do Santo: *Quos pestilentia vulneravit; implorantes Rochi patrocinium convalescent*.

Junto à Igreja fica a sacristia, onde esteve instalada a *Caixa de Pensões dos Operários do Arsenal*. No meio do tecto, dentro de uma oval, está pintado o símbolo da Irmandade, constituído por um escudo bipartido, com as armas de Portugal à direita e, à esquerda, um cão com um pão na boca olhando para um bordão de peregrino encimado por um chapéu com três conchinhas e uma cabaça pendente (objectos referentes a S. Roque).

O pavimento é de boa madeira de duas cores. Na parte central, embutidas, uma elipse e uma estrela de madeira preta e creme (ébano e espinheiro).

Por cima da sacristia ficava a *Casa do Despacho da Irmandade dos Carpinteiros Navais*, local onde hoje funciona a *Chefia do Serviço de Assistência Religiosa*.

O sino da capela, na parte exterior, com lavrados em ramagens, constitui uma peça interessante. Na parte central, em relevo, um soldado romano com pendão. No rebordo interior tem a seguinte inscrição: «feito no arsenal nacional da marinha no ano de 1822».

Em 1955 a Capela foi recuperada para o culto, recebendo, de novo a Cruz do século XVIII, o Santo Cristo de metal dourado com cruz e embutidos em madre pérola - e um Pano com as armas da irmandade de S. Roque que se encontra na sacristia.

Assim, a Capela de S. Roque do Arsenal da Marinha, constitui no seu todo uma peça de arte notável do final do séc. XVIII, e é por assim dizer, com o dique (que se encontra entulhado) e a fachada exterior do grande edifício da Marinha, o que resta do velho Arsenal que ali funcionou até 1939.

A sua visita é obrigatória.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

35. A CAPELA DE S. ROQUE DO ARSENAL DA MARINHA



Foto de António Sacchetti

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 351 • ANO XXXI

MARÇO 2002 • MENSAL • € 1,25

Oé-Cusse e Ataúro



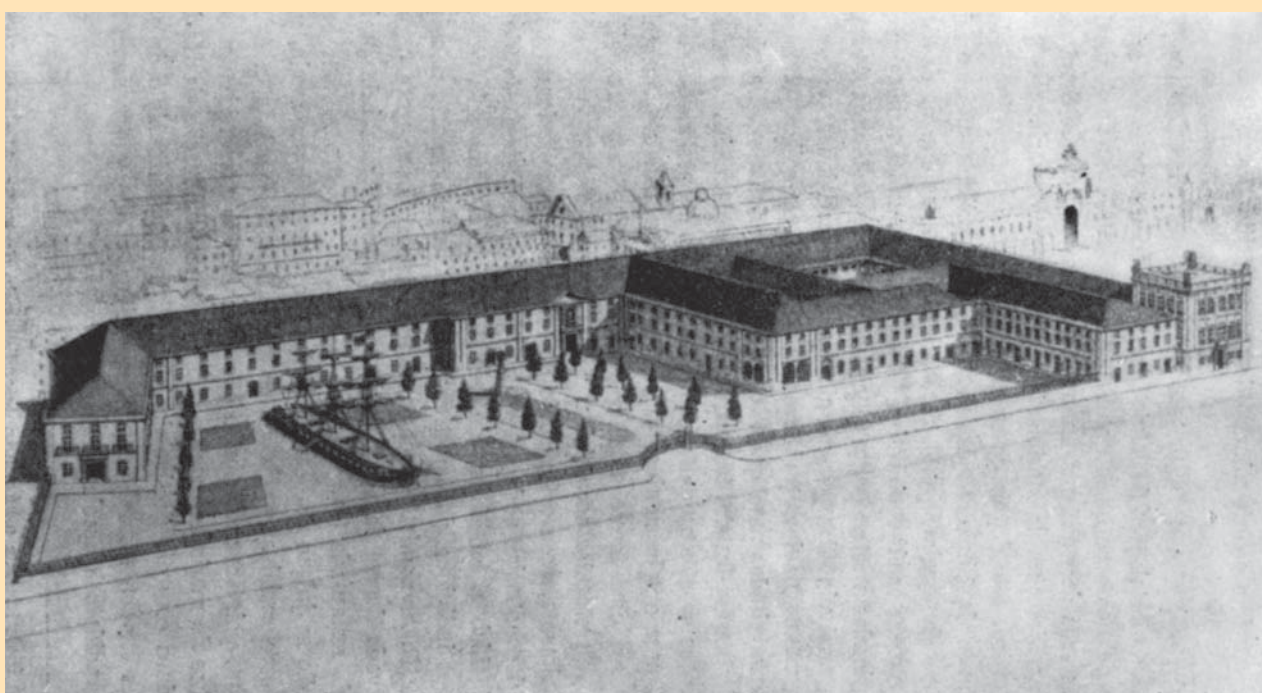
PRIMEIROS NAVIOS DE TIMOR-LESTE

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Com a transferência do Arsenal da Marinha para o Alfeite em 1939 todo o terreiro do velho estaleiro foi objecto de grande modificação, começando por se estabelecer o corredor de tráfego junto ao Rio, com a implantação da Avenida da Ribeira das Naus que foi aberta ao público em 9 de Agosto de 1948.

O restante espaço, designadamente o confinado aos velhos edifícios pombalinos, foi entulhado e rectificado e não mereceu nos primeiros tempos uma atenção especial, a não ser o arranjo que o Vice-Almirante Ramos Pereira apresentou nos Anais do Clube Militar Naval em 1960.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 351 • Ano XXXI

Março 2002

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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



6

Primeiros navios de Timor-Leste.



8

As "Lágrimas Portuguesas" pela tragédia do "Aquidaban"



16

Evocação de Pedro Nunes no V centenário do seu nascimento.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
UM DIA NA DIRECÇÃO DE FARÓIS	12
A MARINHA DE D. MANUEL (23)	15
A MARINHA, METROPOLITANO E PARADA DA RIBEIRA DAS NAUS	22
APRESENTAÇÃO DO LIVRO "A MARINHA NA INVESTIGAÇÃO DO MAR" 1800-1999	23
O CICLONE	24
BONS SERVIÇOS PRESTADOS À MARINHA	25
NOTÍCIAS	26
A MADRINHA DO "BÉRRIO"	28
DESPORTO	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (17)	30
CONVÍVIOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA



ANUNCIANTES:
Clínica de Santa Madalena;
TELÉRUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.



Capacidades, Virtualidades e Necessidades

Os Estados Unidos da América, para surpresa de alguns, adoptaram recentemente (*Quadrennial Defense Review*, 30 SET 2001) o modelo de planeamento de forças com base em capacidades, abandonando em consequência o método baseado na ameaça. À primeira vista pode pensar-se que tal opção decorre dos acontecimentos de 11 SET passado. Mas não é exactamente assim. Com efeito, o citado documento refere que a viragem conceptual vinha sendo desenvolvida há bastante tempo e os eventos terroristas que abalaram a superpotência apenas confirmaram a necessidade da mudança. De outro modo, não seria possível estudar, aprovar e fazer publicar uma reformulação de defesa tão elaborada, em menos de 20 dias.

A Marinha portuguesa vem assumindo a abordagem por capacidades pelo menos desde o início dos anos 90, conforme se demonstra por documentação e legislação entretanto publicada e mormente pela leitura da primeira versão do estudo "Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha". Na segunda versão, datada de Junho de 1998, o assunto foi aprofundado, quer no plano teórico, quer na sua aplicação prática ao dimensionamento do sistema de forças naval. Abrindo um parêntesis, diga-se que o conteúdo e o alcance destes estudos vai muito para além das concepções de planeamento de forças, porque integra todos os elementos necessários para que as entidades competentes possam tomar decisões, em tempo oportuno, sobre a Marinha que Portugal pode ter.

Regressando ao tema principal, em que consiste afinal a metodologia de planeamento de forças baseada em capacidades?

Dos vários esquemas de raciocínio que são conhecidos merece crescente aceitação a teoria que, em termos muito sintéticos, considera duas grandes alternativas: uma com base na ameaça, outra em função de capacidades. Quando se pensa essencialmente na ameaça o principal propósito é anular ou derrotar o/s oponente/s. Há então que imaginar cenários e deduzir as forças para fazer face às contingências possíveis. Contudo, na actualidade, não estão identificados estados, coligações ou unidades políticas que possam constituir ameaças militares directas à NATO ou aos seus membros. Aplicando esta constatação a Portugal admite-se a falta de credibilidade política de qualquer cenário de cariz ameaçador para o

país, no curto e mesmo médio prazo. Sem oponentes assumidos não é realizável a apreciação de intenções e muito menos o cálculo analítico de possibilidades relativas. Por outro lado, se forem construídos cenários muito ousados ou de probabilidade remota haverá que planear para contrariar a hipótese mais gravosa (*worst case*) o que implica inevitavelmente requisitos de forças completamente irrealistas para os recursos disponíveis.

A abordagem por capacidades é especialmente útil quando as ameaças são incertas, difusas e de natureza muito variada. Isto porque o ênfase não é colocado na identificação de adversários específicos ("quem") nem no factor tempo ("quando"), mas sim noutros elementos, designadamente no "como" os antagonistas poderão hostilizar. Assim, dentro da abordagem por capacidades concebem-se duas variantes: uma orientada para as missões e outra para os recursos. No primeiro caso relevam as missões que estiverem definidas para as FA e no segundo caso os recursos disponíveis para as equipar. O dimensionamento dos meios requeridos deduz-se, conforme a orientação preferida, da eficácia exigida para desempenhar as missões estabelecidas ou dos constrangimentos financeiros, procurando, neste caso, a optimização do sistema de forças no quadro das disponibilidades. Na prática, salvo condições especiais, existe sempre alguma escassez de recursos, pelo que se pode afirmar que a congregação das duas variantes é uma constante. Registe-se ainda que, apesar de se afastar a ameaça como base da lógica subjacente à edificação de forças, não será avisado esquecer totalmente as potenciais ameaças. Esse aspecto deverá estar reflectido na criteriosa definição das missões a partir dos conceitos estratégicos aprovados, tendo presente as capacidades oponíveis, mas não constitui o alicerce do racional perfilhado.

No caso da Marinha portuguesa foram reconhecidos, através de estudo exaustivo projectado no longo prazo, três níveis de dimensionamento do seu sistema de forças: o conjunto de meios tido como necessários para executar as missões com grande eficácia, o conjunto de meios desejáveis para desempenhar as missões com vulnerabilidades de reduzida expressão e o conjunto de meios que proporcionam uma eficácia mínima, aceitando portanto vulnerabilidades importantes. Face aos constrangimentos

financeiros impostos, prevaleceu o sistema de força naval com carácter minimalista. Daqui se conclui que a componente naval do sistema de forças nacional foi concebida utilizando o método baseado em capacidades e orientado para as missões, sendo todavia restringido ao mínimo possível face às disponibilidades de financiamento.

As virtualidades da abordagem por capacidades são muitas e variadas. Seleccionando apenas algumas das mais importantes podemos começar pela transparência. As missões e as restrições ligadas às capacidades são públicas, discutindo-se também de forma aberta os níveis de meios e o racional de cálculo. Em contraposição, os cenários de ameaça são sempre reservados e geram desconfiança nas pessoas que os não conhecem em profundidade.

Um outro aspecto, essencial para as Marinhas, prende-se com a composição relativa dos meios a adquirir. Se o leque de missões for amplo, como é o nosso caso, torna-se vantajoso apostar numa configuração equilibrada do sistema de forças, o que implica preferir capacidades diversificadas, embora de menor potencial, em vez de robustecer uma ou duas capacidades, ficando a zero nas restantes. Um sistema de forças naval desequilibrado nas suas capacidades serve um espectro de missões muito estreito. A diversificação oferece ainda a vantagem, mais importante quando a riqueza não abunda, de permitir a atribuição às Marinhas da quase totalidade das missões de serviço público relativas ao mar, o que melhora substancialmente o binómio custo/eficácia, pois evita a duplicação de recursos, quer operativos, quer estruturais.

As capacidades são alimentadas por meios e proporcionam a execução de múltiplas missões, ou seja, uma determinada capacidade, por exemplo a capacidade oceânica de superfície, serve um número significativo de missões específicas das FA, conforme consta no Sistema de Forças Nacional (SFN 97) aprovado. Assim, tornam-se evidentes as missões afectadas pela falta ou deficiência em qualquer capacidade. Também são claras as consequências de não manter continuamente as capacidades preenchidas com os meios antecipadamente determinados.

Finalmente, valerá a pena extrair algo que nos ajude a pensar nas necessidades. Para isso é preciso ter em conta que as capacidades podem ser visualizadas de

diferentes maneiras, consoante o critério seguido. Na Marinha portuguesa adoptou-se a classificação de acordo com a utilização operacional primária, o que se traduz pela colocação das fragatas na capacidade oceânica de superfície, os patrulhas na capacidade de fiscalização, o navio polivalente logístico (LPD) na capacidade de projecção de força, etc. Esta "arrumação" tem os seus defeitos porque provoca alguma confusão com capacidades funcionais ou com capacidades integradas, que não cabe aqui discutir, mas terá as suas virtudes, pois permite distinguir as necessidades no planeamento de forças, sem invalidar o princípio da polivalência dos meios e a sequente aplicação nas missões. Por exemplo, para projectar força serão provavelmente necessárias fragatas, o LPD, unidades de fuzileiros, submarinos, unidades de mergulhadores, ou outros meios. Todavia, só encontramos o LPD, o Batalhão Ligeiro de Desembarque e o Destacamento de Acções Especiais na capacidade de projecção de força da Marinha porque essa é a utilização operacional primária destes meios.

Num plano mais genérico é sabido que a nossa Marinha tem uma componente fun-

damentalmente militar e outra principalmente orientada para o serviço público, cada uma com o seu conjunto de capacidades próprias e ainda a capacidade de comando e controlo e da componente fixa (órgãos e serviços de apoio), comum às duas vertentes. Só algumas dessas capacidades (oceânica de superfície, submarina, projecção de força, guerra de minas e, embora de forma não exclusiva, a hidro-oceanográfica)(1) são específicas das Marinhas de Guerra, já que as restantes se inserem essencialmente na componente de serviço público, sendo típicas das Guardas Costeiras. Porém, a capacidade de projecção de força não sobrevive sem o apoio da capacidade oceânica de superfície. Por sua vez a capacidade oceânica de superfície não faz sentido sem a capacidade submarina. Para os descrentes nesta afirmação, apesar das muitas razões existentes, há um facto indelmentível a comprová-la. Consulte-se o *Jane's Fighting Ships* e verifique-se que, em todo o mundo, existe apenas uma Marinha com uma significativa capacidade oceânica de superfície e que não possui submarinos. Trata-se da Tailândia, que tem planos para os adquirir em 2006. A conclusão é evidente. Sem capacidade submarina, a

capacidade oceânica de superfície e a de projecção de força perdem quase todo o seu valor. Com tais deficiências, as missões da componente militar não podem ser executadas com a mínima eficácia e a Marinha transforma-se rapidamente em simples Guarda Costeira. Na realidade, esta é uma questão de extrema importância que se coloca aos portugueses. O país precisa de uma Marinha digna desse nome ou de uma Guarda Costeira disfarçada de Ramo das Forças Armadas? É certo que a Marinha sai cara ao país. Mas não será mais dispendioso não a possuir? Não convém esquecer que entre as parcelas do território nacional se estende teimosamente o oceano atlântico. Uma Guarda Costeira não mostra a vontade de afirmação do país, nem sequer no espaço estratégico salgado que lhe é mais precioso. O pior é que esta é uma das características dos Estados exíguos, sem visibilidade no sistema internacional.

V. M. B. Lopo Cajarville
CALM

Notas

(1) Em rigor haveria que incluir a capacidade de reservas de guerra, que envolve um determinado número de mísseis, torpedos, munições, minas, etc.

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

Os primeiros navios de Timor-Leste e a visita a Same do Ministro da Defesa Nacional

Conforme já referido (R.A. nº 347NOV01), Portugal comprometeu-se, quando da Conferência dos Dadores realizada em Díli a 21 de Novembro de 2000, a criar o embrião da Marinha timorense, mais propriamente a Componente Naval das Forças de Defesa de Timor-Leste (FDTL), com a cedência de dois navios e a formação das respectivas guarnições.



A concretização deste projecto aconteceu em Díli, no passado dia 12 de Janeiro, com a entrega de duas lanchas da ex-classe "Albatroz", agora da classe "Oé-Cusse".

O batalhão das FDTL estava formado na avenida marginal frente ao antigo Palácio das Repartições, edifício onde actualmente está sediada a Administração das Nações Unidas para Timor-Leste (UNTAET), junto à tribuna de honra perfilaram-se os marinheiros da Componente Naval (CN), em formação pela Assessoria



da Marinha Portuguesa, envergando orgulhosamente o seu uniforme azul. Fundeadas na baía, as lanchas "Oé-Cusse" e "Ataúro"(1) com embandeiramento em arco e guarnições mistas em postos de honras militares. A envolver este quadro e um

ambiente de intenso calor, mesmo excessivo para a época das chuvas, a população que compareceu em massa, apoiando de forma clara e inequívoca o acontecimento.

Presidiu à cerimónia o Administrador da UNTAET, Dr. Sérgio Vieira de Melo, que se encontrava acompanhado de diversas personalidades internacionais, do Ministro-Chefe Dr. Mário Alkatiri, de membros do seu governo, de deputados, das mais altas entidades militares e ainda do bispo D. Ximenes Belo. Para proceder à entrega dos navios, presente o Ministro da Defesa Nacional, Dr. Rui Pena em cuja comitiva se incluía o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Alvarenga Sousa Santos e o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias.



A madrinha lança a tradicional garrafa de champanhe contra o costado da lancha.

venção entregando as estrelas de Almirante a Matan Ruak. Discursou em seguida o Dr. Rui Pena que se referiu ao quadro estratégico naval, aos valores e à independência, à riqueza do mar e ao empenho de Portugal na causa timorense. Depois foi a vez do Dr. Mário Alkatiri que entre outros aspectos referiu: "A decisão não terá sido implementada não fora a anuência de Portugal em ofertar as duas lanchas e assegurar a formação dos seus



"Oé-Cusse" e "Ataúro" embandeirados em arco.

O evento foi iniciado por uma alocução do Comandante-Chefe das FDTL, Brigadeiro-General Matan Ruak, que reconheceu realçou os principais aspectos do apoio e disponibilização portuguesa, após o que procedeu à entrega do estandarte à CN.

Seguidamente, o Almirante CEMA no uso da palavra, recordou o início do processo salientando não só a grande revisão e modernização a que os navios foram submetidos, como também a importância que os meios navais em análise deverão assumir no futuro, tendo terminado a sua inter-

membros". Por último, a concluir a fase dos discursos, o Dr. Vieira de Melo reforçou a necessidade da CN em matéria de soberania, fiscalização e protecção de recursos, agradecendo "o valioso contributo, solidariedade e brio profissional colocados no processo por Portugal".

Desfilou então o batalhão das FDTL, donde sobressaíam os marinheiros do CN que ostentavam garbosamente o seu recém recebido estandarte, frente a uma população entusiasmada com a primeira apresentação pública dos seus marinheiros.

Em homenagem aos desaparecidos nas águas de Timor foi depois efectuada, ao som de um belo canto religioso, o lançamento ao mar de uma coroa de flores benziada pelo bispo de Díli.

A cerimónia prosseguiu com o baptismo dos dois navios, tendo tido como madrinhas: do "Oé-Cusse" a Sr^a. Biral di ex-guerrilheira das FALINTIL e do "Ataúro" a Ministra das Finanças, Dr^a Fernanda Borges.

As festividades terminaram com um almoço, oferecido pelo Chefe da Missão de Portugal em Díli, a bordo de um navio-hotel fundeado na baía de onde foi possível assistir a diversas manobras e evoluções efectuadas ao largo pela lancha "Ataúro".

No dia seguinte, dia 13 de Janeiro, realizou-se uma visita de trabalho do Ministro da Defesa à localidade de Same onde está sediada a Companhia de Fuzileiros nº 22, a qual presentemente está integrada no batalhão português que tutela a segurança do Sector Central (R. A. nº 338/JAN01).



fuzileiros para apoio dos agricultores da região e apresentado, no lago situado no largo das instalações, a mascote da Companhia, um crocodilo de significativas dimensões.

Note-se que para o nativo este tipo de réptil é venerado e faz parte das suas lendas, associando por isso o seu formato ao da ilha de Timor.

em diversas habitações e edifícios públicos.

Após o *briefing*, efectuada pelo 2TEN Pereira da Silva referente à organização operacional, missão e actividades e da tradi-

cional troca de lembranças, terminou a visita com um almoço no refeitório, construído pelos fuzileiros, tendo os mesmos expresso a honra sentida e o estímulo que visitas tão

ilustres constituem e brindando com o *brado dos fuzileiros*.

Na resposta o Almirante Matias congratulou-se com o que lhe foi dado visitar, reiterando a satisfação e o orgulho por dispor de tão dignos profissionais e reafirmando a posição do Ministro Rui Pena, relativamente ao reconhecimento público pelo eficaz

cumprimento da missão que lhes está atribuída.

A cerimónia de entrega dos navios e a visita ministerial à Companhia de Fuzileiros ficará como uma boa recordação para todos aqueles que, ao serviço da Marinha Portuguesa, têm contribuído na edificação da Componente Naval e na segurança do território que será o primeiro país do século XXI.

Foi na altura muito comovente escutar as palavras de uma criança timorense, o Carlos Costa (10 anos).



A. Garcia Esteves
CMG

Notas:

(1) "Oé-Cussi" é um enclave no território indonésio de Timor Ocidental onde se situa o lugar de Lifau que foi sede do primeiro governador de Solor e Timor e capital do Timor português até 1769, data em que a administração se transferiu para Díli.

"Ataúro", também denominado Pulo Cambing, é uma ilha situada a 12 milhas náuticas a Norte de Díli da qual, em 7 de Dezembro de 1975, os últimos militares europeus presentes no território timorense, que representavam o restício da soberania portuguesa, embarcaram nas corvetas "João Roby" e "Afonso Cerqueira".

Assim, é curiosa a coincidência dos nomes dos primeiros navios de Timor-Leste corresponderem aos das localidades da chegada e da partida dos portugueses.



O Dr. Rui Pena, acompanhado da sua comitiva que incluía o Embaixador responsável pela missão portuguesa no território, chegou via aérea ao heliporto do aquartelamento sendo recebido por uma guarda de honra, ao que se seguiram cumprimentos das entidades militares e de outras personalidades portuguesas e estrangeiras convidadas. Na ocasião foi visitada a estufa para plantações de café, um contributo dos

Seguiram-se várias demonstrações técnicas como combate corpo-a-corpo desarmado e com faca de mato, desembarque de viaturas em movimento, assalto e limpeza de edifícios, detenção e revista de suspeitos, resistência ao afogamento com venda e pernas e mãos imobilizadas, observação e vigilância com transmissão de imagem por telefone satélite a partir de um posto camuflado, técnicas de escalada, rappel, combate

e de salvamento e socorro em falésia. Foi posteriormente apreciada uma exposição estática de material que incluiu botes de assalto, equipamentos de comunicações e diversas armas de apoio tendo também, na oportunidade, sido patente o magnífico trabalho de recuperação efectuada pelos fuzileiros na piscina e



O Almirante CEMA entrega a Matan Ruak as estrelas de Almirante.

As “Lágrimas Portuguesas” pela tragédia do “Aquidaban”

O Mar

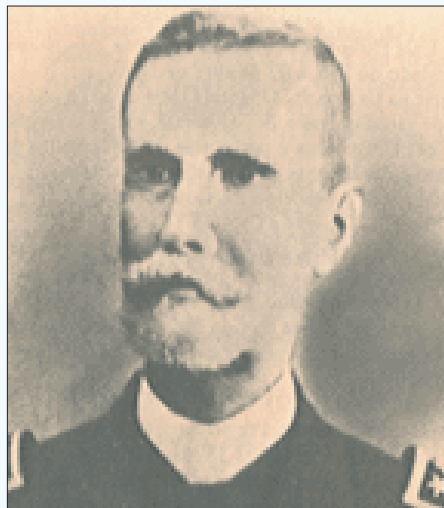
- Minha mãe que voz é aquela,
que vem das bandas do mar?
- Meu filho, é a voz da procella,
são as ondas a chorar!

- Minha mãe, porque é que choram,
se ninguém lhes foi batêr?
- Meu filho, é porque deploram
os que nellas vão morrêr!

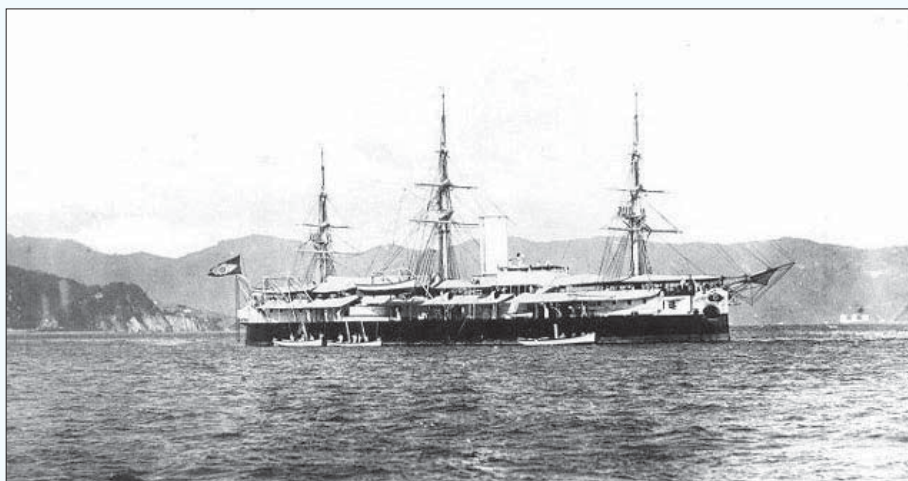
- Porque é que o mar se lamenta
hoje e ontem, sempre assim?
- Porque encerra e representa
prantos e mágoas sem fim,
os gemidos lancinantes
que aos lábios de filhos vêm,
pranto de irmãos e de amantes,
benditos prantos de mãe!

Cândido de Figueiredo, 4-III-06

Lamentos dos que vão e dos que na praia ficam são lamentos de um destino que se repete sem fim. O choro das ondas é um canto de sereia, como muito bem sabem os portugueses, e as lágrimas derramadas no Atlântico um fado de séculos, daqueles que vale a pena, porque a alma não é pequena – como nos disse o poeta. Mas este pranto português – aqui agora expresso nos versos de Cândido de Figueiredo – não foi um pranto de quem viu velas a desaparecer no horizonte. Foram as *Lágrimas Portuguesas* derramadas em páginas de escrita expressiva, por alguns dos mais brilhantes intelectuais da nossa terra, a quando do naufrágio do couraçado brasileiro “Aquidaban”, que em 21 de Janeiro de 1906, se afundou num instante, após uma violenta explosão no paiol de pólvora.



ALM Júlio de Noronha, então ministro da Marinha do Brasil. Embarcado no “Barroso”, assistiu à tragédia onde morreu o seu filho.



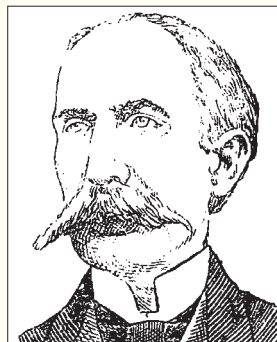
O couraçado “Aquidaban”.

Em frente a Angra dos Reis, um pouco a leste do Rio de Janeiro e por dentro da Ilha Grande, três grandes navios brasileiros fundeavam depois de um dia de sondagens e observações com vista a um estudo para a implantação de um novo porto militar, com um Arsenal e demais instalações para a Marinha Brasileira. Eram eles o couraçado “Aquidaban” e os cruzadores “Tiradentes” e “Barroso”, onde estava embarcado o Ministro da Marinha, Vice-almirante Júlio César de Noronha. As perdas em vidas são imensas como pode calcular-se. A guarnição do navio acidentado é de cerca de 400 homens e a rapidez com que tudo se deu, não permitiu salvar a maioria dos náufragos.

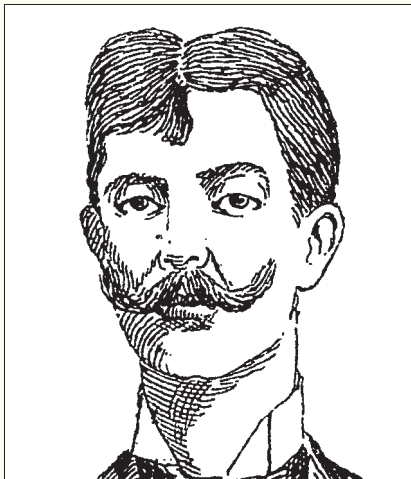
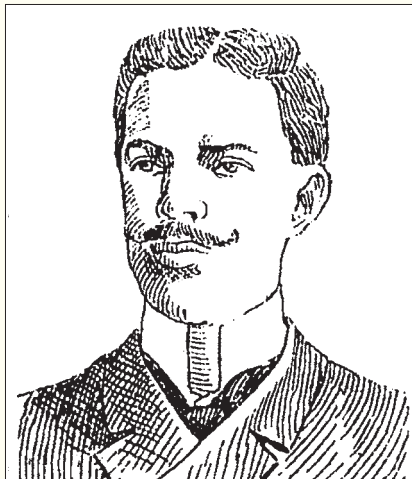
No dia 22, os jornais de Lisboa dão uma notícia lacônica: “tragédia no Brasil. Explosão em navio couraçado arrasta para o fundo mais de 300 vítimas”. Mesmo ao lado anunciava-se as representações da “Vénus”, com Palmira Bastos, no teatro Rainha D. Amélia (actual S. Luís). Portugal estava perplexo com os telexes e

esperava mais notícias do Rio de Janeiro. Mesmo no Brasil, só pela tarde desse dia, com a entrada do “Barroso” em Guanabara, desembarcando o Ministro, alguns oficiais da comitiva e muitos feridos, é que se apuravam alguns pormenores. O Jornal *O Paiz* que tinha um repórter a bordo do “Tiradentes” publicava um relato trágico que viria a ser transcrito no *O Século* de dia 8 de Fevereiro:

“A bordo do Tiradentes entretenham-se em alegre palestra o capitão de fragata Adelino Martins, capitão de corveta Sousa Franco, capitão-tenente Carlos Frederico de Noronha, ajudante de ordens do almirante Huet Bacellar, director da Escola Naval, e o repórter especial do Paiz, sr. Gomes da Silva. Eram 10 horas e 45 minutos da noite. A conversa versava interessante, sobre a excursão que às primeiras horas do dia de hontem [seria o dia 22 de Janeiro] que o ministro e demais oficiais deviam fazer a cavallo, nos arredores de Jacuacanga, para estudos topographicos.



ALM Candido Brazil, CALM Calheiros da Graça e CALM Rodrigues da Rocha vítimas do desastre do “Aquidaban” - imagens do jornal “O Século” (Janeiro de 1906).



Os jornalistas Decio Lemos e Francisco Valente mortos a bordo do "Aquidaban" - imagens do jornal "O Século" (Janeiro de 1906).

N'esse momento ouviu-se um rumor abafado, em que parecia haver ao mesmo tempo um profundo arrastar de grandes massas pesadas, fortes trovões longínquos e desmoronamentos sucessivos de construções colossais.

- Que será isto? Exclamou o nosso companheiro, saltando para o tombadilho. Dahi gritou para a câmara do comando, em baixo:

- Venham, venham depressa... Que horror!..."

O "Aquidaban" estava envolto numa bola de fogo que, em cerca de cinco minutos, desapareceu nas águas do Atlântico, restando apenas "um ininterrupto clamor de agonia, sem solução de continuidade, mais de cem vozes bradando por socorro, algumas lancinantes de dores, outras supplicas, quasi apagadas na extrema fraqueza, outras claras, vibrantes, dos ilesos da explosão e que nadavam firmes, desembaraçados". Embarcações foram lançadas à água, mas salvaram pouca gente. "O silêncio caiu pesadamente sobre o mar; só elle e a escuridão da noite sinistra se estendiam em torno. No céu encoberto nem uma

estrela brilhava. Só o silêncio, a treva, só a dolorosa expectativa e o indizível terror da catástrophe. O mar tinha a quietude de um túmulo e a escuridão era como um negro manto da morte". A pouco e pouco, com o passar dos dias, sabe-se o número exacto de mortos - eram 212 - e chegava a verdadeira noção do inferno vivido pelos homens do "Aquidaban" e do profundo drama que envolvia a Marinha Brasileira.

Em Portugal as notícias vão-se sabendo ao ritmo do telex, cada vez mais por menorizados e mais horríveis. O país está em choque. A 23 de Janeiro o governo português recebe o primeiro telegrama oficial de Petrópolis:

"Hontem às dez horas e meia da noite, o cruzador "Aquidaban", que tinha saído numa divisão conduzindo o ministro da marinha, fez explosão no paiol da pólvora, voando o navio.

De todas as pessoas que se achavam a bordo, só se salvou o médico.

Já se encontraram mais de trezentos cadáveres.

Morreram três almirantes, o filho do ministro da marinha e vários represen-

tantes da imprensa. Com este horrível desastre o Brazil perde mais filhos que na batalha de Riachuelo.

O ministro da marinha, de bordo do cruzador "Barroso", presenciou a medonha catástrophe".

Todos os dias os jornais acrescentam mais qualquer coisa, e o naufrágio do "Aquidaban" foi manchete durante bastante tempo, comovendo os portugueses com a desventura das famílias enlutadas e sem consolo. O Brasil representava para a generalidade do povo português algo de diferente de qualquer outra nação, distante ou próxima - ali se falava a mesma língua, para ali emigravam muitos portugueses, ali todos tinham um familiar ou um amigo, - de forma que aquele acidente soou como se tivesse acontecido aqui mesmo ao pé, como se o navio tivesse explodido logo ali a seguir a Cascais, um

Portugal e Brasil

Amados um do outro, irmãos antigos,
a dôr dum fere o outro no mais fundo.
A nossa dôr torna-nos mais amigos:
porq. têm duas pátrias nêsti mundo.

Afonso Lopes Vieira

Lisboa, Fevereiro, 1906.

A amizade Portugal-Brasil vista por Afonso Lopes Vieira nas "Lágrimas Portuguezas".

pouco para lá da linha do horizonte, e como se os naufragos viessem dar às nossas próprias praias. A intelectualidade, em geral, olhava o Brasil como um filho da pátria portuguesa, numa comunhão, de língua, de raça, de ideias e de ideais. Passado que fora o período de luto, após a independência em 1822, a sociedade culta, fervilhante de ideias e sonhos de modernidade, não guardava qualquer ressentimento para com o Brasil. Para eles, o novo país apresentava-se como uma espécie de matéria-prima sem defeitos, a massa fresca pronta a ser moldada nos padrões de uma "nova sociedade". Por isso, não admira, que os intelectuais tenham estado na primeira linha das respostas ao apelo de solidariedade com o Brasil magoado.

Em Portugal crescem, pois, as manifestações de toda a ordem e, de imediato, se formou uma *Comissão de manifestações a prestar ao Brazil* com a função de receber todos os donativos, centralizar a organização de eventos e tomar iniciativas próprias relacionadas com o desastre. De

AS PÓLVORAS QUÍMICAS

As conhecidas pólvoras sem fumo são as pólvoras químicas nitroglicéricas e nitrocelulósicas que começaram a aparecer ainda no século XIX, com enormes vantagens balísticas e inovando toda a artilharia. Estas pólvoras, uma vez iniciadas, tinham uma velocidade de expansão de gases, muito inferior à antiga pólvora negra, mas conseguiam prolongar essa expansão por muito mais tempo, conseguindo um mesmo efeito propulsor, sem esforçar tanto as que recebiam um choque muito inferior. Foi com elas que se pode reduzir o volume dos canos e dar outra operacionalidade à artilharia. Estava nestas condições a cordite (assim designada por causa da sua forma de cordões, como se fosse esparguete)

Tinham, no entanto um problema grave: o seu processo de envelhecimento começava imediatamente após a sua fabricação, podendo ser acelerado por variações de temperatura e por exposição à luz. Ora acontece que este envelhecimento consiste na libertação de iões NO e NO2 que, a partir de uma certa quantidade, vão tornar a pólvora extraordinariamente instável, levando a que possa auto iniciar-se e explodir em ambiente confinado. De um modo geral, os primeiros tempos de utilização foram marcados pela tentativa de estabilizar o composto, evitando esta degradação pela libertação dos iões de óxido de Azoto, mas os resultados foram poucos. Até à segunda década do século XX, foi muito difícil estabilizar a degradação da pólvora química e alguns acidentes aconteceram, como no Aquidaban, em Janeiro de 1906, e com o navio francês Liberté, em 1911 com muito mais vítimas.

Contudo as tentativas de controlar este fenómeno desastroso, procurando retardar a degradação da pólvora utilizando produtos estabilizadores, nunca cessou e acabaram por se conseguir resultados apreciáveis, ao ponto de desde há muito, essas pólvoras serem manuseadas sem qualquer perigo.



Grupo "Os Vencidos da Vida". O primeiro da esquerda é o Conde de Sabugosa, o Conde Arnoso pode ver-se à direita na terceira posição, a seguir a Oliveira Martins e Eça de Queiroz. Fialho de Almeida não estava presente.

entre as várias realizações, a Comissão promoveu a celebração de solenes exéquias na igreja de S. Domingos, a 23 de Fevereiro, e lançou um apelo aos intelectuais portugueses, para que escrevessem, de seu próprio punho, uma mensagem de luto e solidariedade. Para o efeito foram distribuídas folhas de papel próprias que registariam os manuscritos, e seriam encadernadas num livro a enviar ao governo do Brasil. A 16 de Março de 1906, teve lugar uma récita no Teatro D. Amélia (hoje S. Luís), cuja receita reverteu a favor das famílias das vítimas: aí foram lidas algumas das mensagens já escritas, e concluiu-se o livro a que foi dado o título de *Lágrimas Portuguesas*. Setenta e seis mensagens manuscritas pelo punho dos seus próprios autores, envolvendo nomes como Abel Botelho, Afonso Lopes Vieira, Angelina Vidal, Anna de Castro Osório, António Batalha Reis, Branca de Gonta Colaço, Bulhão Pato, Conde d'Arnos, Conde de Sabugosa, Cândido de Figueiredo, Fialho de Almeida, Ferreira do Amaral, Gomes Leal, Henrique Lopes de Mendonça, João da Câmara, Júlio Dantas, Manuel d'Arriaga, Sousa Viterbo, Teixeira de Queirós (Bento



Bulhão Pato.

Moreno) ... – e estou a citar apenas alguns dos mais conhecidos, desculpando-me da injustiça de não os citar todos, porque seria impossível fazê-lo nos limites de um artigo deste tipo. Este livro ficou religiosamente guardado pela Marinha Brasileira – que não esqueceu o carinho português num momento tão dramático – e quando da visita a Portugal do Comandante da Marinha do Brasil, Almirante Chagasteles, no último dia da Marinha, ofereceu ao Almirante CEMA uma cópia desta preciosidade. É assim que os textos manuscritos voltam a atravessar o Atlântico para nos dar a conhecer um momento difícil, mas de grande solidariedade entre portugueses e brasileiros. São recordações que fariam felizes os que na altura verteram lágrimas, e ao pensarmos neles sentimo-nos felizes também.

As mensagens foram colocadas por ordem alfabética dos seus autores, e a primeira é de António Zeferino Cândido, português nascido na Sertã, doutorado em Matemáticas pela Universidade de Coimbra, entusiasta de uma reforma da instrução pública e adepto fervoroso da utilização da *Cartilha Maternal* de João de Deus. Nessa condição se deslocou ao Brasil em 1878 e por aí ficou por vinte anos, dedicando-se a diversas iniciativas que ultrapassaram as intenções da alfabetização generalizada e da instrução da Língua Portuguesa. Regressou a Portugal em 1901 e a sua acção pública teve sempre a ver com a ligação entre Portugal e o Brasil, na condição de países irmãos, "com aspirações comuns", como dizia. Presumo que a ele se deve a mais activa militância para obter esta compilação de manuscritos, não só porque algumas mensagens a ele se referem explicitamente, mas também porque o tom do seu texto soa como uma espécie de conclusão sobre a forma como a dor brasileira foi acolhida em Portugal. Diz-nos ele: "Foi uma grande desgraça, foi; mas nenhuma já foi mais partilhada. Não é uma compensação, mas é um doce alívio" – e acrescenta mais à frente – "Sentiu-a e chorou-a o



Manuel d'Arriaga.

mundo todo, porque todo o mundo ama o Brasil. Teve-a por sua Portugal, porque este, além do amor, tem o sangue, a raça, a língua, a tradição e o ideal" – terminando com a expressão da esperança e sonho de quem quase se sente com duas pátrias – "É esse o melhor reflexo que esse movimento me espalha no coração. É que vejo caminhar para o seu fim esse grande ideal meu – fundir estes dois povos em aspirações comuns".

No resto do livro é importante registar a presença de alguns belos poemas – como o de Cândido de Figueiredo, que transcrevemos – e salientar um aspecto importante do sentimento comum

Olhai -em bem! Eu sou a alma d'essa Terra,
frangeu ao amor, frangeu a paz, frangeu a guerra,
Safrada Terra não d'onde nasci a vma,
Terra de D. Henrique e de Melissa e Hoga,
Do Alentejo, das freguesias, das montanhas,
Terra que chora ali nos proprias alegrias,
Terra de Brás-cruz e de Matias e Santos,
Onde ficaram o doo doo dos Infantes,
Onde os milagres são um rio iluminado,
Terra de Trancoso onde se criou o Fado,
Cheia de silos, de quitandas, de Tristão!
Olhai -em bem! Eu sou a alma portuguesa!
Tomada do amor que me uniu e me nasceu,
Atravessi o mar para abraçar a vma,
E me puzi as vmas praais deilagradas
Sei o meu país calçava d'ouro abstraiu rosas!

Júlio Dantas.

A mensagem de Júlio Dantas.



Lucília Simões, atriz do D. Amélia, participante na récita de 16 de Março de 1906 e autora de uma das mensagens.

expresso por muitos dos autores. Se o desastre do “Aquidaban” tivesse ocorrido na sequência de um temporal, ou de uma batalha naval, o choque não teria sido tão violento. Seguramente que nenhum afundamento no mar com mais de duzentas vítimas nunca seria acolhido com normalidade, mas houve aqui algo de mais brutal e mais terrível. O navio poderoso, como uma verdadeira fortaleza flutuante (o “Aquidaban” já tinha estado em Lisboa por duas vezes), afundando-se num ápice por causa de uma explosão da sua própria pólvora, era algo que deixava toda a gente prostrada. A ideia de que a causa do acidente estava na própria pólvora do navio - a nova



O poeta Gomes Leal.

cordite cujas capacidades militares eram reconhecidamente extraordinárias - era uma coisa incompreensível, para a mentalidade do princípio do século XX, que olhava os progressos científicos como uma bandeira de esperança. Para além do mais, era absurdo que os marinheiros viessem a soçobrar vítimas das suas próprias armas. Branca de Gonta Colaço exprime muito bem o sentido do horror suscitado pelas circunstâncias de um acidente com estas dimensões num momento de paz:

Enfim... n'um temporal que o mundo avassalasse

Ou defendendo a pátria, n'uma luta estóica,

Talvez que aquelle horror nos não horrorizasse

E até nos atraísse aquella morte heróica...

Mas n'um dia de paz, e o sol brilhando tanto!

A humanidade e o mar em tão feliz bonança!

Que tristeza, meu Deus! - que amargo desencanto

Ver apagar-se assim a luz de tanta esperança!

Não é possível analisar aqui todas as mensagens e os seus autores. Seria, aliás, desonesto que se fizessem juízos críticos elaborados sobre textos escritos de improviso, num momento de consternação. Em todos os casos são palavras imediatas, nuas e sinceras. Mas não deixarei de chamar a atenção para as Gomes Leal:

“[...]”

Se eu - que tenho a honra de divergir da opinião da maioria dos homens do meu século - devo especificar o Brasil com um afecto particular, tal afecto não terá nunca por móvel unicamente as afinidades de raça e de sangue, ou a fecundidade e a pompa do seu solo, da sua fauna, ou da sua flora; mas sim por[que] ali subsiste uma raça nova, onde medram ideias novas, e se constituiu uma pátria digna de lá morarem almas, como a do austero estóico romano - *Patria ubi justitia*.”

A personalidade de Gomes Leal é conhecida e sabe-se o preço que pagou por ter sido um homem que divergiu “da opinião da maioria dos homens do seu século”. Mas a forma como se refere ao Brasil não é diferente da que assume a intelectualidade do seu tempo. As afinidades de raça e sangue são - como já dissemos - um argumento recorrente, mas Gomes Leal realça que o seu afecto não vem daí. A sua simpatia vai para o carácter da “nação nova”, e eu saliento que essa atitude foi a que mereceu a simpatia dos artistas, poetas, escritores e



Teatro D. Amélia - hoje São Luis - onde teve lugar a récita de solidariedade com as famílias das vítimas do “Aquidaban”

outros intelectuais desse tempo, quase sempre de cariz republicano. De um modo geral todos eles tinham a ideia de que a Europa é um mundo decadente que se esgotaria por si própria - numa visão darwinista da sociedade - caso não conseguisse uma regeneração, para que reclamavam a acção da ciência, cujos resultados práticos eram vistos com enorme fascínio. Mas o Brasil não tinha nenhum dos males do “Velho Continente” e surgia cheio de vida, com tudo para construir e com os modelos claros e definidos (julgavam eles), para cuja realização bastava o trabalho e dedicação dos seus cidadãos. E a recente implantação da república reforçava-lhes esta convicção. O colosso da América do Sul, que falava português e que todos gostavam de ver como o filho dilecto da nação lusitana, preenchia plenamente todas as condições para dar vida ao imaginário da geração que vivera a humilhação do *Ultimatum*, que se manifestara nas ruas durante alguns anos, que tinha feito crescer o republicanismo mais radical, mas que vira arrefecer todo esse ímpeto, desfazendo-lhe os sonhos até se acomodar com a lapidar conclusão de que na Europa tudo era velho, tudo era decadente e não havia solução para nada.

Assim foram as *Lágrimas Portuguesas* de 1906, com um pouco da sensibilidade dos artistas desse tempo.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

Um dia na ... **Direcção de Faróis**

Tendo por pano de fundo o farol do Bugio, um dos mais emblemáticos de Portugal, que com o do Forte de S. Julião da Barra define a Linha Entre Torres que, administrativa-mente, separa as águas do Tejo das do Atlântico, alinham-se discretamente entre o muro que acompanha a estrada marginal e a vasta doca, hoje muito assoreada, os edifícios da Direcção de Faróis.

Instituída em 1924 e instalada em Paço de Arcos desde 1959, no ano em que se construiu o último farol no actual território nacional, o de S. Jorge, na costa N da ilha da Madeira, prossegue as actividades resultantes da responsabilidade pelos faróis que, depois de um atribulado percurso, foi cometida à Marinha no já distante ano de 1892.

Parte integrante do Sistema de Autoridade Marítima (SAM) sob a dependência da Direcção Geral de Marinha (DGM)(1), tem sido poupada ao desmantelamento da cultura organizacional marítima que se caracteriza hoje pela onerosa e ineficaz pulverização de responsabilidades e inerentes actividades que uma experiência secular havia sabiamente articulado no extinto Ministério da Marinha.

O Serviço Público que quase anonimamente presta, desenvolve-se na sua sede e ao longo das costas do continente e das ilhas dos arquipélagos da Madeira e dos Açores e nas nossas águas interiores, mas extravasa o território nacional, como veremos.

A poente, um edifício de traça mais moderna, paralelo ao rio, acolhe a administração e todos os serviços burocráticos que apoiam a gestão e a correspondência com os faróis e as Capitânias dos Portos que, no terreno por eles respondem logística e administrativamente, e com os organismos com quem, directa ou indirectamente, trabalha.

Aí também funciona o seu Gabinete de Estudos que, dotado de um pequeno gabinete de desenho, uma secretaria e um arquivo, fornece assessoria técnica, procede a estudos de actualização de equipamentos e elabora pareceres sobre a Servidão Marítima que o SAM ou a DGM lhe solicitam, como acontece sempre que se pretende construir edifícios na proximidade de assinalamentos



Administração e Oficinas.

marítimos ou junto ao mar, sinalizar canais de acesso a novas marinas ou se levanta uma obra numa área navegável como aconteceu, em 1998, com a ponte «Vasco da Gama».

No rés-do-chão de uma ala perpendicular àquele, os 43 militares, 57 militarizados e 26 civis que fazem funcionar a DF e os alunos dos seus cursos de formação dispõem de um espaçoso refeitório e, no primeiro andar, encontram, os formandos, alojamento.

Depois, para nascente, erguem-se edifícios de traça fabril onde, além das diversas oficinas, estão instalados um funcional auditório e

farolins, bóias de sinalização carregadas de ferrugem, cheias de amolgadelas e com os verdugos apodrecidos ou mesmo arrancados e as estruturas meio corroídas, enfim, sinais dos serviços prestados à segurança da navegação em meio hostil ... desde a sua última passagem pela DF.

Segundo o que prevê um Plano de Manutenção Preventiva interno, as bóias metálicas podem permanecer até cinco anos no mar, caso nada de extraordinário venha a exigir uma intervenção que terá sempre um carácter de urgência pois afectará o objectivo primeiro da sua existência num preciso local e obedecendo a características específicas, publicadas pelo Instituto Hidrográfico na Lista de Luzes e repercutida internacionalmente em roteiros, cartas, etc. ... (3)

Assim e em média são, por ano, substituídas 30 das 166 bóias, além de serem interencionadas 170 bóias da rede de balizagem, que inclui ainda 316 farolins, 28 sinais sonoros e 19 balizas em terra.

Estas bóias são imensos cilindros de 2,4 m de altura e com um diâmetro de 2,2 m, tendo, na linha de flutuação e a toda a volta, um verdugo que serve de defesa e no topo superior a estrutura que eleva a lanterna, alvo (visual) e reflector radar, que no outro, um forte olhal assegurará a fixação, através de uma amarra, a uma poita, tudo assistido ou feito na DF.

É às diversas oficinas do Serviço de Mecânica e Balizagem que compete a sua recuperação, depois de terem sido recolhidas e para aqui transportadas.

Na Oficina de Decapagem restaura-se a superfície metálica e nas de Serralharia e de Balizagem corrigem-se as deficiências e procede-se, em estufa, às várias pinturas que a água salgada impõe. Novos verdugos são ta-



Conservação da antiga lente de Fresnel da Berlenga.

um polo museológico que, além de dar apoio a núcleos anexos a alguns faróis, dispõe de oficina de restauro e alberga peças de significativo valor patrimonial desde a pedra de armas do Bugio (Ver RA nº 345) até uma óptica de Fresnel que se admite ser uma das maiores do mundo ou, pelo menos, da Europa e que esteve instalada no farol da ilha Berlenga até 1985(2).

No exterior, a aguardar nova intervenção, podem ver-se, além de degradadas bases de

lhados na Oficina de Carpintaria, já no extremo nascente dos edifícios oficiais, onde também são reparadas as embarcações e fabricadas portas, janelas, etc.. por um carpinteiro feito na DF mas já próximo da reforma. Ele e o médico, um entusiasta que não abandona o seu posto, são dois veteranos particularmente estimados.

Claro que nos planos de renovação dos equipamentos a DF não descurou a gradual adopção de bases e de bóias em plástico, mais leves e, sobretudo, muito mais resistentes à agressividade do meio, mais valias a considerar.

Na Oficina de Serralharia, onde, de máscara de soldadura e máquina de electrogénio em punho, se soldavam as peças triangulares dos novos alvos, fabricam-se ainda os reflectores radar a instalar nas bóias, designando-se por cegas as cerca de 20 que não carecem de lanterna.

Agregado a este Serviço funcionam ainda as Oficinas de Mecânica Auto, a de Motores a Diesel e uma Secção de Limitação de Avarias.

A primeira apoia o Serviço de Transportes que dispõe de onze veículos ligeiros, dois pesados, uma grua e um empilhador que asseguram as actividades da DF e ainda uma embarcação para balizagem, a UAM «Guia», e duas outras de apoio que, no Tejo, fazem as inspecções mensais que noutros portos são asseguradas pelos faroleiros locais.

A de Motores ocupa-se da manutenção e reparação dos grupos geradores instalados nos faróis e dos motores das embarcações ao serviço da DF. Se considerarmos a dispersão dos faróis, que alguns chegam a ter três geradores (Albernaz na ilha das Flores) e que 20% dos 62 geradores a diesel se encontram no seu limite de vida ou mesmo obsoletos, compreender-se-á que a tarefa não dê muito descanso ao pessoal.

A Limitação de Avarias (LA) faz, pois, isso mesmo. O que sendo sempre imprevisível e



Lancha «Guia» suspendendo uma bóia.

normalmente arreliante, nunca é pouco e invariavelmente determinante. Claro que lhe compete a concepção e instalação dos meios e a formação do pessoal no que respeita a estas matérias, nomeadamente no combate a incêndios em instalações, normalmente, geograficamente isoladas e estruturalmente pouco acessíveis.

A diversidade de acções impõe ainda a este Serviço de Mecânica a análise técnica das situações, a preparação do pessoal das oficinas e, nomeadamente, da frente de faroleiros (160). A isto acresce o controlo das actividades e a permanente actualização dum banco de dados que permite estabelecer um pormenorizado Plano de Actividades e a adequada gestão de stocks em termos de materiais e dos sobressalentes, rigorosamente acondicionados no vasto Depósito, sem esquecer os combustíveis e lubrificantes.

Uma vez que a idade média dos edifícios dos faróis ronda o século, naturalmente sucessivas e escalonadas modernizações foram introduzindo «novos» equipamentos que formam uma panóplia em constante renovação tecnológica que, aliás, a DF continua empenhadamente a acompanhar.

Os farolins e faróis impõem ainda a assistência às cúpulas, estruturas metálicas, vidraria e aos sistemas de rotação das ópticas.

As ópticas dos faróis são um enorme avanço sobre as fogueiras de madeira ou de carvão de pedra que até ao século XVII guiavam os navios (4), sendo, supõe-se, o mais antigo (1528) o da Cantareira, na Foz do Douro. Posteriores, de 1537, são as luzes de azeite instaladas no mesmo local onde, em 1761, se construiu o farol

de Nossa Senhora da Guia, o primeiro dos seis verdadeiros faróis mandados construir por Pombal, dum total de 50 que se foram construindo e assinalam as nossas costas.

Depois sucedeu-se a adopção do petróleo, do vapor de petróleo, do acetileno(5) e, em meados do século XX, a sua definitiva electrificação.

A par da evolução das fontes de luz ocorreu a das ópticas e assim os sistemas catóptricos deram lugar aos aparelhos dióptricos e catadióptricos(6) de cristal e depois às ópticas de vidro talhado, mais tarde prensado e ao, hoje vulgarizado, acrílico. Sempre presentes as formas

desenvolvidas por Fresnel(7) que permitem obter feixes de luz intensa com ópticas de menor volume e peso.

Hoje, com as ópticas acrílicas consegue-se obter feixes muito concentrados (maior intensidade luminosa) ou seja, um alto rendimento com um consumo muito mais baixo para um alcance de 20 mn nos grandes faróis, menos 10 mn que os obtidos com as então modernas ópticas de cristal de Fresnel instaladas até 1856, mas muito mais económicos.

Sabia que, durante o dia, a normal luz solar, fazendo um trajeto inverso, concentrando-se, arruinaria as fontes de luz das ópticas? Que, para as proteger, há, a cada nascer do sol, a necessidade de correr cortinas?

Numa fase intermédia, há vinte anos atrás, adoptaram-se sistemas iluminantes rotativos (PRB), dispondo de várias lâmpadas embutidas em parábolas seladas que tinham, além de um muito maior consumo, maior divergência, logo menor intensidade luminosa e que têm vindo a ser substituídas, regressando-se ao antigo sistema de luz fixa e uma lente de Fresnel rotativa.

Mas os desafios continuam. Em 1978 iniciou-se a automatização dos faróis e farolins mais isolados. Hoje o telecontrolo e telecomando é o objectivo que, desde 1985, acompanha a introdução da energia fotovoltaica, de que o mais recente exemplar é o das Berlengas e o mais antigo (1980), o da Selvagem Grande, na Madeira, a par de um aumento progressivo de fiabilidade e, importantíssimo, da diminuição de custos de operação.

É, pois, aqui que o Serviço de Electrotecnia entra em acção. No momento presente mais com trabalhos realizados ou a realizar do que com actividades de vulto em curso, pois as que decorrem da própria informatização dos serviços da DF constituem já uma rotina.

Isto, porque, concluída a monitorização dos três farolins de Leixões pelo farol de Leça, do farol de Sagres pelo de S. Vicente e os dos ilhéus Ferro e de Cima pelo de S. Jorge, na Madeira, e completada a automatização da Central de Controlo dos principais faróis da aproximação e entrada da barra de



Uma bóia em manutenção.

Lisboa, instalada na DF, se acaba de dispensar, aqui, a permanência dum controlador graças à instalação de um sistema de envio de mensagens (SMS) de alerta directo ao responsável de serviço.

Recentemente também se terminou, segundo a traça com que foi construído há noventa anos, a recuperação do farol da Ponta das Lages, na ilha das Flores, devidamente remodelado o seu interior para receber a mais avançada tecnologia, toda desenvolvida na Direcção de Faróis.

Este farol, como muitos outros por vezes instalados em edifícios classificados, teve de sofrer obras decorrentes da idade e da degradação dos materiais originalmente utilizados na sua construção, ela própria concebida e executada em função deles. Todos os serviços da DF participaram activamente mas o salto qualitativo, nos tempos que correm, pertence ao domínio da electrotecnia e foi nesta área que o software e o hardware saído das Oficinas de Automatismo e Electricidade marcou a diferença.

Beneficiada a óptica, instalou-se-lhe, como tem já acontecido noutros casos, um cambiador de lâmpadas fundidas e, daí para diante, tudo o mais fala a linguagem da informática. Dois terminais tácteis de diálogo homem-máquina, instalados na sala dos automatismos e na torre, junto aos motores de rotação da óptica, e o repetidor de alarmes (dezanove) na residência do faroleiro de serviço, também ela criteriosamente modernizada, permitem intervir rapidamente.

Nesses terminais pode-se ainda visualizar informações (uma dezena) e comandar todo o funcionamento do farol (oito funções) e embora o seu controlo, bem como o registo de tempos de funcionamento (seis parâmetros), seja feito autonomamente, a manutenção e verificação do seu funcionamento é feita a partir da DF. A um nível mais elevado pode-se comunicar directamente com o autómato através de um computador ou, via

modem, a partir de qualquer parte do ... mundo.

Isto permitirá a sua integração num sistema nacional de monitorização e de telemanu-

nente, 3 dos Açores e um da Madeira) para acesso a Subchefe que, sendo condição necessária, não é suficiente, pois está ainda condicionado às vagas existentes no Continente (5), Açores (3), e Madeira (1).

Por arrastamento, novos estatutos dos faroleiros estão em estudo e se a maioria das alterações conhecidas são pacificamente aceites, a saída da tutela da Marinha parece ser das menos populares.

Mas pelas salas de aulas têm, no âmbito dos Protocolos de Cooperação, passado, ainda, alunos dos PALOP s (Moçambique – 12, Angola – 5) sem prejuízo de cursos e diversos estudos realizados em Moçambique.

A par, a DF procede à reabilitação e manutenção das ajudas à navegação da República Democrática de S. Tomé e Príncipe.

Internacionalmente, a recente passagem de um capitão de mar e guerra e de uma turma de

nove alunos de Marrocos(8) dá a medida da projecção da DF que é sócia fundadora da Internacional Association of Lighthouse Authorities – IALA – e prossegue uma actividade secular a que homens como o Almirante Schultz Xavier (1850-1939) (9) deram um impulso determinante.



Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves
1 TEN REF

Agradecimentos:

Ao Sr Cte Amaral Pereira pelo acolhimento, esclarecimentos e revisão do texto.

Ao Sr. Cte Proença Mendes pelo acolhimento e fotografias.

Notas:

- 1) Futura Direcção Geral da Autoridade Marítima.
- 2) Presentemente são visitáveis, na Direcção de Faróis, nas horas normais de expediente ou por marcação, e no farol da Ponta do Pargo, Madeira, por marcação junto dos faroleiros ou do Departamento Marítimo do Funchal.
- 3) No concorrido rio Zaire, nos anos sessenta, a balizagem era alternadamente feita por Portugal e República do Congo (Brazaville) todos os meses, mas o caudal impunha correcções quase diárias que eram comunicadas para as autoridades competentes, por quem as detectava.
- 4) Muitas vezes enganosamente deslocados por ladrões de ... naufragos.
- 5) Recordamos os corajosos marinheiros africanos que ao largo de Angola, num mar picado, embarcavam nas suas frágeis embarcações de fundo chato, os enormes e pesadíssimos cilindros de acetileno que alimentavam os majestosos faróis de Angola.
- 6) Catóptricos e dióptricos – sistemas baseados, respectivamente, nos princípios da reflexão e da refacção da Luz.
- 7) Auguste Fresnel, físico francês (1788-1827) demonstrou o carácter ondulatório da luz e estudos sobre a polarização, as interferências luminosas e os feixes produzidos por lentes múltiplas ou de Fresnel.
- 8) Em vias de integrar os faróis na sua Armada.
- 9) O Navio Balizador que actualmente dá apoio na manutenção da balizagem ostenta o seu nome.



tenção, com evidentes economias, a partir da DF. A completar a imagem da eficiência alcançada, o mesmo sistema SMS usado na barra do Tejo poderá vir a ser incorporado logo que seja considerado vantajoso.

Como contrapartida ao serviço de assinalamento marítimo foi criada, em 1997, uma Taxa de Farolagem que, embora de reduzido valor, complementa o esperado financiamento que permitirá continuar a modernização dos sistemas iluminantes e a instalação de painéis fotovoltaicos em 2 a 3 faróis por ano.

De qualquer modo, o granel que vai na oficina de Rádio Ajudas anuncia a sua adaptação à instalação de estações DGPS (Differential Global Position System) dum sistema de rádio localização para a navegação ao longo da nossa costa.

Toda esta vaga inovadora que não retira, apesar de tudo, significativa importância aos clássicos faróis, traz consigo o problema da actualização dos responsáveis locais que decorre no seu Núcleo de Formação de Faroleiros (1999), continuador da Escola de Faroleiros (1971), por meio de cursos de reconversão dos faroleiros tradicionais e de formação técnica, tecnológica, comportamental e física de faroleiros para os novos tempos e, claro, para os comezinhos problemas de sempre.

Em Maio concluíram o Curso de Formação (seis meses) 11 faroleiros (2 dos Açores) e em Julho terminou o Curso Complementar (5 faroleiros do Conti-



Polo museológico da Direcção de Faróis.

O ouro de Sofala

Diz-nos João de Barros que os primeiros quinze navios do Gama saíram de Lisboa e navegaram em direcção ao Cabo Verde, vindo a fundear “onde os nossos chamam porto Dale. No qual esteve seis dias fazendo sua aguada, e alguma pescaria: e aí veio ter com ele uma caravela que vinha da mina, de que era capitão Fernando de Montaroyo, o qual trazia duzentos e cinquenta marcos de ouro todo em manilhas e jóias que os negros costumam trazer. O Almirante, porque levava consigo Gaspar da Índia [o cativo de Angediva, da primeira viagem, agora baptizado com um nome cristão] e assim outros embaixadores delrey de Cananor e delrey de Cochim, quis-lhes dar mostra dele, não tanto pela quantidade, quanto porque o vissem assim, como vinha por lavar, e soubessem ser elrey D. Manuel senhor da mina dele.” O efeito desta acção – segundo o cronista – foi bastante significativo: “A vista de tal outro tiveram estes Índios por tão grande conta que vieram descobrir a D. Vasco da Gama, uma prática que em Lisboa tiveram com eles, uns venezianos, em que lhe fizeram crer que as cousas deste reino de Portugal eram bem diferentes do que eles viam naquela soma de ouro” – e acrescenta mais à frente, relatando o mesmo facto – E como este negócio do comércio das especiarias era uma grande parte de que o estado de Veneza se sustentava, vendo estes embaixadores da Índia em Lisboa [...] alguns familiares seus, mostrando curiosidade de querer saber as cousas da Índia, foram falar com eles [...] assim os induziram, que lhes fizeram crer que o embaixador de Veneza era vindo a este reino, a dar adjutório de dinheiro e mercadorias para se fazer aquela armada, em que eles haviam de tornar para a Índia. Porque este reino de Portugal era muito pequeno e pobre, e não se atrevia a tamanho negócio como era o tracto da especiaria, e a senhoria de –Veneza era a maior potência de toda a cristandade, a qual senhoria, desde que houve tracto no mundo sempre negociara com os mouros do Cairo que traziam esta especiaria pelo Mar Roxo, do reino de Calecute e de toda a costa do Malabar, donde eles eram naturais”.

São as palavras que mostram a posição de Veneza acerca das expedições portuguesas ao oriente, tomando consciência do perigo que elas representavam para o seu comércio no Mediterrâneo. Mas não sei se



As Armadas de Vicente Sodré e Estêvão da Gama que integraram a grande Armada de Vasco da Gama em 1502 - Livro das Armadas.

esta atitude surgiu tão cedo quanto João de Barros o está a fazer crer. A rota do Cabo da Boa Esperança, dominada pelos portugueses, rivalizava com os interesses de Veneza (enquanto poderia favorecer Génova, Florença, Pisa e Luca), mas nesta data – e com o avanço que os turcos faziam no Mediterrâneo Oriental – não creio que as conspirações em Lisboa assumissem o nível que Barros sugere.

A 6 de Março, saiu a esquadra da ilha de Palma (hoje Gorée, perto do Cabo Verde) só voltando a avistar terra, no Oceano Índico, junto ao cabo das Correntes, um pouco a sul do parcel de Sofala. Aqui, Vasco da Gama decidiu enviar as “naus grossas” com Vicente Sodré para Moçambique e efectuar ele próprio um reconhecimento à barra e ao rio, onde se suspeitava ser a origem de muito ouro que circulava no Índico. Não conseguiu resgatar muita quantidade desse metal, mas deve ter sabido do poder que o rei de Quíloa tinha sobre esse comércio porque decidiu que o iria atacar na sua própria morada, com todas as forças que consigo levava. Passou por Moçambique, onde estava quase montada a caravela que fora preparada de Lisboa, deixou uma carta para Estêvão da Gama e seguiu para Quíloa com todos os navios que conseguiu reunir.

Os relatos do que aí se passou, têm variações consoante a fonte que os deixou registados, mas são unânimes na descrição da demonstração de força que o Almirante quis transmitir ao poder local. Uma testemunha anónima diz-nos que o Sultão de Quíloa, ao ver tamanha esquadra e sabendo que o Gama com ele se queria encontrar, mandou dizer que estava doente e que não o poderia fazer naquela altura. Entretanto veio à fala com os navios o degredado Luís de Moura, que ali tinha ficado da viagem de Cabral, entregando uma carta de João da Nova e fazendo queixas do soberano local que pouca consideração parecia ter com os cristãos. Vasco da Gama mandou invadir o palácio do Sultão e levou-o à força, a bordo de uma embarcação, onde lhe impôs as suas regras. “Não queria ver-me, e comportava-se para comigo de uma maneira muito descortês...” – diz-nos o Almirante. De forma que foi buscá-lo “de uma maneira ainda mais descortês”. São palavras com um significado precioso para entender o espírito com que se avançou para a Índia em 1502: em primeiro lugar, já tinha sido entendida a importância da região de Sofala (como fonte do ouro) e dos potentados que lhe estavam anexos; mas, sobretudo, havia uma vontade intransigente de assustar e mostrar que a alternativa ao poder português era a guerra cruel. Devo dizer que os orientais não estavam habituados a esta forma de “diplomacia” e raramente foi possível obter a sua colaboração desta forma. O poder da força vence, mas não convence, de forma que o mesmo soberano que hoje aceita a submissão, jurando fidelidade até à morte, amanhã conjura a mais pérfida traição, ignorando tudo o que jurou. Ibrahim, Sultão de Quíloa, aceitou ser “vassalo” de el-Rei D. Manuel, pagando todos os anos 1500 miticais (1). Pensavam os portugueses daquele tempo que a vassalagem era uma relação universalmente aceite, que obrigava Ibrahim, como qualquer outro cavaleiro da casa real. Na verdade não era bem assim e os anos seguintes iriam mostrar que muitos outros mundos havia para além da Europa Cristã.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

Notas

(1) Um mitical = 4,25g de ouro.

O Doutor Pedro Nunes

O HOMEM

Quando tanto se tem falado sobre a falta de aptidão dos portugueses (e, infelizmente, com especial incidência na juventude) para as ciências, nomeadamente para a Matemática, mais se justifica prestar a devida homenagem, por ocasião da passagem do quinto centenário do seu nascimento, àquele que tendo sido, indiscutivelmente, o maior matemático português, o foi, provavelmente, da Península Ibérica e, sem dúvida, um dos maiores da Europa do seu tempo.

Pedro Nunes nasceu em Alcácer do Sal (antiga Salácia, de onde retirou o topónimo que juntou à sua assinatura – Salaciense (1)) em 1502. Descendente de judeus (comunidade de onde saíram algumas das mais cultas e laboriosas figuras da nossa História), parece, no entanto, ter sido educado na fé cristã, pois na sua obra não se encontram os mais leves vestígios de cripto-judaísmo (2).

Entre 1521 e 1522 obteve na Universidade de Salamanca (já então frequentada por muitos portugueses) a licenciatura em Artes, que constituía uma base para quem pretendesse seguir carreira na área das Ciências. Verificava-se, nesse curso, a convivência de ciências exactas (na altura não tão exactas como o são hoje) com disciplinas mais especulativas, mas há que ter, no entanto, em conta que o Homem Renascentista era, por norma, extremamente eclético (3). A componente das matemáticas esteve, possivelmente, presente nos seus estudos através da cadeira de Astrologia (na época, ainda uma ciência, embora não dissociasse a Astronomia da adivinhação (4)), que englobava as disciplinas de Teoria da Esfera, Aritmética, Geometria e Perspectiva. Cursos, ainda, algumas cadeiras de Medicina (terminaria a licenciatura em Lisboa, em 1532, passando, desde aí, a usar o título de Doutor (5)) cujo curso incluía uma parte de Artes e de Filosofia, já por si, entretanto, frequentadas. É de referir que o estudo da Astronomia para usos astrológicos era, então, incluída nos *curricula* dos cursos de Medicina, motivo pelo qual os cosmógrafos eram recrutados entre os médicos para orientarem os estudos relativos à Náutica.

Em 1525, foi convidado pelo rei D. João III para leccionar na Universidade de Lisboa a cadeira de Matemática e, em 1529, já bacharel em Medicina, foi nomeado Cosmógrafo do Reino, o que, num país cuja riqueza se baseava nas actividades marítimas e, como tal, no domínio e

Filosofia Moral na Universidade de Lisboa pouco depois da sua nomeação como cosmógrafo, assumiria o magistério da cadeira de Lógica em 1530 e, um ano depois, seria convidado para reger a cadeira de Metafísica. Em 1532, acabaria, no entanto, por interromper as actividades de docência para se poder dedicar totalmente ao cargo de Cosmógrafo.

Recebera, entretanto, de D. João III a incumbência de ensinar os seus seis irmãos (entre eles o Infante D. Henrique – não o Navegador, mas o futuro rei-cardeal). É nessa altura que, fruto do seu entusiasmo e dos esforços para esclarecer as dúvidas dos seus discípulos, desenvolve grande parte do seu trabalho científico (nomeadamente nas áreas da Geometria e da Trigonometria Esférica), traduzindo e melhorando (com comentários e aditamentos) obras de autores consagrados, como o *Tratado da Sphera* (original do inglês Joannes Sacrobosco (6)), e desenvolvendo as suas próprias teorias, como fez na notável obra *De Crepusculis*.

Mas a vida universitária voltava a chamá-lo, desta vez para ser o primeiro regente da novíssima cadeira de Matemática e Astronomia da Universidade recém-instalada em Coimbra (apesar de se ter mudado para a Lusa Atenas logo em 1537, seria apenas oficialmente nomeado em 1544). Ocuparia a cadeira até 1562.

Em 1547, como reconhecimento pelo seu valioso trabalho, é nomeado Cosmógrafo-mor do Reino, o que o obriga a dividir a sua existência entre Coimbra e Lisboa. Refira-se, a título de curiosidade, que uma das obrigações do Cosmógrafo-mor era uma aula diária de Matemática (aplicada à Náutica) na Corte. Esta “aula do Cosmógrafo-mor”, criada em 1559 para a formação específica dos pilotos das carreiras do Atlântico e do Índico (numa altura em que Portugal já atingira os limites da sua Expansão, havendo só que integrar e sistematizar os ensinamentos adquiridos “em bruto”), pode, de certa forma, ser considerada uma antepassada da Escola Naval (7).

Como Pedro Nunes foi o primeiro a ocupar este cargo, supõe-se que, até então, o ensino e avaliação dos pilotos



Monumento a Pedro Nunes em Alcácer do Sal.

desenvolvimento das técnicas de navegação, constituía um cargo de elevado prestígio.

Ora, justamente um dos aspectos menos esclarecidos sobre a vida de Pedro Nunes, além das poucas certezas que temos sobre os seus primeiros estudos, é o facto de um jovem recém-licenciado ter sido chamado pelo Monarca a desempenhar cargos de tal importância, o que nos sugere uma anterior ligação à Corte ou, em alternativa, uma precoce manifestação do seu génio científico, pois é um facto que o seu nome já era citado em obras de grandes matemáticos europeus muito antes da publicação dos seus primeiros trabalhos até hoje conhecidos (que só se verificaria em 1537).

E a sua carreira académica prosseguia: tendo sido encarregue da cadeira de

estivesse confiado, embora de forma irregular e não regulamentada, a alguém designado como “Piloto-mor do Reino”, à semelhança com o que sucedia na vizinha Espanha (o cargo de *Piloto Mayor* foi pela primeira vez atribuído a Américo Vespúcio, em 1508, provavelmente inspirado na realidade portuguesa). Como, porém, os arquivos dos Armazéns da Guiné e da Índia foram destruídos durante o terramoto de 1755, não existem certezas quanto a este facto.

Chamado em 1568 pelo rei D. Sebastião (de quem fora mestre) a reformar os pesos e as medidas do Reino, seria uma das personalidades convidadas pelo Papa Gregório XIII, em 1577, para se pronunciar sobre o projecto de reforma do Calendário (levada a cabo apenas em 1582), o que atesta de forma inequívoca o seu prestígio internacional.

Tendo fixado residência em Coimbra dois anos antes, Pedro Nunes viria a falecer em 1578, apenas uma semana depois da hecatombe de Alcácer-Quibir. Tal como Camões, morria com a Pátria um dos seus maiores vultos (8).

A OBRA

Um dos aspectos que mais se evidenciam na obra de Pedro Nunes é a sua faceta de pedagogo, pois além de ter sido mestre de três gerações de príncipes e de ter formado o espírito de alguns dos mais eminentes cérebros do seu tempo (como D. João de Castro e o padre jesuíta alemão Cristoph Clavius (9), de que falaremos adiante), foi, indiscutivelmente, o introdutor do ensino

sistemático da Matemática em Portugal (10). Mas, mais importante do que isso, procurou dar corpo a uma náutica científica até então quase exclusivamente baseada nos dados empíricos dos navegadores do século XV.

da luz solar nos vapores e poeiras suspensos no ar e na altura a que sobem esses vapores e poeiras) para um dado lugar da Terra. O livro foi aclamado em toda a Europa, merecendo o aplauso de personalidades como Tycho Brahe e Clavius

(que foi em Coimbra aluno do grande matemático português).

É justamente nesta obra que surge aquele que é considerado o grande invento do Mestre: o nónio (derivado da latinização do apelido do Matemático – *Nonius*). Mercê da sua incansável procura de precisão e rigor, Nunes concebe na “proposição III” da segunda parte, um acessório que, adaptado à linha graduada do astrolábio ou do quadrante, permitiria medir as alturas dos astros até à fracção de grau. Consistia de 45 arcos concêntricos, sendo o exterior dividido exactamente em 90 graus e os restantes, para o interior, sucessivamente, em 89, 88, 87... até ao último, que seria dividido em 46 partes iguais. Quando o marcador não “cortava” exactamente uma das marcas de grau da escala exterior, passaria, decerto, por uma das divisões das escalas interiores, sendo a fracção de grau calculada a partir daí. É, no entanto, pouco provável que Nunes tenha concebido fisicamente tal instrumento. A ideia seria posta em prática, primeiro por Clavius, com o auxílio de um

compasso para comparar uma escala móvel com a escala fixa e, por fim, por Pierre Vernier, que ligaria a escala auxiliar à alidade móvel. Há, assim, quem atribua ao acessório a designação de Clavius (utilizado na Alemanha) ou de Vernier (França e Países baixos), contudo, quando Vernier trouxe o seu aparelho à luz do dia, estava generalizada em França a designação de *Non*, sem dúvida a mais justa.

Além do Nónio, Pedro Nunes concebeu, ainda, um “anel náutico”, mais leve do que o astrolábio (como se baseava na projecção da luz solar através de um furo, não possuía alidade nem corpo central) e com uma escala de apenas 45 graus que lhe dava maior precisão, e dois “instrumentos de sombras”, um para determinar a declinação magnética do lugar (testado com sucesso por D. João de Castro) e outro para medir a altura solar, à semelhança de um relógio de Sol (este com resultados práticos menos rigorosos).

Outra grande inovação científica trazida por Pedro Nunes foi o conceito de “linha



Fac-símile da capa da 1ª edição do *Tratado da Sphera* (1537).

Como anteriormente referido, a obra científica de Pedro Nunes divide-se em duas partes essenciais: a tradução e melhoria de obras anteriores – caso do *Tratado da Sphera* – e o desenvolvimento de teorias próprias, como no *De Crepusculis*.

Publicado em 1542, o *De Crepusculis*, considerado por muitos a obra-prima de Pedro Nunes, procura dar resposta a uma das dúvidas do Príncipe D. Henrique (11): a duração dos crepúsculos em “diferentes climas” (latitudes). Para obter a solução do problema, que apresentou em seis casos-tipo, Nunes começou por calcular a duração do dia e da noite em função da latitude do lugar e da altura do ano, que condiciona a posição do Sol na Eclíptica. Recorrendo a processos geométricos, conforme era seu gosto, determinou a duração da aurora e do crepúsculo vespertino (fenómeno complexo que depende da reflexão



As linhas de rumo vistas pelo artista holandês Maurits Escher (1898-1972).

de rumo” ou Loxodrómia (12). Em 1537, no *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação*, respondendo a uma pergunta de Martim Afonso de Sousa, recém regressado de uma viagem ao Brasil (13), esclarecia que as rotas seguidas mantendo constante o ângulo com a agulha magnética (i.e. um rumo fixo) não são arcos de círculo máximo mas sim (com excepção dos casos particulares dos meridianos e dos paralelos) porções de curvas em espiral que convergem para os Pólos (14,15). No mesmo ano, no *Tratado em Defesa da Carta de Marear*, abordou, sob outra perspectiva, a mesma questão, defendendo como requisitos desejáveis das cartas de navegação a preservação de ângulos e a representação das linhas de rumo por linhas rectas (16) (projectão conforme), embora já prevendo a introdução de deformações físicas crescentes com a latitude (e para resolver este problema defendia a elaboração de várias cartas parcelares que não davam, no entanto, uma visão conjunta).

Seria, porém, o holandês Gerardus Mercator a colher, em 1569, os louros de conceber uma projecção com estas características e de aplicar o conceito de Loxodrómia à cartografia. Embora o facto esteja rodeado de alguma controvérsia, é provável que Mercator tenha sido fortemente

influenciado pelo trabalho de Pedro Nunes (Fontoura da Costa sugere a hipótese do geógrafo inglês John Dee, admirador e correspondente de Nunes e conhecido de Mercator, ter servido de “intermediário” entre ambos).

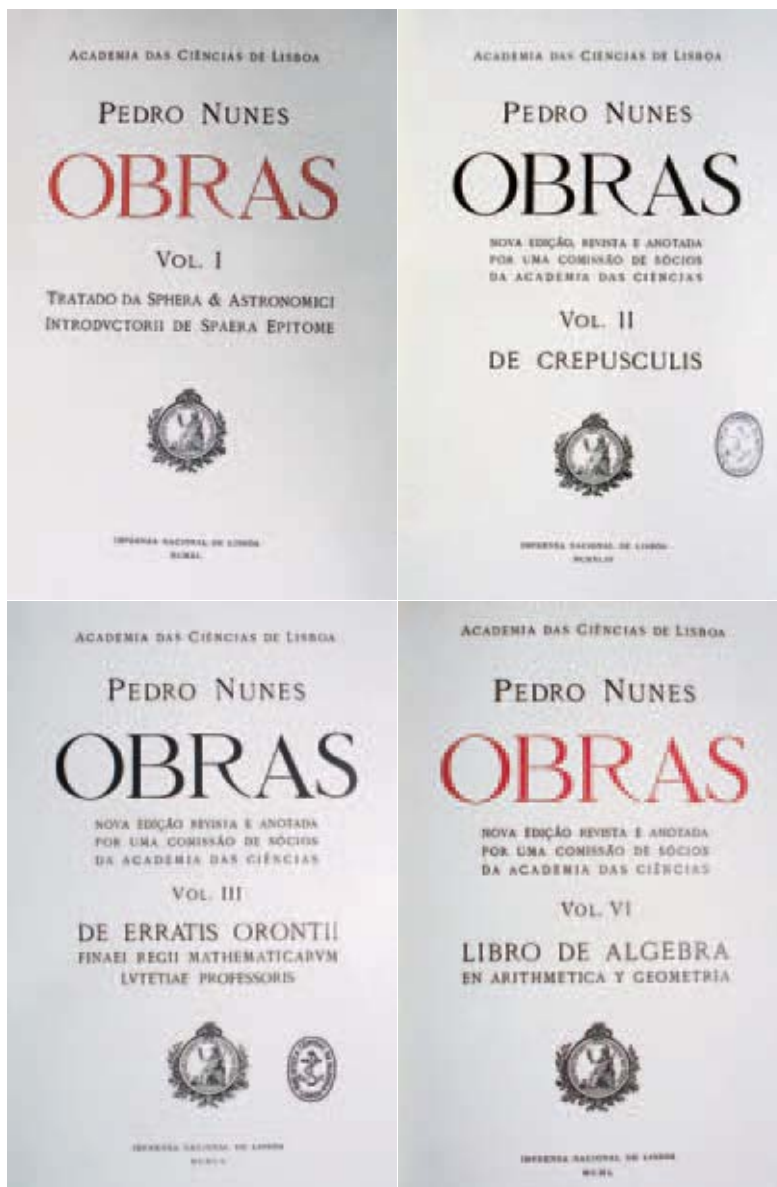
Da sua faceta de cosmógrafo é, ainda, de referir a determinação da latitude pela observação extrameridiana do Sol (com 1,

suficientemente exactos (Nunes, por seu lado, acusava os pilotos de cometerem erros grosseiros na aplicação das suas técnicas, pelo que esta colaboração não foi pacífica (17)).

Mas não se ficam por aqui os trabalhos do insigne Matemático, pois, para além das aplicações à Náutica, também se dedicou com entusiasmo às chamadas

2 ou três observações, a última opção com medição de azimute, dispensando o conhecimento da declinação), que permitia ultrapassar o problema da eventualidade do astro se encontrar coberto pelas nuvens aquando do meio-dia solar. Também simplificou o cálculo da latitude pela altura meridiana solar, com a modificação das tábuas solares através da introdução de tabelas de interpolação.

Saliente-se que Pedro Nunes não se enquadra no conceito de cientista-experimentador (contudo, não deixa de ser um verdadeiro homem do Renascimento, amante do rigor, da precisão e da verificação matemática, que praticava até à exaustão), pois o “laboratório” das suas teorias náuticas só podia ser o mar alto, razão por que necessitava da colaboração dos pilotos seus discípulos para as comprovar. Na verdade, alguns dos métodos preconizados pelo Cosmógrafo, como o das alturas extrameridianas do Sol para determinação da latitude, não tiveram, na prática, resultados



Nota de cem escudos.



Selo de cinco escudos.

“matemáticas puras”, ressaltando os seus talentos de geómetra e de algebrista (principalmente como geómetra, pois a sua álgebra é bastante dependente da Geometria (18)). O seu *Libro de Algebra en Arithmetica y Geometria* (19,20) teve grande divulgação na Península Ibérica e nele esteve muito perto de se tornar um dos pioneiros do Cálculo Diferencial. A Trigonometria Esférica foi outra das suas grandes paixões, tendo com ele atingido, segundo Gomes Teixeira (21), um nível que só seria suplantado no século seguinte por Viète, que aplicou o cálculo algébrico a esta disciplina.

Dedicou-se, ainda, à Cosmologia, tendo-se debruçado, com visão geométrica, sobre o movimento dos astros (nomeadamente o da Lua), e à Física, com a análise de alguns problemas de mecânica anteriormente estudados por Aristóteles (no *Libro de Algebra* aborda, ao de leve, o conceito de centro de gravidade e na parte final do *De Arte Atque Ratione Navigandi* dedica um capítulo inteiro à análise do movimento das embarcações a remos).

Já no Século XX, no início dos anos 40, a Academia das Ciências de Lisboa iniciou, sob o impulso do Professor Joaquim de Carvalho, e com a participação de ilustres figuras da comunidade científica nacional, como o Comandante Fontoura da Costa, um projecto de publicação das obras completas de Pedro Nunes. Acabaram, no entanto, por ser publicados apenas 4 dos 6 volumes previstos, em parte devido ao falecimento do impulsionador do projecto, em parte pelo facto de, na época, com as comemorações do Duplo Centenário (22), terem sido iniciados inúmeros projectos de edição de textos e de publicação de outros, tendo muitos sido abandonados, porque eram, talvez, superiores à massa crítica que os executaria. O trabalho foi, entretanto, retomado (23), prevendo-se ainda para este ano de centenário a publicação do primeiro volume. O acontecimento será, sem dúvida, uma bela homenagem ao grande homem de ciência que foi Pedro Nunes!



Brigue “Pedro Nunes” (1856-1874)



Navio-Escola “Pedro Nunes” (ex-“Thermopilae”)



Cruzador auxiliar “Pedro Nunes” (1916-1921)



Aviso de 2ª Classe “Pedro Nunes” (1934-1977)

A MARINHA E PEDRO NUNES

Têm sido escassas e dispersas as homenagens prestadas ao maior matemático português de todos os tempos, contando-se, entre elas, a atribuição do seu nome a uma cratera da Lua, a circulação da sua efígie nas notas e, mais tarde, nas moedas de cem escudos, a estampagem da sua figura nos selos de 5\$00 e, muito recentemente, a inauguração de uma estátua na sua terra natal.

A Marinha, no entanto, como principal depositária dos conhecimentos transmiti-

dos pelo grande Mestre, tem sabido honrar a sua memória, atribuindo o seu nome a um curso da Escola Naval (ano de entrada 1956) e a quatro navios de guerra, a saber:

- O brigue “Pedro Nunes”, lançado à água em 1856 e considerado inútil em 1874;

- O Navio-Escola “Pedro Nunes” (antiga galera inglesa “*Thermopilae*”), adquirido em 1896 e afundado ao largo de Cascais em 1907, durante um exercício de lançamento de torpedos;

- O cruzador auxiliar “Pedro Nunes” (antigo paquete “*Malange*” da Companhia Nacional de Navegação), adquirido pela Marinha em 1916, que serviu durante a Grande Guerra e foi desarmado em 1921, regressando, então, com seu o antigo nome à CNN;

- O aviso de 2ª classe “Pedro Nunes”, lançado em 1934 e abati- do em 8 de Outubro de 1977

A passagem deste centenário é uma excelente ocasião para pensar no seu nome para um navio.

OUTROS ILUSTRES MATEMÁTICOS PORTUGUESES

Embora sem o relevo e a projecção de Pedro Nunes, outras figuras se distinguiram em Portugal no estudo das Matemáticas (entre elas um ilustre Oficial de Marinha), muitas delas injustamente esquecidas ou menosprezadas. Aqui se referem as mais notórias:

José Anastácio da Cunha (1744 -1787)

Nasceu em Lisboa e foi oficial de Artilharia, tendo, em 1769, redigido a *Carta Físico-Matemática sobre a Teoria da Pólvora em Geral e a Determinação do melhor Comprimento das Peças em Particular*. Após

um período conturbado, Anastácio da Cunha, ocupa o lugar de Professor no Colégio de S. Lucas, o que lhe permitiu continuar a composição dos *Princípios Matemáticos*. Nesta obra, o autor define a convergência de uma série pela condição que mais tarde viria a ser redescoberta por Fourier (1811) e por Cauchy (1821), usando as séries convergentes para definir não só números reais, como também funções (ex: exponencial).

Chegou a ser preso e condenado pela Inquisição por heresias ideológicas e religiosas.



José Anastácio da Cunha



Daniel Augusto da Silva



Francisco Gomes Teixeira



Aureliano Mira Fernandes



Ruy Luís Gomes



Bento de Jesus Caraça



José Vicente Gonçalves



António Almeida Costa



José Sebastião e Silva

Foi um matemático que se antecipou a outros da época, tendo, por isso, as suas obras servido de referência a outros, como é o exemplo de *Ensaio sobre Princípios de Mecânica*.

Daniel Augusto da Silva (1814-1878)

Nasceu em Lisboa e frequentou a Academia Real dos Guardas-Marinhas, tendo-se formado em Matemática na Universidade de Coimbra. É o autor de *Sobre a Rotação das Forças em torno dos Pontos de Aplicação*, onde estão alguns resultados que viriam a ser redescobertos por Darboux. A sua segunda obra de referência é *Propriedades Gerais e Resolução Directa das Congruências Binómicas*, que por motivos de saúde do autor, ficou incompleta.

Foi professor da Escola Naval, tendo-se reformado no posto de Capitão-de-Fragata em 1868.

Francisco Gomes Teixeira (1851-1933)

Nasceu no distrito de Viseu. A sorte ditou que seguisse Matemática em vez de Teologia, obtendo o doutoramento com 20 valores no ano em que se formou, na Universidade de Coimbra. É autor de mais de 140 trabalhos de investigação em Análise Matemática, publicados em desta-

casas revistas. Em 1902 foram publicadas as *Obras sobre Matemática*, que foram utilizadas no Curso de Análise Infinitesimal.

Foi, provavelmente, o primeiro erudito português a estudar a obra de Pedro Nunes sob o ponto de vista do seu conteúdo científico, tendo ficado famosa a frase por si proferida: “Nunca deixei, em qualquer estudo matemático, de traçar a história da questão nele visada”.

Aureliano Mira Fernandes (1884-1958)

Nasceu em Mértola e faleceu em Lisboa. Estudou na Universidade de Coimbra, obtendo, logo de seguida, o doutoramento, com 20 valores. Nessa mesma altura foi nomeado professor catedrático da Universidade Técnica de Lisboa. As suas mais importantes investigações centram-se na Geometria Diferencial, tendo dado um grande contributo para o ensino.

Ruy Luís Gomes (1905-1984)

Nasceu no Porto, obtendo a licenciatura em Ciências matemáticas com 20 valores, e tirando o doutoramento em 1928. Foi um dos fundadores da Sociedade Portuguesa de Matemática do Centro de Estudos Matemáticos do Porto, bem como de outros movimentos. Em 1947 foi demitido pelo

regime vigente, razão pela qual, se tornou professor nas universidades da América do Sul, onde desenvolveu estudos sobre “Mecânica e Física Matemática” e “Análise Matemática”.

Bento de Jesus Caraça

(1901-1948)

Nasceu em Vila Viçosa em 1901. Em 1923 licenciou-se no Instituto de Ciências Económicas e Financeiras, onde integrou, logo de seguida, o seu corpo docente. Em 1941 fundou a “Biblioteca Cosmos”, colecção de livros de divulgação cultural, em que viriam a ser publicadas as duas primeiras partes dos *Conceitos Fundamentais da Matemática*, colecção de grande sucesso editorial.

Depois de ser demitido pela ditadura salazarista em 1946, viria a falecer dois anos depois.

José Vicente Gonçalves

(1886-1985)

Nasceu no Funchal e formou-se em Matemática na Universidade de Coimbra. Estudou com interesse a Análise Matemática e elaborou 5 compêndios de matemática elementar, tendo também criado vários cursos em

matemáticas específicas.

Vicente Gonçalves foi professor de Matemáticas na Faculdade de Ciências de Lisboa e fundou nesta Faculdade uma revista que durou até 1974.

António Almeida Costa (1903-1978)

Nasceu em Celorico da Beira, tendo concluído os seus estudos na Faculdade de Ciências do Porto em 1924. Os seus primeiros trabalhos foram sobre o Cálculo Vectorial e sistemas de equações às derivadas parciais. A partir daí, dedicou-se à Álgebra durante quatro décadas, fundando, inclusive, a primeira escola de algebristas portugueses e mais tarde a “Escola de Álgebra” de Lisboa, que ainda hoje prossegue com grande fôlego no Centro de Álgebra da Universidade de Lisboa.

José Sebastião e Silva (1914-1972)

Nasceu em Mértola no dia 12 de Dezembro de 1914 e licenciou-se em Ciências Matemáticas pela Faculdade de Ciências de Lisboa em 1937.

Douturou-se em 1948 na Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Na sua dissertação introduziu uma noção de convergência que viria a conduzir a uma categoria de espaços localmente convexos - os espaços de Silva.

Em 1951 foi professor catedrático do Instituto Superior de Agronomia, transitando por convite para a Faculdade de Ciências.

Foi director do Centro de Estudos Matemáticos de Lisboa durante cerca de 20 anos, desenvolvendo aí uma acção notável na formação de investigadores. Desde 21 de Abril de 1966 foi sócio efectivo da Academia de Ciências de Lisboa, tendo também sido membro da Comissão Portuguesa de União Matemática Internacional.

Notas:

(1) Nos trabalhos que publicou em Coimbra denominava-se *Petrus Nonius Salaciens*

(2) Apesar das suas origens judaicas, Pedro Nunes nunca foi perseguido, pois sempre gozou das simpatias e favores da Corte (ainda hoje se especula sobre os motivos de tais simpatias). As tenças que lhe foram atribuídas ao longo da vida foram sempre generosas e permitiram-lhe levar uma existência bastante desafogada.

(3) E para além das matemáticas, Pedro Nunes também se viria a dedicar à Geografia, à Física, à Cosmologia e... À Poesia!

(4) Pedro Nunes é, precisamente, um dos que marcam essa transição, pois referia-se à Astrologia (na sua componente divinatória) como “crendice vã e já quasi rejeitada que emite juízos sobre a vida e a fortuna”. No entanto, um episódio caricato atribui-lhe, em 1568, uma advertência à regente, D. Catarina, de que os astros estariam em posição desfavorável para o momento da coroação de D. Sebastião, pelo que vaticinava várias desventuras para o seu reinado. Na verdade, talvez tal vaticínio se devesse exclusivamente ao facto de Pedro Nunes conhecer bem o carácter intempestivo do seu antigo discípulo ou, então, apenas à avançada idade do Cosmógrafo.

(5) Pedro Nunes foi várias vezes confundido com outros dois Doutores homónimos seus contemporâneos: o Doutor Pedro Nunes, vedor da Fazenda Real na Índia em 1522 e reitor da Universidade de Lisboa em 1536, e o Doutor Pedro Nunes, inquisidor em Lisboa em 1565.

(6) Uma das suas poucas publicações em Português, juntamente com o *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação* e com o *Tratado em Defesa da Carta de Marear*, editadas no mesmo ano – 1537. À medida que foi ganhando notoriedade, Nunes passou a preocupar-se mais com a divulgação internacional dos seus trabalhos, redigindo-os na língua franca internacional da época – o Latim.

(7) A aula (e o cargo associado) manteve-se até 1779. Por essa altura foi criada a Academia Real da Marinha que, embora sem passagem formal do “serviço” acabou por englobar as funções que eram da responsabilidade do Cosmógrafo-mor.

(8) Fontoura da Costa aponta Pedro Nunes como uma das três grandes figuras do séc. XVI, ao lado de Camões e do historiador João de Barros, os três testemunhas do apogeu do Império, os três com obras editadas ainda em vida e os três afortunadamente desaparecidos antes da perda da independência nacional.

(9) Conhecido como “o Euclides da Companhia de Jesus”, foi um dos obreiros da reforma do Calendário patrocinada por Gregório XIII, em 1582.

(10) O surgimento desse ensino foi tardio e inicialmente associado, de um modo empírico, à Náutica, tendo como principais fontes as universidades de Salamanca e Toledo. Só com Pedro Nunes viria a ser introduzida uma fase teórica que integrava os conceitos empíricos existentes (alguns deles geniais, como os que foram apresentados no *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira ou no *Livro da Marinharia* de João de Lisboa).

Presidiu à Comissão para a modernização do ensino da Matemática nos liceus portugueses, onde promoveu e orientou “experiências-piloto” decisivas naquela modernização, a nível secundário. Muitas dessas experiências tiveram grande impacto a nível internacional, tendo sido a origem de projectos semelhantes em vários países. Foi o introdutor do método heurístico (indução matemática) nos programas do 3º ciclo liceal. Faleceu em 1972.

(11) Na verdade, tratava-se, já, de um problema muito antigo. Não é de excluir a hipótese da menção ao Príncipe se enquadrar nas habituais cortesias entre um autor e o seu mecenas ou nas diligências para dar um maior peso e uma maior legitimidade à obra.

(12) Designação atribuída por Snellius em 1624.

(13) Este experimentado navegador e fundador das primeiras colónias portuguesas no Brasil fez a experiência, ao sair do Rio da Prata para Lisboa, de seguir continuamente um rumo para Leste, convencido de que, ao descrever um arco de círculo máximo (como julgava ser a linha de rumo) perpendicular ao meridiano de partida, acabaria por interceptar o Equador. Acabou, no entanto, por navegar ao longo do paralelo de partida, paralelamente ao Equador e sem se aproximar deste.

(14) Em 1566, na obra *De Arte Atque Ratione Navigandi*, uma actualização, impressa em latim, do *Tratado de Certas Dúvidas da Navegação*, corrigiria este aspecto, afirmando que estas rotas se aproximam dos Pólos, sem, contudo, os atingir, dando um número infinito de voltas em torno deles.

(15) Da leitura da obra de Pedro Nunes, ficamos a ideia de, já na Antiguidade, Ptolomeu se ter apercebido de que nem sempre as linhas de rumo descreviam arcos de círculo máximo, o que é controverso e talvez seja sugerido pelo facto do Cosmógrafo pretender revestir as suas afirmações da autoridade de um sábio da Antiguidade Clássica, como era apanágio dos intelectuais do Renascimento. Agora, uma coisa é certa: foi Pedro Nunes o primeiro a descrevê-las matematicamente e a encontrar uma forma de as traçar na carta. Também encontrou um método de traçar a derrota ortodrómica (segundo um arco de círculo máximo, portanto, a distância mais curta a percorrer entre dois pontos sobre a superfície terrestre), assim como uma regra prática para a seguir, através da relação da latitude do lugar com o rumo do troço a percorrer.

(16) As cartas de navegação da época representavam a Terra como se esta fosse cilíndrica, apresentando todos os paralelos com o mesmo comprimento. Desta forma, eram introduzidas graves distorções pois, além das deformações do aspecto físico da Terra, também se deformavam as linhas de rumo. Estas eram apresentadas partindo, como vários raios, de várias posições na carta para os diferentes destinos a que os navegantes pretendessem chegar, o que, sobreposto à grade das latitudes e longitudes, resultava numa quadrícula no mínimo confusa.

(17) E, no entanto, no seu *Roteiro do Mar Roxo*, D. João de Castro, que examinou, na prática, várias teorias do seu mestre, partilha da sua severidade em relação à suposta falta de rigor de alguns pilotos. Mais tarde, porém, acabaria por admitir que técnicas como as do cálculo da latitude pelas observações extrameridianas do Sol não eram suficientemente práticas para uso corrente.

(18) Na sua álgebra, o Matemático não considera o 0 como um número (embora pressinta a sua necessidade) e não admite a existência de números negativos. Também “esbarrou” na noção de contínuo dos Números Reais, contornando esse problema por via geométrica (sempre!). Fica sempre, porém, no limiar dos novos conceitos, como

Segundo o Dr. Pedro Abellana, professor da Universidade de Madrid, foi o maior matemático de todos os tempos nascido na Península Ibérica, faltando-lhe apenas a consagração formal no mundo científico, especialmente no seu próprio país.



Jorge Manuel Moreira Silva
ITEN

se fosse demasiado humilde (e era, de facto!) para se aventurar em campos inexplorados.

(19) Escrito em Castelhanho, língua que Nunes dominava (vivera em Espanha e era casado com uma espanhola) por entender ser a língua mais comum na Península Ibérica e por aspirar a uma maior divulgação da obra.

(20) Apresente-se, a título de curiosidade, um exemplo da notação utilizada por Pedro Nunes (já em grande parte generalizada na época), que atribuía à variável x o símbolo co (cousa), ao seu quadrado o símbolo ce (censo), ao seu cubo o símbolo cu (cubo) e à soma o operador p (plus). Quem, numa primeira análise, consegue ler em 12.cu.p.18.ce.p.27.co algo como $12x^3+18x^2+27x$?

(21) Que foi pioneiro na análise científica do conteúdo da obra de Pedro Nunes.

(22) Restauração (1640) e Fundação da Nacionalidade (1143)

(23) Da comissão fazem parte três distintos Oficiais de Marinha: CMG Estácio dos Reis, CFR FZ Semedo de Matos e CTEN Costa Canas!

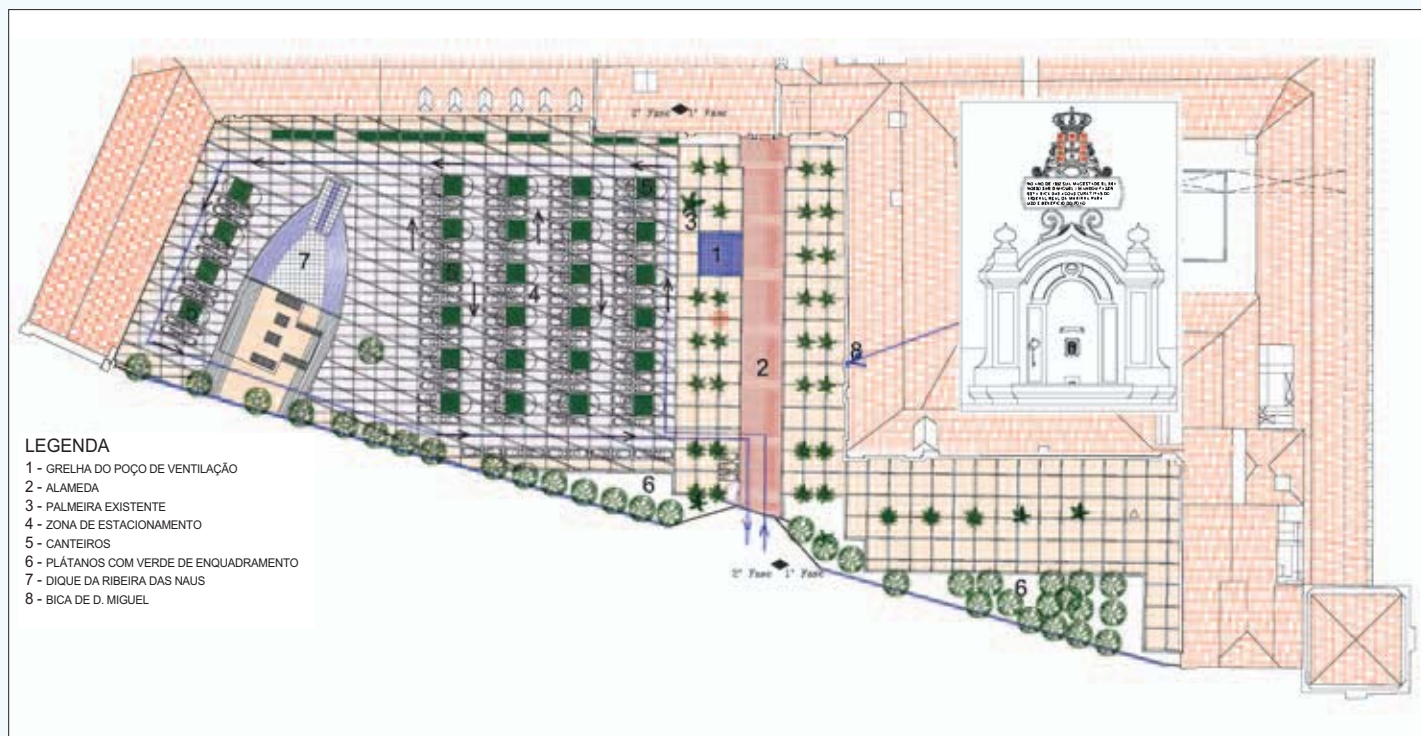
Agradecimentos:

Ao Sr. Comandante Costa Canas, pelos esclarecimentos técnicos prestados durante a redacção deste artigo.

Bibliografia:

- COSTA, A. Fontoura da, *A Marinharia dos Descobrimentos*, 3ª edição, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1960
- COSTA, A. Fontoura da, *Pedro Nunes (1502-1578)*, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1938
- COSTA, A. Fontoura da, “Quarto Centenário da Publicação do ‘Tratado da Sphera’ de Pedro Nunes”, *Petrus Nonius*, Lisboa, 1938, vol. I, fasc. 4, p.p. 337-356
- COUTINHO, D. F. M. de, “Notícia Crítica das Várias edições das Obras Matemáticas de Pedro Nunes”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. LIV, Lisboa, 1923
- CRATO, Nuno, “Pedro Nunes, Mercator e Escher”, *Expresso* (Revista), Lisboa, 13 de Fevereiro de 1999
- LEITÃO, Prof. Dr. Henrique, *A Quadratura do Círculo: Pedro Nunes na Historiografia dos Descobrimentos Portugueses*, I Seminário Internacional de História da Náutica, Escola Naval, 22 de Janeiro de 2002
- MAOR, Eli, *Trigonometric Delights*, Princeton University Press, Princeton, 1998
- MOTA, A. Teixeira da, *Os Regimentos do Cosmógrafo-mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal*, Junta de Investigação do Ultramar, Lisboa, 1969
- QUEIRÓ, João Filipe, *A Matemática em Portugal Antes de 1775*, Departamento de Matemática - Universidade de Coimbra, 1996
- TEIXEIRA, Francisco Gomes, *História das Matemáticas em Portugal*, Academia das Ciências de Lisboa-Biblioteca de Altos Estudos, Lisboa, 1934
- VENTURA, Manuel Sousa, *Vida e Obra de Pedro Nunes*, 1ª edição, Lisboa, Biblioteca Breve (Instituto de Cultura e Língua Portuguesa), 1985

Marinha, Metropolitano e Parada da Ribeira das Naus



A Marinha, numa acção que se enquadra nas longas e honrosas tradições de serviço público a que sempre se devota, continua a cooperar com o Metropolitano de Lisboa, E.P. e com a cidade.

O protocolo celebrado pela ocupação da parada tem permitido a construção de infraestruturas na Escola de Fuzileiros, três cobertas e um refeitório, bem como o início da recuperação das coberturas do edifício das Instalações Centrais da Marinha. Propunha-se também o Metropolitano, ao finalizar as obras, repôr a parada. É esse compromisso que está a honrar, de modo correspondente às relações de confiança e respeito mútuo, que marcam o actual exemplar relacionamento entre as duas instituições, ficando a grelha do poço de ventilação (1), remanescência da intervenção, como memorial de cumplicidade.

Haverá uma alameda (2), da entrada da Av. Ribeira das Naus ao arco da Praça do Município, com pavimento em lajedo de lioz acompanhado lateralmente por fiada dupla de palmeiras, de tronco esguio e porte elevado, de modo a não

afectar a visão do conjunto arquitectónico e integrando a palmeira (3), que todos sempre ali conhecemos. A opção pela pedra de lioz tem que ver com a presença desta pedra na fachada do edifício e com a relação, mais próxima, que se pretende entre o edificado pombalino e o exterior. O pavimento da envolvente à alameda e da área à direita da entrada da Ribeira das Naus, será em calçada à portuguesa em quadrícula de lajes de lioz.

A zona de estacionamento (4), com 165 lugares, será em calçada de cubos de granito rosa, com a quadrícula em calçada à portuguesa, dado o granito suportar melhor o tráfego intensivo, para além de absorver melhor a luz e criar uma tonalidade mais agradável. Toda a zona será enquadrada por grandes canteiros (5), onde serão plantadas árvores de pequeno porte, medronheiros e romanzeiras, que se misturam com arbustos e herbáceas vivazes acrescentando uma nota de cor discreta ao espaço.

Mantêm-se os plátanos, ficando na sua zona verde de enquadramento espécies herbáceas e arbustivas (6), delimitadas por faixas de calhau rolado.

Prevê-se a escavação de parte do extremo Norte do dique da Ribeira das Naus (7), situado entre a zona de estacionamento e a messe, face ao grande interesse histórico que possui e que

reporá a leitura sobre o sentido do conjunto edificado.

A iluminação de todo o espaço da parada será proporcionada pelos candeeiros actuais e por projectores de encastrar no pavimento, para iluminar as copas das árvores e marcar os pórticos que ladeiam as entradas. Aparelhos de iluminação razante, também encastrados no pavimento, balizarão os caminhos de circulação automóvel. A bica de D.Miguel (8), junto à Casa da Balança, será dotada de projectores submersos. Novas caleiras permitirão simplificar as operações de manutenção e num futuro, que se deseja próximo, retirar os inestéticos cabos existentes nas fachadas.

Estima-se que a obra esteja concluída, com excepção de uma zona junto à grelha de ventilação, no próximo mês de Agosto.

Mas, os que servem na Marinha, só ficarão totalmente recompensados, quando virem a alegria da cidade e do Metropolitano de Lisboa, E.P., ao inaugurar a nova linha, dando assim corpo à expressão do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, de que é com júbilo que se vê o metropolitano entrar no rio pela porta da Marinha.



J. M. Primo Gonçalves
CALM EMQ

Apresentação do Livro

“A Marinha na Investigação do Mar”

1800-1999

“À memória dos hidrógrafos nossos antecessores que, respeitosamente, recordamos e ao Instituto Hidrográfico onde, desinteressadamente, servimos a Marinha e o País.”

Assim começa o livro intitulado *A MARINHA NA INVESTIGAÇÃO DO MAR 1800-1999*, que foi divulgado no passado dia 14 de Dezembro de 2001 no Instituto Hidrográfico. Este livro, da autoria do CMG Teixeira de Aguiar, do CFR Silva Ribeiro, do CFR Melo e Sousa, do 1TEN Albuquerque e Silva, do 1TEN Reis Arenga e do 2TEN Santos Serafim, foi promovido pelo Instituto Hidrográfico de modo a dar a conhecer os assombrosos trabalhos da Marinha na investigação do mar durante os últimos dois séculos. A edição da obra contou com o patrocínio das empresas EDM (Empresa de Desenvolvimento Mineiro), MARCONI (Comunicações Internacionais) e SOMAGUE.

Numa análise mais pormenorizada ao conteúdo do livro verifica-se que este se encontra estruturado em oito grandes áreas. O capítulo “Organização Hidrográfica” aborda a génese da organização hidrográfica em Portugal, começando pela Casa da Guiné, passando pelas diversas reestruturações e reformas, até ao actual Instituto Hidrográfico. O capítulo “Actividade Hidrográfica” descreve os levantamentos hidrográficos efectuados, os métodos de trabalho utilizados e outros aspectos da vivência do pessoal durante a realização dos trabalhos de campo, desde as Missões Hidrográficas até às actuais Brigadas Hidrográficas. O capítulo “Cartografia Terrestre” trata os trabalhos dos oficiais da Armada nas áreas da Geografia e da

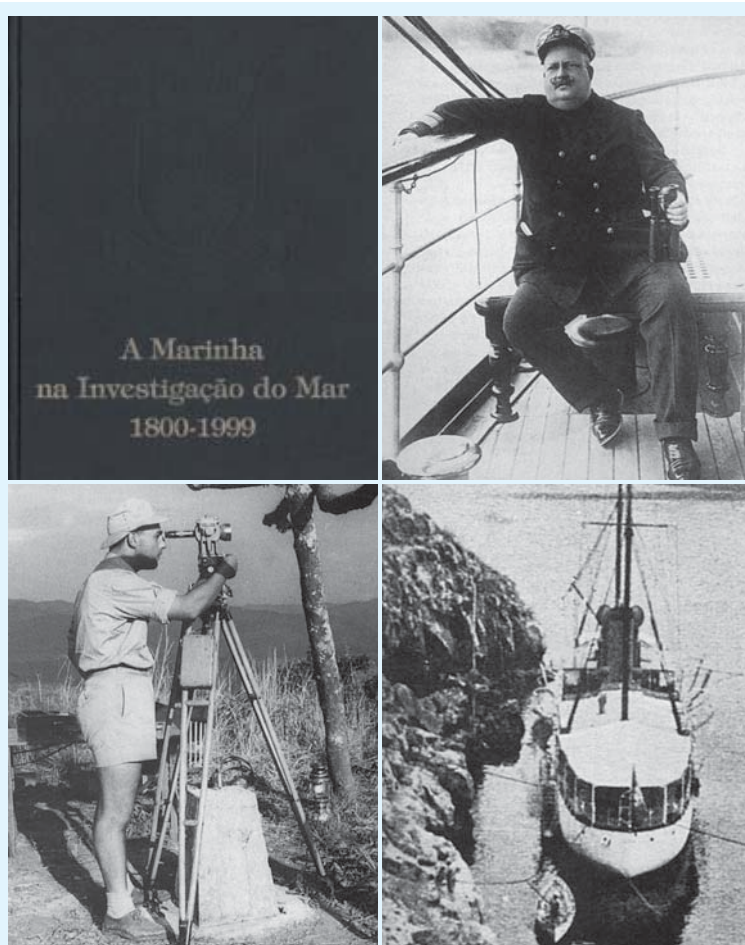
Geodesia, desde a expedição de Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens ao interior de África, passando pelo problema da delimitação de fronteiras e pelo estabelecimento de redes geodésicas no antigo ultramar português. O capítulo “Oceanografia” caracteriza a evolução da actividade

da Marinha, na rua do Arsenal, até ao Convento das Trinas, passando também pelos edifícios de apoio nos Foros de Amora e na Azinheira. O capítulo “Projectando o Futuro” anuncia as grandes linhas orientadoras da actividade futura do Instituto Hidrográfico.

Em 1992 o Instituto Hidrográfico havia incentivado a realização de um estudo destinado a fazer luz sobre os trabalhos hidrográficos quinhentistas. Desse esforço resultou a publicação do livro intitulado *A Hidrografia nos Descobrimentos Portugueses*, da autoria do CFR Silva Ribeiro, obra de referência no estudo da expansão. Ficara por investigar outro período notável da actividade da Marinha na investigação dos oceanos: o que corresponde à afirmação ultramarina nos séculos XIX e XX. A feliz possibilidade de se conjugarem os esforços de diversos oficiais permitiu a publicação da presente obra, que partiu de um trabalho preliminar realizado pelo CMG Teixeira de Aguiar e se desenvolveu através da compilação de informação extraída de textos elaborados por diversos oficiais e publicados, maioritariamente, nos Anais do Clube Militar Naval. In-

tegra, igualmente, uma parte substancial investigada propositadamente em informação original existente no Arquivo Geral de Marinha, na Biblioteca Central da Marinha, na Biblioteca do Estado-Maior da Armada, nas Divisões de Hidrografia, Oceanografia e Navegação do Instituto Hidrográfico e nas Brigadas Hidrográficas. Inclui, também, informação recolhida oralmente junto de camaradas hidrógrafos mais antigos, cujo contributo foi essencial para esclarecer dúvidas e melhorar o rigor do texto.

Albuquerque e Silva
1TEN



oceanográfica em Portugal e relata as principais campanhas realizadas pelo nosso país nos oceanos Atlântico e Índico. O capítulo “Alguns Nomes Célebres” apresenta breves notas biográficas dos oficiais da Armada já falecidos, que mais se destacaram nas áreas da Hidrografia, Cartografia e Oceanografia. O capítulo “Navios Hidrográficos” exhibe os navios da Armada que, ao longo dos tempos, foram sendo atribuídos à actividade hidrográfica e oceanográfica. O capítulo “Sedes e Instalações de Apoio” assinala as instalações do Instituto Hidrográfico desde a sua fundação, em que foi alojado numa ala do actual edifício da Administração Central

O Ciclone

O Carlos e o Joaquim são dois jovens que frequentam diferentes liceus, mas têm uma paixão em comum: ambos gostam do mar. Assim, para poderem concretizar a sua vocação, terminado o curso liceal, irão encontrar-se na Faculdade de Ciências de Lisboa(1), para frequentarem o curso preparatório que lhes dará possibilidade de acesso à Escola Naval. A Marinha é mais do que o mar. São os navios, as viagens, a descoberta do desconhecido, enfim, uma carreira cheia de encantos.

Estamos em 1941. Durante esse ano lectivo, prestes a terminar, o Joaquim e o Carlos criam uma sólida amizade que irá durar para sempre. Cursam as cadeiras exigidas para a sua preparação. São quatro. A mais importante é, sem dúvida, a Álgebra Superior, Geometria Analítica e Trigonometria Esférica, cujo mestre é o professor Ramos e Costa, que recita as lições com uma precisão desconcertante. Ir às aulas teóricas ou ler a sebenta é rigorosamente o mesmo. A Física é dada por Amorim Ferreira, um mestre exigente. A ele se deve a introdução do Serviço Meteorológico Nacional. (2)

O famoso D. António Pereira Forjaz, era o dono da Química. Um mestre inesquecível. É dele a célebre *boutade* ao recordar uma reunião que tinha tido em Paris com outros sábios, sendo um deles a Madame Curie: “Só sábios éramos sete”. A quarta cadeira, o Desenho Rigoroso, era dada pelo coronel Ressano Garcia que, além de grande mestre, era tido como um brilhante humorista, como provam as belas caricaturas que nos deixou. Conta-se dele, que, sendo aluno da Faculdade e tendo dado uma resposta menos feliz, o mestre (diz-se que foi o consagrado Aquiles Machado) chama o continuo e ordena: “Traga um molho de palha”. Espontaneamente, Ressano Garcia(3) replica: “Traga outro para mim!”

Carlos e Joaquim são alunos aplicados. Interessam-se pela história da instituição que os está formando. Merece a pena conhecê-la. De facto, naquele sítio, existiu o chamado Noviciado da Cotovia, que foi extinto em 1759, quando os jesuítas foram expulsos do país. Ali foi criado, por decreto de D. José, datado de 7 de Março de 1761, o Colégio Real dos Nobres, que pretendia ter uma apre-

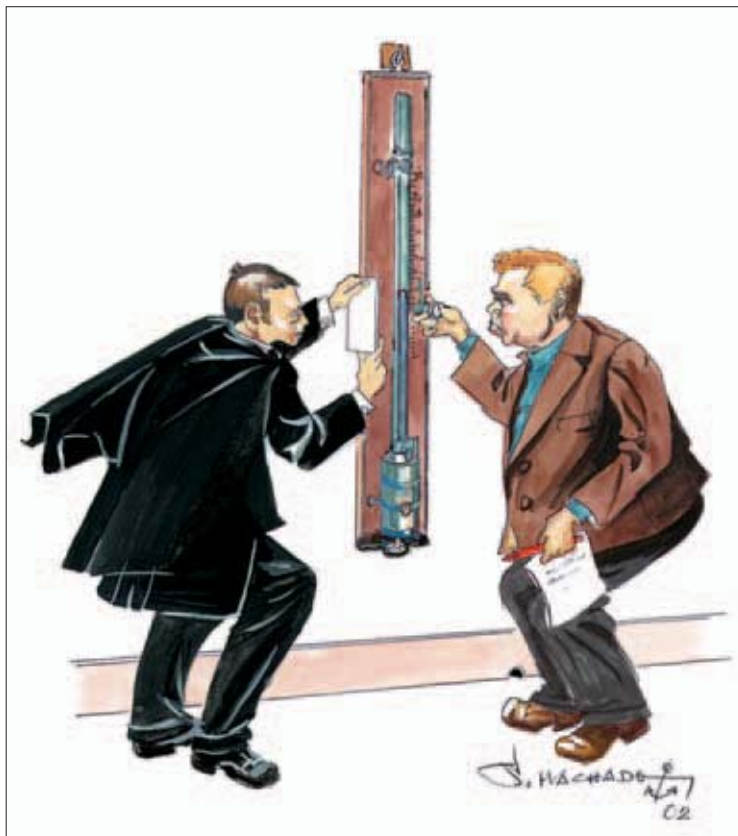
ciável vertente científica. A finalidade desta instituição era disciplinar os filhos dos nobres, uma classe parasitária, criando-lhes regras de comportamento e tornando-os úteis para a sociedade.

Foi rápida a degradação do ensino no Colégio dos Nobres, apesar dos esforços do marquês de Pombal que, aliás, tinha sido o responsável pela sua criação. Em 1772, eram

1843, um violento incêndio destrói as instalações desta promissora Escola. É preciso esperar 14 anos até que seja aprovada a reconstrução do edifício que vai arrastar-se até 1879. Em 1911, à semelhança da Universidade de Coimbra, passam a existir instituições similares em Lisboa e no Porto, sendo nelas criadas Faculdades.

Assim, a Faculdade de Ciências de Lisboa recebe o edifício que foi da Politécnica. É uma construção imponente, tem belas fachadas, longos corredores que levam às salas de aula e aos anfiteatros que, mesmo vazios, impõem respeito. Ao seu lado um magnífico Jardim Botânico, repleto de espécies raras, de sombras acolhedoras que convidam a descansar enquanto se estuda a lição da véspera ou se prepara o tema da próxima repetição.

As aulas práticas são, talvez, o maior encanto para os jovens universitários. No Laboratório de Química misturam-se produtos diferentes, que produzem as mais estranhas reacções. No de Física estuda-se a máquina de Atwood ou o espectro dum campo magnético. E foi, precisamente, neste Laboratório, que, ao fim duma tarde igual a tantas outras, o professor assistente, depois de falar de Torricelli, dirige-se ao Carlos e ao Joaquim: “Vocês aí! Vão



abolidas as disciplinas de carácter científico tendo sido transferidas para a Universidade de Coimbra, juntamente com o equipamento do Gabinete de Física, um valioso tesouro, que ainda existe, apesar de muito delapidado.

Naquelas instalações funcionaram a Academia Real de Marinha, a Academia de Fortificação, Artilharia, e Desenho, a Brigada de Artilharia, a Aula de Comércio, tendo-se começado a instalar o Observatório Real de Marinha. Com a mudança das mentalidades na sociedade portuguesa, o Colégio dos Nobres deixa de fazer sentido. Em 4 de Janeiro de 1837 é extinto.

O triunfo da Revolução Liberal e a notável política de instrução do ministro Passos Manuel, fazem nascer — por decreto de 11 de Janeiro de 1837(4) a Escola Politécnica que herda o espólio do Colégio dos Nobres. Naquela Escola, onde se ministra um tipo de ensino superior, são dadas as matérias preparatórias para a formação técnica dos futuros militares. Todavia, em 22 de Abril de

ler a pressão atmosférica”.

Medir a pressão atmosférica seria uma tarefa fácil se não fossem as exigências do prof. Amorim Ferreira. Talvez devido à sua paixão pela meteorologia, era necessário fazer várias observações com a ajuda do nónio, introduzir correcções, como por exemplo a altura do observador e os valores obtidos tinham de ser analisados pela aplicação da teoria dos erros. Enfim, uma estafa.

Os dois estudantes esforçam-se por dar o seu melhor e obtêm 995.4 milibares(5) “Não pode ser”, afirma o professor assistente. “Repitam!”. E lá foram, os dois aplicados alunos repetir a leitura. Não têm dúvida. São mesmo 995.4 milibares. Perante a insistência, o mestre vai até à larga janela, olha para o céu iluminado por um Sol magnífico. As árvores não mexem. Condescendente, afirma: “Tratamos disso para a semana.”

O assistente tinha fortes razões para não acreditar em tão absurda leitura. De facto, a pressão atmosférica normal é da ordem do

1013 milibares. Se a leitura dos alunos estivesse correcta já estaria a desenhar-se uma forte tempestade.

No dia seguinte, que foi sábado (por acaso um Sábado Magro) como o tempo estava de mau cariz, poucos alunos foram à Faculdade. O Carlos e o Joaquim não podiam faltar. Tinham aula de química. No anfiteatro, D. António, sempre exuberante, expunha a matéria. O vento e a chuva foram aumentando. Às tantas, uma forte rajada levanta os vidros da clarabóia que caem, com estrondo, no pavimento. Os alunos abrigam-se debaixo das carteiras. Com as alunas aos gritos, o Mestre sai apressadamente e a aula acaba.

Estava a desencadear-se um dos mais violentos temporais de que há memória no nosso país. A pressão atmosférica desceu a 952.1 milibares e, agora sim, percebe-se que o valor lido pelos incompreendidos estudantes, não era mais do que o prenúncio da tempestade. Uma tempestade que teve rajadas de 200 km/hora e em que morreram mais de duas centenas de pessoas pelo país fora. Foram abatidas milhares e milhares de árvores. Lisboa foi uma cidade muito sacrificada. Inúmeros prédios danificados. Perderam-se mais de 100 fragatas do Tejo. Um hidroavião *Clipper* afundou-se na doca de Cabo Ruivo. A nau *Portugal*, virou-se. E, até o Infante D. Henrique, essa figura de proa do Padrão dos Descobrimentos, ainda em estafe, perdeu-se no Tejo. Curiosamente, nesse dia 15 de Fevereiro, esta-

va previsto o lançamento da quilha dum petroleiro para a Marinha que viria a chamar-se *S. Brás*. A cerimónia foi adiada.

O fim da tarde não foi fácil nem para o Joaquim e nem para o Carlos. O primeiro, embrulhado na sua capa, que sempre usava, chegou a casa que nem um pinto. Para o Carlos a viagem foi mais longa. É ele que conta: "Dirigi-me para o comboio da linha do Estoril, rumo a S. Pedro, onde morava desde os seis anos. Entre Caxias e Paço de Arcos, no local que, vim a saber, se chama Escada de Jacob, o mar saltava com uma fúria como nunca tinha sido visto. O comboio teve que parar e aguardar uma acalmia para prosseguir. A primeira vez que tal acontecia. Era o princípio dos efeitos de terem tirado a areia da língua que se estendia entre a Cova do Vapor e o Bugio. Esta língua destruída por dragas que levaram a areia para o Poço do Bispo, passou a permitir a exposição ao mar, em ocasiões de temporal, de toda a região entre a Parede e a Rocha de Conde de Óbidos. E, hoje, a situação mantém-se, não obstante as enormes quantidades de pedra que se colocam para proteger a região. Se com essa pedra e tetrapodos lançados entre o Bugio e a Trafaria refizessem a citada língua de areia, o Porto de Lisboa ficaria protegido tal com antigamente".

Estou grato aos almirantes Carlos Garcez de Lencastre e Joaquim de Carvalho Afonso, companheiros da Escola Naval, pela lembrança deste episódio, que me deu a oportu-

nidade de contar esta desprezível história, cuja moral pode ser esta: *nem sempre os mestres estão certos, nem os alunos errados.*



A. Estácio dos Reis
CMG

Notas

(1) A Faculdade de Ciências esteve instalada na rua da Escola Politécnica até Março de 1978, quando ali deflagrou um violento incêndio. (Quantas vezes ardem os edifícios na cidade de Lisboa?) Por esta razão, a Faculdade foi transferida para a Cidade Universitária, ao Campo Grande. As antigas instalações abrigam, actualmente, o Museu da Ciência e o Museu Nacional de História Natural.

(2) O Serviço Meteorológico foi criado por dec. de 29-8-1946. Todavia, na Marinha havia uma longa tradição no campo da previsão do tempo, tendo sido o seu ensino teórico regulamentado na Escola Naval, no ano de 1887. Em 25-12-1923, cria-se a Repartição do Serviço Meteorológico na Intendência de Marinha, "à qual incumbem os serviços de informações nacionais e internacionais e de previsão do tempo" e, em 18-12 do mesmo ano é atribuído ao Serviço Meteorológico da Marinha a previsão do tempo e cartas sinópticas da situação atmosférica. Em 6-12-1928 é criada a Estação Meteorológica de Marinha no Atlântico (Horta).

(3) É curioso assinalar que, à excepção de Ramos e Costa, todos os outros consagrados catedráticos eram oficiais do Exército, originários da Arma de Engenharia.

(4) Atendendo ao facto da Escola Politécnica ser destinada, fundamentalmente, à preparação de militares o decreto foi assinado pelo ministro da guerra, visconde Sá da Bandeira.

(5) As pressões atmosféricas indicadas foram fornecidas pela Dra. Ana Branco Marques, do Instituto de Meteorologia, o que muito agradecemos.

BONS SERVIÇOS PRESTADOS À MARINHA

Realizou-se no passado dia 24 de Janeiro, no Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a cerimónia de condecoração do Dr. Guilherme Couvreur de Oliveira, médico da Direcção de Faróis e do Dr. José Júlio Campos da Comissão do Domínio Público Marítimo.

Estas condecorações concedidas pelo Almirante CEMA, representam o justo reconhecimento por aqueles que, tão generosamente, deram parte importante do seu esforço ao serviço da instituição.

O Dr. Guilherme Couvreur de Oliveira, médico da Direcção de Faróis desde 26 de Setembro de 1962, foi agraciado com a Medalha da Cruz Naval de 1ª classe.

Nas palavras que então dirigiu ao homenageado, o Almirante CEMA referiu o gosto que o Dr. Guilherme de Oliveira tem manifestado pelas actividades ligadas ao mar e à Marinha, a determinação e o entusiasmo que coloca na sua actividade, para a qual, ainda hoje, com os seus oitenta e quatro anos de idade, dá a sua contribuição diária.

Ao longo de 40 anos, a acção do Dr. Guilherme de Oliveira foi muito apreciada, merecendo de todos a maior estima e consideração. Admirado pelos que com ele convivem, tem sido, além do médico, um conselheiro e um amigo de todas as guarnições da Direcção de Faróis.



O Dr. José Júlio Campos que vem desempenhando a função de Vogal da Comissão do Domínio Público Marítimo, em representação das Administrações Portuárias Autónomas desde 2 de Junho de 1976, foi condecorado com a Medalha Naval de Vasco da Gama.



rítimo, tanto pelas suas sempre oportunas e judiciosas intervenções, como pelo elevado número e excepcional qualidade dos pareceres de que foi relator.



NOVO CHEFE DA CHEFIA DO SERVIÇO DE APOIO ADMINISTRATIVO

● No passado dia 25 de Outubro, no Gabinete do CALM SSF Correia Jacinto, tomou posse o novo Chefe da Chefia do Serviço de Apoio Administrativo (CSAA), o CMG AN Reinaldo Silva Castro, que rendeu o CMG AN António Joaquim Almeida de Moura.

O Comandante Silva Castro, de 53 anos de idade, concluiu o curso da Escola Naval em 1973, tendo servido a bordo dos N.R.P.

"Alm. Magalhães Corêa" (1973-76) e "Comandante Roberto Ivens" (1981-85), como Chefe do Serviço de Abastecimento e Secretário Tesoureiro, e "Vasco da Gama" (1991-92), como Chefe do Departamento de Logística.



Em terra prestou serviço no G1EA, na Escola de Abastecimento (1976-80), no CAACM (1986-89), nas Messes de Lisboa e de Cascais (1989-91), onde foi Director e no EMA, na Divisão de Planeamento (1992-96).

Foi, ainda, Chefe do Gabinete de Ligação da Marinha na Navilco, em Filadélfia, entre 1996 e 1999 e, a partir desta data, foi Chefe do Departamento de Administração Financeira da Direcção de Navios.

Da sua folha de serviços constam diversos louvores e condecorações.

Em 24 de Janeiro, no Gabinete do Almirante CEMA, teve lugar uma cerimónia onde foi agraciado com a Ordem Militar de Avis - Grau de Cavaleiro, atribuída pelo Presidente da República.

NOVO DIRECTOR DO INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

● No passado dia 19 de Dezembro, teve lugar no Salão Nobre da Direcção-Geral de Marinha a cerimónia da tomada de posse do novo Director do Instituto de Socorros a Náufragos, CMG RES Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral, presidida pelo Director-Geral de Marinha VALM António João Neves de Bettencourt.

O CMG Correia do Amaral, que rendeu neste cargo o CMG RES José Manuel Batista Coelho Rita, cessou recentemente o desempenho das funções Director-Técnico dos projectos de Marinha, no âmbito da cooperação técnico-militar com a República de Moçambique.

Como oficial subalterno desempenhou funções na Companhia Nº 2 de Fuzileiros em Moçambique (1967/69) e no NRP "Comte. Sacadura Cabral" em Cabo Verde e Angola (1971/73). Como oficial superior foi Director de Instrução na Escola de Fuzileiros, Capitão do Porto de Angra do Heroísmo, Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval, Comandante da Escola de Alunos Marinheiros, Comandante do NRP "Almeida Carvalho" e Director (interino) da DSF e Adido Naval e de Defesa em Paris.

Dos cursos frequentados destacam-se o Curso de Especialização em FZE e em Artilharia e o Curso Superior Naval de Guerra.

Na sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.



JANTAR DOS PILÕES NAVAIS

● Presidido pelo CMG AN Silva e Pinho, decorreu no passado dia 14 de Dezembro, nas instalações do Clube Militar-Naval, um jantar de confraternização dos antigos alunos do Instituto Militar dos Pupilos do Exército (IMPE) que prestam serviço na Marinha de Guerra Portuguesa. A iniciativa, que reuniu uma boa representação das três dezenas de antigos alunos no activo, teve como pretexto a realização de uma jornada de reflexão sobre a grave crise originada pelas recentes tentativas de encerramento de tão prestigiada instituição que, ao longo de mais de noventa anos, tem fornecido à Nação um vasto leque de cidadãos empenhados e profissionais competentes. Serviu também o convívio para o lançamento do Núcleo dos Pilões Navais, que funcionará no âmbito da Associação dos Pupilos do Exército (APE). No final foi o número de convivas fortemente engrossado com algumas presenças, entre as quais as do CALM AN Nunes da Cruz e do CALM AN Correia Jacinto.

A todos os pilões navais que, por lapso ou falta de tempo, não puderam ser convocados para o evento, nomeadamente os que se encontram na situação de Reserva ou Reforma, solicita-se o envio do respectivo contacto para ITEN Moreira Silva e-mail: jorge.mm.silva@dix.pt



Instituto de Odivelas (Internato e Externato)

**Tradição de excelência
Exigência e disciplina
Sucesso escolar
Realização pessoal
Crescimento harmonioso**

O Instituto de Odivelas proporciona os planos curriculares oficiais para os 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e do Ensino Secundário.

O Instituto propõe um projecto pedagógico apoiado em tecnologias modernas, integrando actividades exclusivas que permitem desenvolver a personalidade das alunas de forma dinâmica e integral.

Actividades de complemento curricular:

Informática
Puericultura
Culinária
Drama Educativo
Desportos colectivos
Esgrima
Equitação
Instrução Militar, etc.

Período de inscrições:
Junho de 2002



INSTITUTO DE ODIVELAS

Largo D. Dinis,
2675-336 Odivelas
Tel : 21 933 71 07
Fax : 21 934 07 34
www.exercito.pt

FESTA DE NATAL DO HOSPITAL DE MARINHA

● Realizou-se no passado dia 17 de Dezembro a Festa de Natal dos doentes internados do Hospital de Marinha. Orientaram e organizaram cuidadosamente todos os pormenores deste evento as Voluntárias Visitadoras da Cruz Vermelha (Núcleo do HM).



Estiveram presentes: D. Maria Amélia Furtado Luzes, Presidente da Delegação da Cruz Vermelha Portuguesa de Lisboa, o CMG MN Rui Abreu em representação do Director de Saúde Naval o Director e o Sub-Director do HM.

Foram muitos e de qualidade, os artistas que nos visitaram: António Fortuna (Agente Artístico), Shagundo Galarza (Maestro), Chico Dias (Apresentador), o rancho infantil da Manutenção Militar, Paula Ribas, Luís N'Gambi, Luís Rocha, José Teixeira, Isabel Vitorino, Eduardo Santana, José Reza, Ana, Paulo Filipe, as Baby, Ana Rita e "Becas" no momento de fado.

Foram algumas horas diferentes para todos os que aqui se vêm privados da



saúde, mas não da amizade e solidariedade.

No final, a D. Maria Eugénia, Coordenadora do Grupo das Visitadoras da C.V.P., agradeceu a todos os que colaboraram para que este dia fosse possível.

FESTA DA GUARNIÇÃO

● No passado dia 20 de Dezembro, teve lugar a Festa de Natal do Hospital de Marinha, da guarnição e suas famílias, organizada pelo Serviço de Assistência Religiosa e pelo Departamento de Enfermagem.

Durante a manhã na Capela o mistério do Natal tornou-se mais visível e cada um foi convidado a levar uma mensagem de paz para a sua vida. De tarde, alguns artistas fizeram as delícias dos mais pequenos.

FESTA DE NATAL NA DIRECÇÃO DE FARÓIS

● Realizou-se no passado dia 20 de Dezembro a tradicional Festa de Natal da Direcção de Faróis com a presença dos familiares directos dos elementos que prestam serviço na unidade. Foi rezada uma missa de natal na nova sala de aulas do Núcleo de Formação de Faroleiros pelo Capelão Gomes Beltrão, à qual se seguiu uma visita guiada ao Museu da Direcção.

Procedeu-se seguidamente à entrega de prémios dos Torneios de Natal de Futebol e Sueca.



Foi servido um almoço volante no refeitório da direcção, que se encontrava ornamentado com uma bela árvore e presépio de Natal.

O Director de Faróis, CMG Amaral Pereira, endereçou os votos de Boas Festas a todos os colaboradores e seus familiares, sendo depois, com o patrocínio de alguns fornecedores, distribuídos presentes de Natal às crianças, que ficaram muito agradadas com a festa de Natal da "escolinha dos papás".

FESTA DE NATAL NO HOSPITAL GARCIA DE ORTA

● Com a aproximação da quadra natalícia, a Marinha e o Hospital Garcia de Orta organizaram em conjunto um evento no âmbito da Festa de Natal do Serviço de Pediatria deste Hospital, que decorreu no passado dia 21 de Dezembro.

Com o objectivo de proporcionar às crianças internadas naquele serviço um momento especial e inesquecível e, tendo em conta a época festiva, a Marinha contribuiu para que a tradicional Festa de Natal naquele Hospital fosse diferente do que é habitual.

Desta forma, a Marinha, através da Esquadrilha de Helicópteros reuniu esforços no sentido de participar com um helicóptero a sobrevoar a área do hospital e



posteriormente aterrar no seu heliporto. Durante o tempo que o helicóptero sobrevoou o heliporto, as crianças foram surpreendidas pela descida de um "Pai Natal".

Após a aterragem do helicóptero, alguns militares, vestidos a rigor de acordo com a época natalícia, distribuíram presentes às crianças ali presentes. De seguida, dirigiram-se para o serviço de Pediatria, onde distribuíram também presentes às crianças que por motivos de saúde não puderam presenciar o evento.

O CALM Alexandre da Fonseca, Comandante da Flotilha, juntamente com CFR Gomes de Sousa, Comandante da Esquadrilha de Helicópteros e o CFR MN Cardoso Tavares, Director do Centro de Medicina Naval estiveram presentes no decorrer deste evento, que, desejavelmente se deve repetir no futuro.

A Madrinha do “Bérrio”

Nasceu em 1969 e, com ele, mais quatro irmãos. Adoptaram o nome de família “Rover”. Em 1969, pelas mãos de uma jovem senhora, D^a. Mary Haynes, filha de Marinheiro, ela própria WRNS e esposa do CALM William Hanes, Director of Naval Ships Production em 1969, teve direito a nome próprio: “Blue”. “Blue Rover” ficou até 1993, ano em que foi adquirido pela Marinha Portuguesa e crismado de “Bérrio”.

Já então como NRP, frequentou com êxito e ombro a ombro com a classificação das fragatas “Vasco da Gama”, o POST (Portuguese Operational Sea Training) em Inglaterra, Plymouth, pese embora um princípio pouco auspicioso.

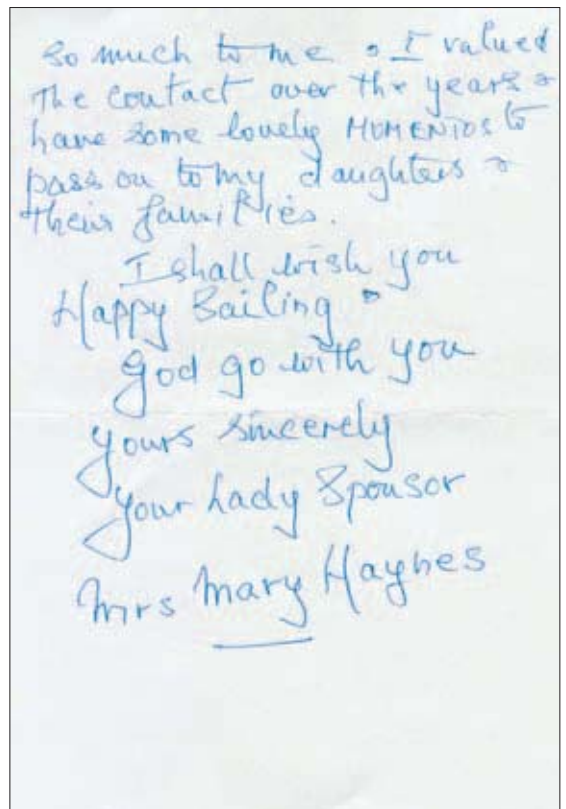
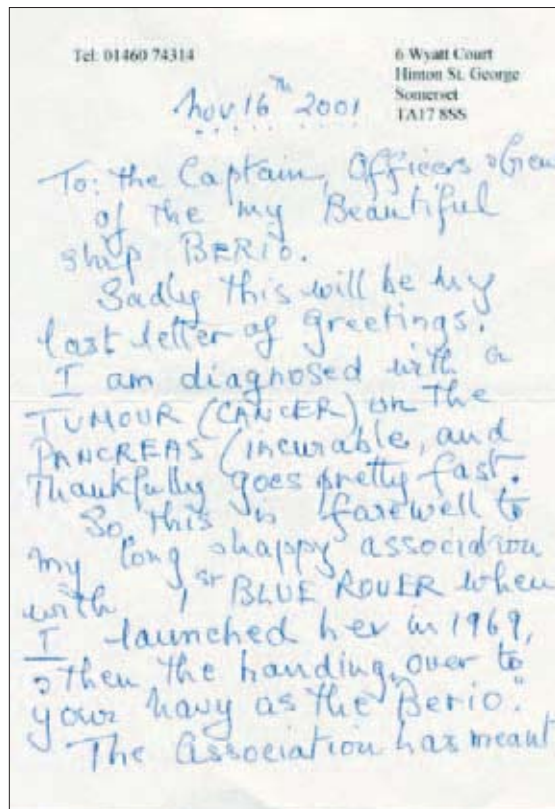
E foi exactamente esse princípio que proporcionou a reparação de um elo há muito quebrado.

Na introspectiva que fazia sobre o que poderia ser o futuro (pouco risonho) do treino acabado de iniciar, reparei em quatro livros esquecidos algures na camarilha, noto serem oferta ao navio, pela sua Madrinha (“Lady Sponsor”) Mrs. Mary Haynes, na altura da transferência. Numa das contra capas, um “sticker” com nome, morada e telefone.

Será que é viva? Quem será? O endereço ainda é válido?

Após um primeiro telefonema, que por obra do destino foi parar às Falklands (influência da “alma” de um Navio que ali serviu?), atende uma voz jovial!

Dito quem era, nervosismo e excitação, excitação que aumenta com o convite para participar



na recepção ao “staff” do FOST no dia seguinte.

Na juventude dos seus muitos anos, Mrs. Mary Hanes foi a alegria da recepção. Levou um ramo de flores, um livro e a admiração de todos os presentes.

Recomeçou então o namoro com o seu “menino”, que não com as pessoas. Pontualmente, pelo Natal, o seu cartão de

Boas Festas alinhava-se com os demais recebidos.

Os anos passaram e, em finais de 2001, somos surpreendidos com a carta que tomo a liberdade de transcrever, tal como recebida. A letra, já trémula, diz: (ver carta).

Apenas posso comentar: que nobreza de carácter, que serenidade, que coragem!



Com tal Madrinha, um navio só pode ser feliz!

Na altura em que decidi escrever este artigo, ainda sobrevivia. Faleceu em 11JAN02. O “Bérrio” saberá respeitar tal madrinha. Nos fins de Janeiro de 2002, quando for celebrado o “Thanks Giving”, uma coroa de flores representará o seu “afilhado”.

Para si, D^a. Mary Hanes, o eterno respeito e admiração.



(Colaboração do Comando do NRP “Bérrio”)

A PRIMEIRA EQUIPA FEMININA DA ESCOLA NAVAL

Decorreu no passado dia 15 de Novembro a estreia da primeira equipa feminina da Escola Naval em competições desportivas. A modalidade eleita pelas cadetes foi o basquetebol e o jogo, integrado nos Campeonatos Universitários, realizou-se no Pavilhão do Estádio Universitário de Lisboa. Com o apoio de uma ruidosa "claque" a equipa da Escola Naval que alinhou com as seguintes cadetes: Nádia Rijo, Gisela Antunes, Marina Ferreira, Sandra Cruz, Ana Trindade, Ana Reis, Ana Feijão, Carina Lopes, Ester Pereira e Cláudia Zambeze, levou de vencida a equipa do ISCAL/IPL por 32-25.



III CAMPEONATO DE CORTA-MATO DAS FORÇAS DE SEGURANÇA E DE JUSTIÇA

DELEGAÇÃO DA MARINHA CONQUISTA LUGARES DE DESTAQUE

Foi no passado dia 25 de Novembro em Vila Real de Santo António que teve lugar o III Campeonato de Corta-Mato das Forças de Segurança e de Justiça com organização do Centro Sócio-Cultural dos Trabalhadores dos Serviços Prisionais. Neste Campeonato estiveram representadas as equipas da Marinha e da Força Aérea, ambas por convite e a Direcção Geral dos Serviços Prisionais, Guarda Nacional Republicana, Núcleo de Atletismo da Polícia Judiciária de Lisboa e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, o que fez um total de 21 atletas nos Seniores e 22 nos Veteranos.

Por equipas, a Marinha obteve o 3º lugar no escalão de Seniores e o 2º lugar no escalão de Veteranos.

Classificações:

Seniores

- 6º - 1MAR CRO Almeida (Limpopo)
- 10º - 1MAR M FZM Marques (G2EA)
- 14º - 1GR FZ Souto (BF)
- 16º - 2MAR FZ Branco (BF)

Veteranos

- 1º - Guarda - Jesus (BNL)
- 5º - CAB FZM Valverde (EF)
- 8º - 2SAR FZM Luís (BF)
- 10º - CAB CCT Cabaço (CCA)



XV CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE NATAÇÃO 2001

MARINHA DOMINA CAMPEONATO

Com organização da Marinha, decorreram de 7 a 9 de Novembro de 2001 as provas do XV Campeonato Nacional Militar de Natação na piscina do CEFA.

Este Campeonato contou com a presença de 61 nadadores representantes da Marinha, Exército, Força Aérea e Polícia de Segurança Pública.

Classificações da Marinha

I ESCALÃO MASCULINO:	II ESCALÃO MASCULINO	ESCALÃO FEMININO
400m Livres 1º - 2GR Conceição 3º - CAD Piedade	400m Livres 1º - 1TEN Cabeças 3º - 1SAR Oliveira	50m Mariposa 1º - 2SAR Gomes 2º - CAD Ferreira
500m Mariposa 1º - 2TEN Machado 3º - 1CAB Marcelino	50m Mariposa 1º - 1TEN Domingues 2º - CFR Mavioso	100 Estilos 1º - CAD Ferreira 2º - CAD Juncieiro
100 Estilos 1º - 1TEN Brito 3º - CAD Pereira	100 Estilos 1º - CAB Golaio 3º - 1SAR Dias	50m Livres 3º - 2SAR Serra
4X50m Livres 1º - Marinha	50m Livres 1º - 1TEN Feiteira	50m Livres 1º - 1TEN Feiteira
200m Livres 1º - 2GR Conceição 2º - CAD Mercier	200m Livres 1º - 1TEN Cabeças 2º - 1TEN Feiteira	200m Livres 2º - CAD Miranda 3º - 2MAR Gomes
50m Bruços 1º - 1TEN Brito 3º - 2TEN Machado	50m Bruços 1º - CAB Golaio 2º - CAB Ninhos	50m Bruços 1º - CAD Miranda 3º - 2SAR Serra
50m Livres 1º - 1TEN Brito 2º - CAD Mercier	50m Costas 1º - CAB Golaio	50m Costas 1º - CAD Miranda 3º - CAD Ferreira
100m Livres 2º - 2GR Conceição	100m Livres 1º - CFR Mavioso 2º - 1TEN Feiteira	100m Livres 1º - CAD Miranda 3º - 2MAR Gomes
4X50m Estilos 1º - Marinha	4X50m Livres 1º - Marinha	4X50 Estilos 1º - Marinha
50m Costas 1º - 1TEN Brito 2º - 2TEN Machado		4X50m Livres 1º - Marinha

A Classificação do Troféu da Comissão de Educação Física e Desporto Militar foi a seguinte:

Masculino - Marinha Feminino - Marinha

A dor

Em todas as doenças, em todo o sofrimento que a vida nos impõe, encontram-se sempre três fases: a perplexidade de início, o medo quando finalmente compreendemos o que nos atingiu e, finalmente, queremos perceber o porquê....De todo o sofrimento esta é a fase mais longa, pois perdura para além da dor. Se alguns se habituem à dor, outros infelizes, como eu, tentam achar – activamente – os porquês para as suas dores e para as dores que sentem à sua volta.

A história que vos trago hoje é a história de um desses sofrimentos vazios, agrestes e ocultos. É uma história que guardo nos confins da mente, pois faz com o que o mundo pareça sem sentido e o meu medo maior – pois eu, tal como muitos, escondo no fundo da alma, sempre que posso, tudo o que não compreendo, ou o que me faz sofrer...

Conheci, embarcado, um jovem ingressado na Marinha há pouco tempo. Era um daqueles jovens entusiastas para quem a vida parece não ter fim e tudo flui pacificamente. Tinha casado recentemente e falava da mulher com carinho. Morava em Santarém, onde comprara um pequeno apartamento – a mulher nascera lá e lá moravam os sogros, dos quais recebia algum apoio.

Gostava de falar de carros, que são um bom assunto de sonho, pois há sempre um melhor, uma cor mais bonita, um novo incremento técnico...Tinha de facto uma mente de sonhador, sempre a fazer planos de comprar isto e aquilo, de viajar para aqui e para acolá, de fazer este ou aquele curso. Era, recordo-me ainda, uma mente optimista, sempre à espera da descoberta, da novidade, do prazer...

A mulher engravidou, ainda durante a comissão de embarque, e ele aguardava ansiosamente um filho. Visitou-me na unidade em que eu prestava serviço e, como sempre com ele, tudo parecia bem.

Foi com alguma surpresa que o encontrei nessa manhã, algum tempo depois, de ar sombrio e sobrolho carregado. Algo havia corrido mal no parto – este prolongou-se demasiado, o filho tinha sofrido. Tinha havido um compromisso neurológico grave. O filho ia viver com paralisia cerebral – assim o tinham informado.

Para mais parecia ter havido erro médico, pois dizia:

- Sabe Doutor, parece que deviam ter feito o parto mais cedo. O bebé era grande e insistiram em não fazer cesariana.

Querida a minha ajuda. Já não percebia nada. Nem se era verdade a suspeita, nem a gravidade do diagnóstico que lhe apresentavam para o filho.

Aceitei. Nessa tarde fomos ao Hospital.

Procurei o médico responsável pelo

muitas vezes em lugares de poder são agressivos e indelicados. Na minha mente, em que cada palavra tem peso, chamo-lhes *trapalhões* – pois a agressividade esconde geralmente insegurança, ignorância ou medo. São normalmente incompetentes,



parto. Este, mesmo antes de eu falar, tentou correr comigo da sala, dizendo que eu não fazia parte da família, nem tinha nada a ver com o assunto...Não foi a primeira vez que encontrei pessoas assim na vida, que

com relações pessoais e profissionais conflituosas. Conheci alguns médicos assim e muitos outros profissionais de outras áreas.

Percebi, pela atitude daquele *trapalhão*, que por ali não se adiantaria nada. Na

saída cruzei-me com uma ex-colega de faculdade, agora obstetra. Expliquei ao que vinha e, com ela à ilharga, lá fomos ver o bebé.

Infelizmente todas as suspeitas do marinho se revelaram verdadeiras. O bebé estava seriamente doente, portador de uma deficiência grave, que lhe ia diminuir as funções da mente e do corpo durante toda a vida... Tal deficiência, afirmava a minha colega, poderia, teoricamente, ter sido evitada se a decisão de fazer cesariana tivesse sido contemplada...

Saí e fui beber um e depois outro café. Precisava de tempo para pensar a melhor forma de comunicar as notícias ao pai. Desejei, com todas as forças, por breves segundos, que tudo fosse mentira e maldisse esta vida por permitir estas coisas.

Acabei por lhe explicar tudo. Primeiro lá lhe expliquei, por um diálogo, duro e lento, que pretendo poupar aos leitores, que a situação do seu filho era grave e levaria a uma situação de profunda deficiência para a vida, ou a uma morte precoce.

Houve um longo silêncio, até que saiu a pergunta que eu mais temia:

-Podia ter sido evitado doutor?

-Talvez pudesse – respondi eu. Sabes, as decisões médicas nem sempre são fáceis e, por vezes, é difícil perceber qual o melhor caminho – continuei com pouca convicção, pois tinha ficado muito mal impressionado com o *trapalhão*.

Quis fazer uma queixa na administração do hospital, que eu ajudei a redigir. Queria por o assunto em tribunal, mas não tinha dinheiro para contratar o advogado – aconselhei-o levar o assunto à secção deontológica da Ordem dos Médicos.

Entretanto, tinha que conviver com a dura realidade, ia levar um filho deficiente para casa. E eu pouco o consegui animar, pois só sentia raiva. Sentia raiva, como muitas vezes sinto, porque estas coisas não acontecem, geralmente, por simples incompetência técnica. Ocorrem porque um erro, de outra natureza, acontece – cuja motivação tenho dificuldade em

compreender... Depois de muito meditar, ao longo da vida, julgo que estes erros se explicam, simplesmente, por falta de empatia com os outros...

Estas situações são comuns em muitas outras profissões. Acredito que a mesma justificação serve, por exemplo, para explicar o número desproporcionado de acidentes de trabalho que temos no nosso país – só explicável pelo desinteresse que muitos patrões têm pelos seus empregados...

Na verdade só algumas vezes vi, de quem tem responsabilidades, uma preocupação genuína com o bem estar e segurança dos subordinados. Chefes e patrões encontram-se, frequentemente, mais preocupados consigo próprios, com o seu próprio bem estar e com a forma como serão julgados pelos seus superiores. Perseguem objectivos sem olhar a meios, sujeitando os subordinados a sacrifícios e riscos para lá do razoável, ou da necessidade estrita dos objectivos de cada instituição....

Penso mesmo que, infelizmente, a nossa cultura se caracteriza pelo desrespeito dos mais fracos, nas achas de um fogo aceso pelo poder, pelo dinheiro e por todas as pequenas ilusões que povoam as mentes dos pequenos homens – *trapalhões* – que nos rodeiam. Esquecemo-nos que cada país e cada instituição é tão melhor, quanto melhor tratar os seus membros mais humildes. Afinal, é isso que acontece nos países que povoam o nosso imaginário de bem estar.

Vivemos, contudo, numa época em que estes valores pouco contam e somos confrontados com exemplos de *trapalhice*, que perpassam toda uma sociedade. A confiança vai morrendo. A desconfiança cresce e com ela o sofrimento. Talvez por isso Portugal continue na cauda da Europa. Ou talvez eu seja louco e deva ser preso, afastado...

Perdoe-me o caro leitor é que sempre que me lembro daquela criança e do sofrimento à sua volta, sinto uma grande tristeza

e tudo parece pouco e toda a subversão se me afigura permitida... Talvez desta vez me apanhem e me obriguem a tomar as gotas da *regularização*, que fazem com que haja uma razão para tudo e que toda a retórica pareça bem...

A medicina, como todos os actos humanos, é sujeita a erro. Esses erros previnem-se com excesso de zelo. Se mesmo assim as coisas correrem mal, o mínimo que se espera é uma explicação e um esforço, sincero, de reparação quando tal é possível. Ao contrário, a atitude de sobrançeria trapalhona deveria e mereceria ter severo castigo, nesta e noutras profissões em que uns têm a saúde e o bem estar de outros nas mãos...

Pronto, vou voltar a fechar esta história no buraco escuro em que a guardo. Só decidi escrevê-la, porque encontrei esse marinheiro e, por um momento, me apeteceu fugir. Fugir do ar envelhecido, que agora lhe encontro, e da falta de sonho do seu olhar. Fugir do medo que senti durante o parto da minha filha mais nova. Fugir da recordação desse outro filho que tive e já partiu...

E gostaria de acreditar que o sofrimento que lhe assiste serviu para alguma coisa. Que servisse pelo menos para mudar o coração dos homens... mas, infelizmente, perdi a fé em milagres e continuo na busca do porquê.... Escrevi, escrevi, para que a dor não passe incógnita e pelo menos hoje e aqui se faça silêncio. Escrevi, finalmente, porque nas palavras encontro – nesta, como noutras vezes – paz e conforto.

Talvez o leitor seja mais forte que eu e saiba de outro método para tornar os homens melhores, mais solidários? Talvez saiba de um método que premei aqueles que se vão preocupando com os tristes e os infelizes? Eu só sei, isso sim, que as coisas não estão bem e tenho saudades da minha infância, sem dor, em que o sol brilhava sempre e eu, inocente, acreditava que todos os homens são bons...



Doc.

CONVÍVIOS

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● Vai comemorar-se no dia **13 de Abril** o dia da Esquadilha de Submarinos.

Convidam-se todos os submarinistas e mergulhadores (na situação activo/reserva/reforma) a estarem presentes, podendo fazer a sua inscrição, até ao dia **5 de Abril**, por escrito ou através dos telefones:

3404 (Telef. int.) (Of. Dia ES) ou 212768233/14 (Telef. ext.).

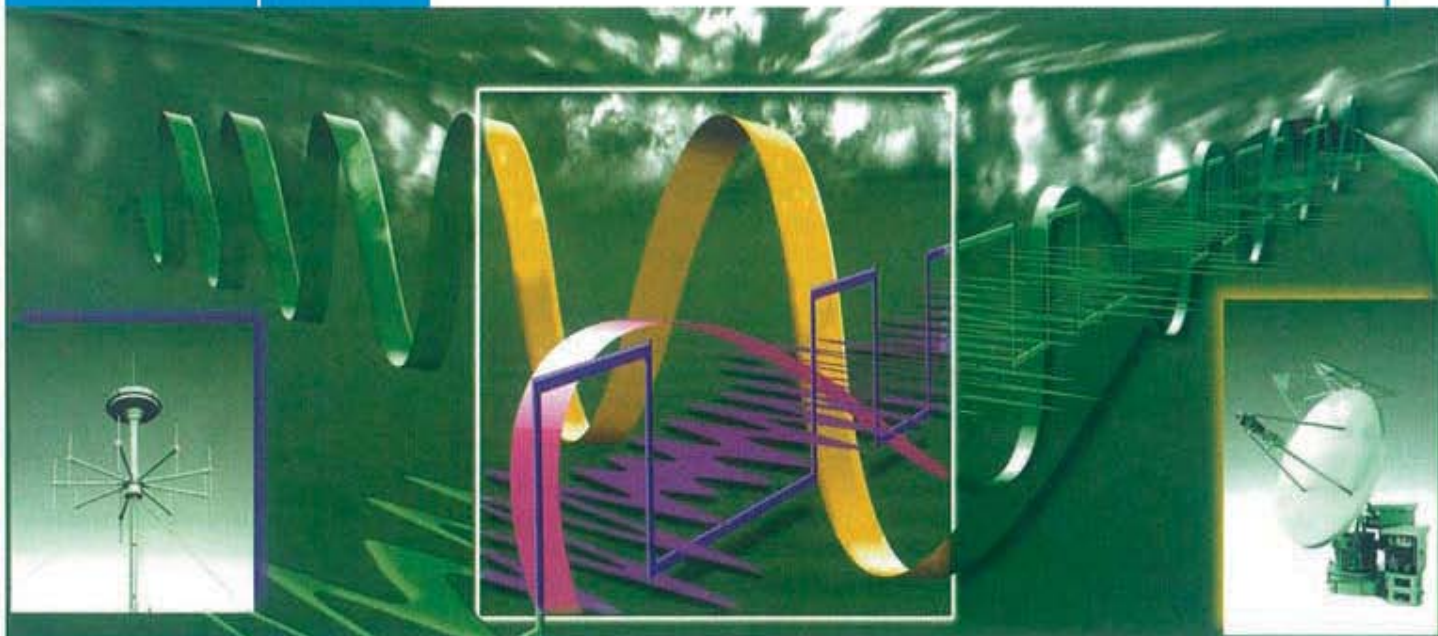
CURSO DE ARTÍFICES CONDUTORES DE MÁQUINAS 51/53

● Os ex-alunos do curso de Artífices Condutores da Armada (51/53) reuniram-se recentemente num almoço de confraternização, comemorando assim cinquenta anos em que iniciaram o seu curso na então Escola de Mecânicos, hoje Grupo Nº 1 de Escolas da Armada.

Para recordar como foi o Curso, foi editado um caderno comemorativo tendo sido oferecido um exemplar à nossa Revista.

Dando continuidade aos convívios de amizade dos "Filhos da Escola", vão os ex-alunos do Curso de 51/53 encontrar-se no próximo mês de **Maio** em Ourém, para mais um almoço, sendo o anfitrião o Sargento-Mor António Costa Frazão.

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

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 39)

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	R	A	D
5	V	D	7
3	2	V	2
		3	

Oeste (W):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
A	A	7	A
D	5	6	
7	3	5	
6		4	
2			

Sul (S):

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

Com E-W vuln. S abre em 2♥ fraco e N marca 4. Saída de W a ♣V. Como deve a defesa jogar para derrotar este contrato?.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 39

S tem 4 perdentes 2♠, 1♥ e 1♣, mas poderá anular 1 a ♠ balizando-a no 4º ♦, uma vez que o A de trunfo está em E. Todavia, E, face à sua mão e à do morto, sabe que S tem 6 cartas de ♥ com a D, pela saída de W o R de ♣ e será natural que tenha baldas nos ♦, pelo que o cabide não deverá estar nas ♠, mas sim no seu corte a ♣. Explorando esta hipótese deverá tentar colocar a mão em W através das ♠, necessitando para isso que ele tenha V10 ou V9 no naipe, o que efectivamente se verifica. Assim, o contrato é derrotado se E jogar ♠2 na 2ª vaza, deixando N fazer o seu R; o carteador irá destrunfar de seguida e pega de A jogando outra pequena ♠ para dar a mão ao parceiro com o V ou o 9; este terá a obrigação de perceber que, face às cartas de ♠ jogadas, E está a chamar a ♣ para certamente cortar e dar o cabide, nada podendo S fazer para evitá-lo.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 323)

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

HORIZONTAIS:

1 – Pesquisam; mês do ano. 2 – Cidade e município do estado do Rio Grande do Norte (Brasil); cidade e município do estado de Minas Gerais (Bras.). 3 – Homem muito grosseiro (pop); 4 – Segurar; conciliar. 5 – Assoa na confusão; bens dotais que o noivo assegura por contrato à esposa. 7 – Rostos (inv); atacante. 8 – Raspa; tios ou tias. 9 – Que remite (pl). 10 – Que tem asas; valsa na confusão. 11 – Flores da roseira; serão na barafunda.

VERTICAIS:

1 – Sineta da Universidade de Coimbra; curar. 2 – Amargos; chamamento. 3 – Poema ou verso em que todas as palavras começam pela mesma letra (pl). 4 – Aparelhos de pesca; estéril. 5 – Soltara mios; acontecimentos. 7 – Além; atasque. 8 – Desterrar; puxar. 9 – Que retarda. 10 – Repete; invejosa. 11 – Molestas; suco vegetal concreto (pl).

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 322

HORIZONTAIS: 1 – Perfumismos. 2 – Erie; aresta. 3 – Ros; aura; an. 4 – Is; mira; ERG. 5 – Vero; emir. 6 – Omíti; arpoa. 7 – Nara; essa. 8 – Dia; amte; nu. 9 – RR; MDDI; mar. 10 – lorque; Aida. 11 – Ossianismos.

VERTICAIS: 1 – Pericondrio. 2 – Eros; mairos. 3 – Ris; vira; rs. 4 – Fe; meta, mqi. 5 – Airi; adua. 6 – Mauro; Emden. 7 – Irra; asti. 8 – Sea; erse; as. 9 – Ms; empa; mim. 10 – Otario; nado. 11 – Sangraduras.

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

● Conselho Superior de Disciplina da Armada: VALM RES Carlos Jorge Ferreira de Magalhães Queiroz (Presidente); VALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas; CALM António Carlos Rebelo Duarte; CALM EMQ RES António Maria Pinto de Brito Afonso; CALM RES Luís Saraiva Pereira Vale (Vogais) ● CMG MN Valdemar Goulart Porto, Director do Hospital de Marinha, em substituição do CMG MN José Luís Marques Barata Valério ● CMG MN Luís Casimiro Santieiro Pereira da Silva, Subdirector do Hospital de Marinha, em substituição do CMG MN Valdemar Goulart Porto ● CMG Fernando Cardoso da Mata, Inspector Coordenador da Inspeção de Administração de Meios Materiais da Inspeção Geral da Defesa Nacional ● CMG FZ Francisco Manuel Lhano Preto, 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros ● CMG AN João Sadler Simões, Inspector-Coordenador da Inspeção da Administração dos Meios Financeiros da Inspeção Geral da Defesa Nacional ● CMG Roberto Figueiredo Robles, Comandante da Zona Marítima da Madeira, em acumulação com o de Chefe do Departamento Marítimo da Madeira e Capitão do Porto do Funchal, em substituição do CMG José António Mota Teixeira de Aguiar ● CFR João Pedro Felícia Moreira, Capitão do Porto de Aveiro, em substituição do CMG Lucílio Francisco Branco Toscano ● CTEN CAP António Gomes Beltrão, Chefe do Serviço de Assistência Religiosa, em substituição do CMG Capelão Manuel da Costa Amorim.

RESERVA

● 1TEN SEL Joaquim Manuel Coelho Salvador ● SMOR T Serafim de Azevedo Pereira ● SCH FZ António Henriques Pegacho Balasteiro ● SAJ A António da Luz Paula dos Reis ● SAJ L Manuel Henriques Ferreira ● SAJ M Mário Lourenço Correia ● SAJ O José Manuel Henriques Nunes ● SAJ TF Manuel do Nascimento Varela ● SAJ TF Eurico Monteiro ● 1SAR E Miguel Fernando Pereira Mendes ● 1SAR ETA Eduardo Manuel Vieira Velhinho ● 1SAR HE Raul Manuel da Costa ● CAB A Ricardo Manuel Moreira Proença ● CAB A Fernando Rosa Gomes ● CAB FZ Amandio da Eira Silva ● CAB L Fernando Valdemar Ribeiro ● CAB M Joaquim José de Oliveira ● CAB M António José Moreira Formigo ● CAB TFD Manuel de Jesus Fernandes.

REFORMA

● SCH A José Manuel Pombinho Macau ● SAJ L Rui Amiguinho Salgado ● SAJ L António Abreu de Melo ● 1SAR MQ José Costa Ascenço ● 1SAR TR I João da Silva Guerreiro ● CAB FZ José Joaquim de Jesus ● 1MAR L Sérgio Pinteiro Domingues.

FALECIMENTOS

● 1TEN OTT REF José Fernandes Mira ● 1TEN OTT REF Olávio de Jesus Águeda ● 2TEN OT Filipe José Carrilho Carvalho ● SCH L REF João Afonso Matias ● SCH CE REF Américo Gonçalves ● SAJ B RES Albino Vilalva Casimiro ● SAJ CE REF Albano da Costa ● 1SAR TF REF José Martins ● 1SAR E REF Manuel Mendes da Silva Abrantes ● 1SAR L REF Severino Tavares Ratinho ● 2SAR FZ REF António Gomes ● CAB L Amílcar Mendes Pires ● CAB E REF Francisco Maria de Jesus ● CAB TFD REF Francisco da Silva ● Faroleiro / Subchefe REF António Dias Afonso ● Faroleiro / Subchefe REF Joaquim Augusto dos Santos Rosa.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

36. O NÓNIO DE PEDRO NUNES

Pedro Nunes (1502-1578) foi sem dúvida o cientista português de maior prestígio. Nascido em Alcácer do Sal, fez os seus primeiros estudos no nosso país e frequentou a Universidade em Salamanca, onde se licenciou em Artes.

Foi professor em Lisboa e Coimbra. Em 1529 foi nomeado cosmógrafo do reino e em 1547 recebe o título de cosmógrafo-mor.

Pedro Nunes publicou numerosas obras, algumas delas em latim, que o projectaram além fronteiras. Uma das mais brilhantes contribuições deste matemático ilustre foi a *curva loxodrómica*, cuja teoria se encontra no *Tratado sobre certas dúvidas da navegação* e no *Tratado em defesa da carta de marear*, insertos no *Tratado da Sphera* (1537). Esta é a curva que um navio descreve a rumo constante e que Nunes prova que se aproxima do pólo sem o atingir. Contrariava assim, o que até então se afirmava, pois julgava-se que aquela curva descrevia um círculo máximo.

Pedro Nunes interessou-se também pelos instrumentos de altura, isto é, instrumentos astronómicos. Saíram da sua fértil imaginação, o *instrumento de sombras*, o qual, genialmente, mede os ângulos verticais no plano horizontal e o *anel náutico*, em que consegue dobrar a extensão da escala de leitura, em relação a um astrolábio de igual dimensão, o que, naturalmente, aumentava o rigor da medição.

A proposta destes instrumentos mostra bem a preocupação de Pedro Nunes em encontrar soluções capazes de melhorar o rigor das medições astronómicas. E tinha razão para o fazer. De facto, a mais pequena divisão de uma escala de um instrumento de medida era, na época, o grau. A leitura da sua subdivisão, feita por estima, era não só incerta mas também dependente da avaliação do observador.

Este problema já tinha sido encarado pelo judeu Levi ben Gearson (1288-1344), com a sua escala diagonal ou transversal, que consiste em expandir, de modo engenhoso, a largura da mais pequena divisão da escala, usando diagonais entre os seus valores extremos, mas respeitantes a escalas paralelas. Deste modo, torna-se possível obter o espaço necessário para gravar as subdivisões, tanto nas escalas rectilíneas como nas circulares.

Estamos certos que Pedro Nunes, quando se preocupou com este problema não conhecia o trabalho de Levi, que apesar de traduzido para latim devia ter tido uma divulgação muito limitada, por se tratar de um manuscrito.

O *nónio* aparece no *De Crepusculis*, publicado em 1542. Na segunda parte desta obra, a proposição número três, reza assim: “Construir um instrumento que seja muito apropriado às observações dos astros, e com o qual se possam determinar rigorosamente as respectivas alturas”.

Para o efeito o nosso matemático, construiu num astrolábio graduado de 0 a 90 graus, mais 44 escalas concêntricas, mas sucessivamente divididas em 89, 88, 87, até chegar a 46 partes. Nestas condições, ao medir-se um determinado ângulo, que não corresponda a um número exacto de graus, é muito provável que o seu valor caia rigorosamente, ou muito próximo, de uma divisão das referidas escalas. Depois por uma simples regra de três, encontra-se o valor do ângulo, com um erro médio da ordem dos 2 minutos de arco.

O *nónio* teve uma divulgação restrita em Portugal e admitimos mesmo que o próprio inventor não tenha visto a realização prática desta sua invenção. E, a razão é simples: o desenho e a gravação de tal dispositivo era de difícil realização e não havia no país artífices habilitados para o efeito.

Até recentemente, só havia conhecimento de dois quadrantes usando o *nónio*. São referidos, e acompanhados pelas respectivas gravuras, por Tycho Brahe (1546-1601), na sua obra *Astronomiae Instauratae Mechanica* cuja primeira edição é de 1598. Nela afirma que os quadrantes estão divididos com as usuais transversais, mas também utilizam o *nónio* do “famoso matemático”, que diz *hispanico*, possivelmente porque, na data, as coroas dos dois países ibéricos estavam unidas. Infelizmente nenhum destes quadrantes chegou até aos nossos dias.

Todavia tivemos a oportunidade de identificar no Instituto e Museu de História da Ciência de Florença, um quadrante astronómico, possivelmente, o único instrumento existente, dispondo do *nónio* de Pedro Nunes. Está, no entanto, incompleto, faltando-lhe a alidade e a bússola de orientação.

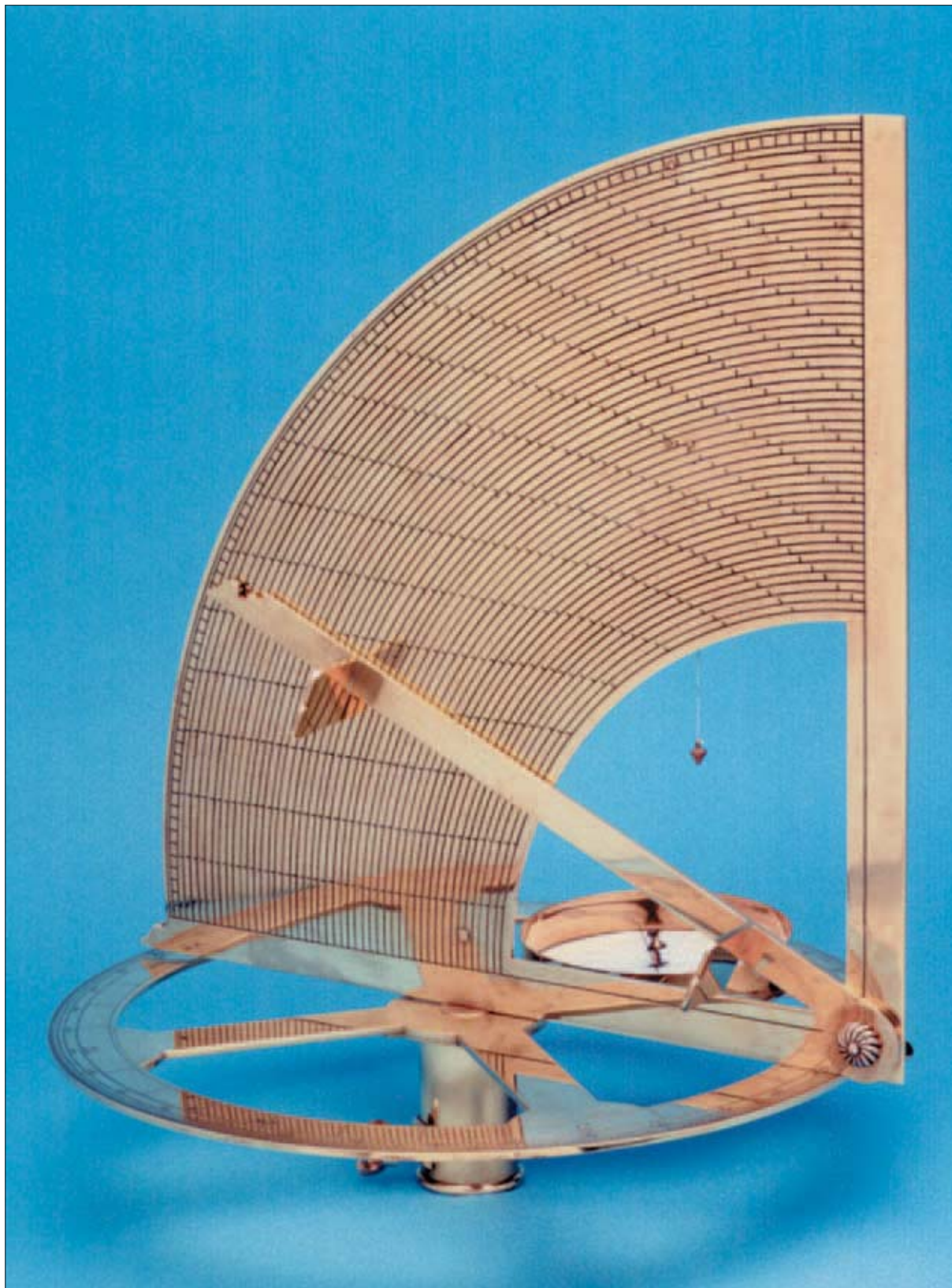
Este instrumento foi fabricado em Inglaterra por James Kynuyn, e sabemos que pertenceu a Robert Dudley, que em 1595 se exilou em Itália. Este Dudley foi geógrafo e engenheiro naval. Teve actividade em Florença onde publicou uma obra fundamental, *Dell'Arcano del Mare* (1646-7), na qual incluiu o desenho do instrumento tal como era ao ser construído.

É incontestável o interesse que este instrumento tem para a História da Ciência. Por essa razão, procurou fazer-se uma cópia exacta, reconstituindo o quadrante conforme o desenho acima referido. Os Correios de Portugal suportaram generosamente o seu fabrico, que incluiu a nossa deslocação a Florença assim como a de Jorge Leitão, que efectuou os moldes da peça. Os artífices da firma Leitão e Irmão, joalheiros, executaram a magnífica peça que agora se encontra em exposição no Museu de Marinha.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

36. O NÓNIO DE PEDRO NUNES



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 352 • ANO XXXI

ABRIL 2002 • MENSAL • € 1,25

O COMANDO PORTUGUÊS DA STANAVFORLANT NA "CORTE REAL"



UM CONTRIBUTO PARA A PAZ

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Foto: Diário de Notícias

1945

O Arsenal de Marinha mandado construir pelo Marquês de Pombal na sequência do terramoto de 1755, sobre o estaleiro da Ribeira das Naus, ficou logo à partida condicionado em espaço. Se bem que se tivesse expandido depois para oeste, até ao Cais do Sodré, com a implantação das oficinas de máquinas, o seu espaço foi sempre apertado.

Por sua vez, a chegada do caminho de ferro à capital, na segunda metade do séc. XIX - Santa Apolónia, Rossio, Alcântara, Barreiro/Terreiro do Paço, fez repensar as grandes vias de acesso, designadamente o corredor marginal leste/oeste, que cortado pelo Arsenal de Marinha fazia convergir todo o tráfego na Rua do Arsenal, permanentemente saturada, como mostra a fotografia de cima, em 1945. O problema só foi resolvido com a transferência do Arsenal para o Alfeite em 1939 e a abertura da Avenida da Ribeira das Naus em 1948, como mostra a fotografia abaixo.



Foto: Arquivo Fotográfico Municipal de Lisboa

1948

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 352 • Ano XXXI

Abril 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



4

Mensagem de despedida do Almirante CEMA.



A "Corte Real" na STANAVFORLANT.

6



10

Evocação do VALM Teixeira da Mota.



17

A Escola dos Draga-Minas.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
CONDECORAÇÃO DO ALMIRANTE CEMA	9
MUSEU DE MARINHA	14
A MARINHA DE D. MANUEL (24)	16
EVOCAÇÃO DA MEMÓRIA DO COMANDANTE OLIVEIRA LEMOS POR OCASIÃO DA REEDIÇÃO DA SUA OBRA "LÁ DE LONGE"	21
DIRECÇÃO DE FARÓIS	22
COMBATE À TOXICODEPENDÊNCIA, MARINHA ASSINA PROTOCOLO COM O MINISTÉRIO DA SAÚDE	23
CRÓNICA DA RESERVA NAVAL	24
INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA	25
ESCOLA NAVAL	26
NOTÍCIAS	27
HISTÓRIAS DA BOTICA (18)	30
CONVÍVIOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL DA MARINHA	CONTRACAPA





Honra, Orgulho e Desgosto

Este é, seguramente, o último “ponto ao meio dia” da minha carreira naval. E, talvez por isso, não o completarei. Limitar-me-ei a dar conta da “recta da manhã” e a observar a rota até à “meridiana”. Desta, a altura será medida pelos que continuarem bolinando na Caravela da Marinha em procura de rumo e maréação novos. É que, por certo, o vento continuará contrário.

Numa manhã, há cinco anos, quando assumi funções, a análise da situação a que procedi não me deixou dúvidas sobre o caminho a percorrer. Nas directivas de política naval que promulguei, nas cartas que escrevi à Marinha, assim como através de outros processos de comunicação ficaram claros, penso, os objectivos a atingir. Sintetizei-os, nessa altura, em cinco pontos respeitantes à renovação da esquadra, ao orçamento, ao pessoal, à administração dos recursos e ao Sistema de Autoridade Marítima. Viria a mantê-los, com constância e sempre em mente.

Hoje, considero que quase tudo, ou mesmo tudo, o que era exequível com os meios postos à disposição da Marinha foi feito. É que a vontade de bem fazer foi mesmo o único recurso não escassamente obtido.

A formação do nosso universo humano evoluiu muito favoravelmente, assim como progrediu a qualidade, a preparação e a organização das guarnições das nossas unidades de mergulhadores, de fuzileiros e navais, incluindo os helicópteros. As avaliações produzidas por insuspeitos comandos NATO e por organismos especializados de marinhas aliadas, de maior dimensão, constituem um valioso reforço das valorações feitas em sede nacional.

Também não tenho dúvidas de que o material, onde a fazenda naval o permitiu, teve aprontamento adequado às necessidades. A disponibilidade das 3 fragatas “Vasco da Gama”, em simultâneo, para fazer face à missão de comando da STANAVFORLANT, durante um ano, é disso exemplo.

A segurança no mar e o exercício da autoridade do Estado, através do Sistema de Autoridade Marítima, a investigação e o desenvolvimento das técnicas e das ciências do mar no Instituto Hidrográfico e nos navios disponibilizados, bem como a actividade cultural levada a cabo pelos Museu, Academia de Marinha, Biblioteca, Planetário, Aquário, Banda, Revista da Armada, etc., constituíram contributos muito significativos para a imagem da Marinha Portuguesa e para a vida cultural da nossa sociedade.

Sublinho, no entanto, e com traço bem forte, que a qualidade do nosso trabalho se deveu ao espírito de mis-

são da grande equipa que serve Portugal na Marinha, à sua generosidade e à elevada competência profissional que não cessou de subir.

Por isso, por tudo isso, sinto uma grande honra e um inextinguível orgulho em ter, por 44 anos, pertencido, activamente, a tão insigne Marinha.

Dispor de homens e mulheres e de meios prontos para qualquer das missões que o País institucionalmente nos confia foi o desafio que assumimos e que vencemos. No dia a dia, executámos tarefas de paz no nosso território e, no exterior, desempenhamos missões de qualquer tipo quando para isso fomos ordenados.

A participação regular em forças navais aliadas, como a EUROMARFOR ou a STANAVFORLANT, cujos comandos também assumimos a par dos mais cotados, bem como as acções dos navios em várias partes do mundo, por vezes iniciadas com escasso tempo de preparação, comprovam o alcançar dos objectivos a que todos nos propusemos.

O pessoal dos navios, helicópteros, fuzileiros, mergulhadores, técnicos, cientistas, autoridades marítimas, académicos e homens de cultura, todos desempenharam missões com disciplina e competência, vocação marítima e humanismo, visão universalista e portuguesismo acrisolado, num território quase tão vasto como o dos Portugueses errantes do passado. Estivemos em Moçambique, no Zaire, na Guiné, nos Balcãs, em Macau, em Timor, em Entre-os-Rios, nos vales do Tejo e do Mondego, no Mediterrâneo, no Adriático, no Atlântico, no Pacífico, etc. Estivemos no mar de outros e também e sempre no Mar Português. Estivemos e estamos, sempre juntos e unidos no espírito de que o importante é cumprir a missão. É servir Portugal com honra e orgulho.

Honra e orgulho são, neste momento, os sentimentos nobres que partilho com os marinheiros (militares, militarizados ou civis) da Marinha.

Há, no entanto, outro sentimento que, por amor à verdade que sempre usei, tenho de partilhar também convosco. E esse é o de desgosto por não ter alcançado os objectivos que só o poder político podia ter tornado exequíveis.

Saio desgostoso porque, apesar de termos planeado, por iniciativa da Marinha, uma componente naval do Sistema de Forças Nacional mais reduzida, com a aprovação nas sedes próprias do Estado, tardam os passos essenciais à sua edificação. As dilações, as indefinições e as indecisões

têm sido constantes, mesmo sobre programas já aprovados, como o dos submarinos, o do polivalente logístico e dos patrulhas oceânicos (incluindo os navios de combate à poluição e de balizagem).

De facto, o programa de manutenção da capacidade submarina já foi aprovado, objectivamente, 3 vezes na Assembleia da República, mas os anos passaram sem a sua concretização. Acumulam-se retardos sobre retardos nas negociações de um processo técnico-administrativo, cuja excessiva complexidade, longe de ser minorada por ágeis tomadas de decisão, tem sido alimentada por longos compassos de espera. Recordo, como mais exasperantes, o tempo de cerca de um ano que demorou a decidir pelos dois concorrentes de entre a lista dos

cinco iniciais candidatos e, agora, a espera, desde Julho de 2001, pela selecção do fornecedor dos navios, concluído que foi e entregue ao Governo, nessa data, todo o longo processo de avaliação das duas propostas em competição.

Nos programas dos patrulhas e do polivalente logístico, apesar de haver despachos de autorização de ajuste com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, há muito promulgados, as dilações e também algumas indefinições, têm dado lugar a incompreensíveis arrastamentos no tempo, muito prejudiciais.

Para mais o País não necessita apenas desses navios. Como é conhecido e consta dos planeamentos apresentados ao Governo, há que substituir as fragatas da classe "Comandante João Belo" e o reabastecedor "Bérrio", bem como obter navios para a guerra de minas. Por isso, o desencanto avoluma-se.

Avoluma-se e tem mais causas:

Tem a dos orçamentos de funcionamento que, em meia dúzia de anos, desceram para metade, a preços constantes, enquanto que, em igual período, a despesa pública também se alterou, na mesma percentagem, mas em sentido inverso. Isto é, a Marinha foi confrontada com

muito menos recursos, contra a realidade oposta dos outros sectores do Estado. As consequências são bem conhecidas de quem vive a Marinha no seu dia a dia.

Tem também a causa que radica na falta de equidade com que as carreiras militares são tratadas, relativamente a outras, outrora equivalentes em incentivos, mas que

ironicamente não sofrem as limitações de cidadania que a Constituição nos impõe, nem as obrigações de total disponibilidade que nos são próprias.

Tem o desencanto ainda mais origens que é pesado aceitar, mas que não andarão longe do factor que lhes é comum e que traduzo, benevolmente, pela baixa prioridade atribuída à Instituição Militar e pela pouca atenção que a sociedade política lhe dedica, assim como aos que a servem.



Foto: CAB AD Mendonça

Tem tido, enfim, uma causa permanente na luta incessante e determinada, mas sem sucesso, pela obtenção dos recursos e das condições mínimas para o funcionamento da Marinha de que o País necessita e que nós éramos capazes de edificar.

São desgostos e desencantos, no entanto, que temos de afogar na satisfação de quem recebe tão frequentes provas de apreço da sociedade civil e de quem sente uma honra infinda e um orgulho imenso em servir Portugal da forma como o temos feito.

Aos homens e mulheres da Marinha, militares, militarizados ou civis expresse os meus sentidos agradecimentos pelo orgulho que tive e pela honra que me deram em termos navegado juntos.

Faço votos, para que todos continuem nessa rota, seguindo o lema inscrito nas rodas do leme dos nossos navios - A PÁTRIA HONRAI QUE A PÁTRIA VOS CONTEMPLA.

Nuno Gonçalves Vieira Matias
Almirante

A "CORTE REAL" NA STANAVFORLANT

Na continuidade do artigo publicado na edição de Fevereiro de 2002 relativo à participação das fragatas classe "Vasco da Gama" como navios-chefe da Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT-SNFL), prossegue-se o tema com o relato do período em que aquela função coube ao NRP "Corte-Real".

Procedendo um intenso período de 6 semanas de treino em Inglaterra, o já bem conhecido Operational Sea Training (OST), a "Corte-Real" largou de Lisboa a 27 de Julho de 2001 rumo à base naval holandesa de Den Helder a fim de render a sua congénere "Álvares Cabral". A 04AGO, após quatro dias de múltiplas reuniões e contactos informais entre as guarnições dos dois navios destinadas a assegurar uma completa e eficaz passagem de testemunho, foi arvorado na "Corte-Real" o distintivo do comandante da força, o Comodoro Melo Gomes. A largada da "Álvares Cabral" neste dia foi devidamente assinalada com os



O NRP "Corte-Real" no "International Festival of the Seas" em Portsmouth.

procedimentos NATO e os próprios da SNFL. Estes objectivos são, aliás, duas das mais importantes tarefas permanentes desta força, constituindo o garante de um elevado nível de padronização nos planos material e doutrinário, desiderato tido por imprescindível à eficácia das forças navais.

A visita a Goteborg coincidiu com o ultimo fim de semana das festas da cidade, circunstância que contribuiu sobremaneira para dar visibilidade à força na sua igualmente permanente missão diplomática, bem como

programa pontificavam pela dimensão e actualidade dos seus cenários, uma série de assistência humanitária a uma população vítima de uma catástrofe natural, e uma outra recriando uma situação de conflito em que a SNFL teria de cruzar águas costeiras polvilhadas de pequenas ilhas, com elevada densidade de tráfego marítimo e sob a ameaça de ataque por lanchas rápidas lançadoras de mísseis. A propósito destas séries, importa salientar o empenho que a marinha anfitriã pôs na sua preparação, consubstanciado na presença de mais de uma centena de figurantes no primeiro caso e, no último, no pormenor da alteração por pintura dos números de costado das suas lanchas por forma a confundir o panorama de superfície da força. Ambos os exercícios corresponderam plenamente às expectativas, deles resultando um elevado número de ensinamentos.



Apresentação de cumprimentos do COMSTANAVFORLANT ao "Mayor" de Goteborg.

apitos da sereia, num gesto simbólico de homenagem aos militares da sua guarnição, em cujos rostos era facilmente perceptível uma incontida alegria pelo regresso a casa mas também um justificado orgulho pelo sentimento do dever cumprido.

Com a Força renovada, três das outras seis unidades haviam igualmente rendido, e já com a "Corte-Real" empossada como navio-chefe e como responsável pela condução da chamada luta de superfície, largámos de Den Helder a 06AGO; importava então promover a integração dos navios recém chegados. Nesse sentido, durante o trânsito para o porto seguinte, Goteborg, Suécia, aproveitando as excelentes capacidades de simulação existentes, foi cumprido um diversificado programa de exercícios inter-força objectivado para o desenvolvimento da interoperacionalidade dos meios e para a familiarização das guarnições com os

maneira para dar visibilidade à força na sua igualmente permanente missão diplomática, bem como permitiu às guarnições partilhar agradáveis momentos de convívio com uma população que as acolheu com simpatia, em ambiente de grande exteriorização de alegria, mas também de elevado comportamento cívico.

Seguiu-se a participação num exercício dinamarquês denominado DANEX, em cujo



Transferência de sólidos pelo método "Heavy jack stay" (pela primeira vez efectuado por navios da Marinha Portuguesa).



Medidas de segurança reforçadas depois do 11 de Setembro.

Concluído o DANEX, rumou-se a Portsmouth, Inglaterra, onde, durante quatro dias, em companhia com cerca de mais 700 meios das marinhas de guerra e mercante de todo o mundo, a SNFL participou no Festival Internacional dos Mares. O certame, realizado no perímetro da base naval daquela cidade, contou com mais de setecentos mil visitantes, dos quais quatro mil a bordo da "Corte-Real", constituiu um testemunho inequívoco da simbiose existente entre a população britânica e a sua Marinha e, bem assim, do seu interesse pelas coisas do mar, ao qual, tal como nós portugueses, deve em grande medida a sua identidade como povo e a sua liberdade e independência como nação.

Como anteriormente aludido, compete também à SNFL exercitar, avaliar e desenvolver doutrinas e procedimentos táticos inovadores e ainda em fase de experimentação. Deste modo, após a largada de Portsmouth a 28AGO, seguiu-se uma interessante visita a Glasgow, Escócia, antecedendo um muito proveitoso período de testes técnicos e táticos no campo da guerra electrónica em que foram postas à prova as capacidades dos navios na defesa individual e colectiva a ataques de mísseis.

Foi nesta situação, com a "Corte-Real" a operar ao largo da costa Oeste da Escócia, que tiveram lugar os terríficos acontecimentos de 11SET nos EUA. A descrença do que os olhos viam na televisão, deu lugar à

convicção plena de que a comunidade internacional teria de reagir perante tamanha atrocidade e que, consequentemente, na sua qualidade de Força de Reacção Imediata, a SNFL iria dar contributo a essa reacção.

Em face das características das ameaças postas por acções terroristas, nomeadamente a

surpresa, o simbolismo dos alvos e a espectacularidade dos resultados, foi necessário tomar rigorosas medidas de segurança no seio da força; elevaram-se os graus de prontidão, condicionaram-se as licenças nos portos, criaram-se novos postos de sentinela, incrementaram-se o treino e a instrução nas áreas NBQ e LA, entre outras.

Na sequência da evocação do artigo 5º do Tratado de Washington e subsequente pedido de deslocação de elementos das forças de reacção da NATO para o Mediterrâneo Oriental, o programa de actividades da SNFL foi revisto e substancialmente alterado. Mantiveram-se as visitas a Brest, França, El Ferrol, Espanha, e Zeebrugge, Bélgica, embora com limitada actividade social, mediática e protocolar. Nos trânsitos entre estes portos, fruto da excelente colaboração proporcionada por meios navais e aéreos franceses, espanhóis e portugueses, e de um período de interacção com a Força Naval Perma-

nente do Mediterrâneo (STANAVFORMED – SNFM), foram conduzidos intensos programas de exercícios cujas estrutura e cenários foram desenhados tendo em vista o novo teatro de operações no Mediterrâneo. Pela raridade da sua oportunidade e pelo entusiasmo que em todos despertou, salienta-se a realização de um exercício de tiro real que teve por alvo o casco de uma ex-unidade naval francesa, orgulhando-se

a "Corte-Real" de ter contabilizado vários impactes.

No final desta fase mais de três meses eram já decorridos desde a partida de Lisboa. Impunha-se, pois, proporcionar aos navios um período de manutenção destinado assegurar a operacionalidade dos sistemas e a permitir o indispensável aprontamento logístico para a operação real que se iria seguir. Desta forma, a força estacionou de 02 a 19 de Novembro na base naval de Rota em Espanha, tendo na ocasião recebido a visita do comandante do CINCSOUTHLANT, VALM Silva Santos.

Após dez dias de excelente treino com unidades espanholas, efectuou-se uma curta mas bem interessante visita a Tunes, Tunísia, inserida no âmbito do "Diálogo do



Exercício de assistência humanitária durante o "DANEX".



Exercício de tiro real contra um casco.



Transferência de pessoal por heli.

Mediterrâneo" entre a NATO e sete países do Norte de África, em cujo quadro se procura aprofundar a cooperação técnico-militar entre as partes.

A 07DEZ, rendendo a SNFM, a SNFL, ao momento com a sua maior dimensão de sempre, 12 navios de 11 nacionalidades diferentes, Alemanha, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, EUA, Holanda (2), Itália, Noruega, Portugal e Reino Unido, iniciou a sua participação na Operação "Direct Endeavour" no Mediterrâneo Oriental, em apoio à coligação internacional na luta contra o terrorismo.

Ponderadas a missão e os meios disponíveis, o CSNFL decidiu dividir a força em 2 grupos, ambos apoiados pelo mesmo reabastecedor, atribuindo o respectivo comando ao navio holandês "Heemskerck"



Aspecto da festa de Natal no hangar.

e à "Corte-Real". Pretendeu, assim, alternar ciclos em patrulha e trânsito de cerca de 12 dias, com períodos de descanso e manutenção de 4 dias.

O CSNFL e parte do seu estado-maior eram transferidos entre os navios comandantes de grupo aquando da sua rendição na área de interesse, permanecendo assim embarcados durante toda a operação.

As principais tarefas decorrentes da missão consistiram no controlo, monitorização e recolha de informação de toda a navegação em trânsito na área, com particular incidência em

zonas focais próximas de costa e linhas de navegação, visando contrariar quaisquer acções de apoio e sustentação a práticas ligadas ao terrorismo. O estado de prontidão das unidades tinha naturalmente de ser elevado dadas a instabilidade da região, a

proximidade de costa e a natureza da ameaça.

Foi nestas condições, em patrulha, que a guarnição da "Corte-Real" passou o Natal. Não obstante, e porque a tradição tem muita força, não deixou de se celebrar a data com a realização da tradicional ceia; é certo que faltavam os familiares, as

crianças, as prendas, mas é igualmente certo que não faltou o calor humano da amizade,

vívio com as guarnições de outros navios, a que também não faltou o tradicional espumante e a ingestão de passas de uva ao ritmo das badaladas.

Ao todo, até ao final da sua participação na Operação "Direct Endeavour" em 14JAN, a SNFL interrogou 2572 navios mercantes, tendo identificado vários contactos de interesse e recolhido informações de valioso contributo para os objectivos em vista. Não menos importante, foi a assistência prestada por unidades da força a um navio cuja tripulação houvera desaparecido, e que estava em risco de perecer com 252 emigrantes clandestinos a bordo. Foi um acto de coragem e profissionalismo dos homens que a protagonizaram, e do qual resultou um desfecho feliz com o salvamento de vidas e bens.

A 17JAN a força entrou de novo em Rota, mas desta vez com a satisfação própria de quem sabe estar prestes a chegar a casa. Foi uma alegria ver a "Vasco da Gama", à qual iria ser passado o testemunho.

A 22JAN, após 182 dias de missão e mais de 26mil milhas percorridas a "Corte-Real" terminava a sua missão de integração na SNFL, da qual foi orgulhosamente o navio-chefe do seu comandante, o Comodoro Melo

Gomes. Foi uma missão longa, difícil e trabalhosa, mas simultaneamente gratificante pela riqueza da vivências que a todos os níveis proporcionou, e recompensadora pela firme convicção de que contribuiu para dignificar e prestigiar a Marinha Portuguesa.



A "Corte-Real" em manobra anti-aérea.

da camaradagem e da solidariedade marinheiras, só inteligíveis e partilháveis em toda a sua dimensão por aqueles que no mar dão vida e alma aos navios.

A passagem de ano foi vivida na base naval de Aksaz, na Turquia, em alegre con-



A "Corte-Real" participando na Operação "Direct Endeavour".

DADOS E ESTATÍSTICA

A fragata "Corte-Real" é comandada pelo CFR José Alfredo Monteiro Montenegro e possui uma guarnição de 190 militares - 23 oficiais, 45 sargentos, e 122 praças.

Dias de missão.....	182
Dias de mar	114
Milhas percorridas.....	26573
Horas de navegação.....	2348
Taxa de navegação.....	54,08 %
Velocidade média (Nós).....	11,32
Horas de voo.....	189,5



(Colaboração do Comando do NRP "Corte-Real")

CONDECORAÇÃO DO ALMIRANTE CEMA

-14 de Fevereiro de 2002-

Realizou-se no passado dia 14 de Fevereiro, no “Washington Navy Yard”, em Washington, a cerimónia da condecoração do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de Portugal.

A condecoração “The Legion of Merit”, no grau de “Commander” (Grau de Comendador de Ordem da Legião do Mérito dos EUA), foi atribuída pelo Presidente dos Estados Unidos da América, sob proposta do “Secretary of Defense” Donald Rumsfeld e do “Secretary of The Navy” Gordon England, tendo sido imposta pelo Almirante Vernon Clark, “Chief of Naval Operations, US”.

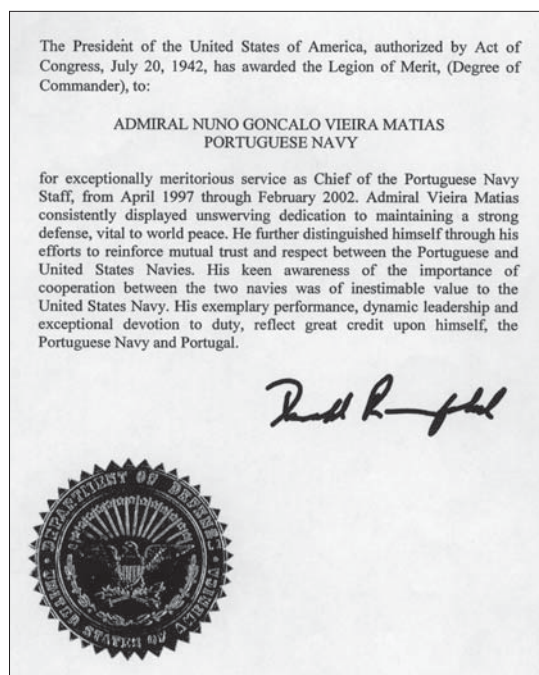
Estiveram presentes na cerimónia representantes de todos os “Deputy CNO’s” (o equivalente aos nossos OCADs; a nível de Vice-Almirante/



/Contra-Almirante) e também das várias estruturas da Marinha Americana, civis e militares, além de diversos órgãos de comunicação social (nacionais e estrangeiros – EUA).

A cerimónia decorreu em local coberto e à entrada dos dois Chefes das Marinhas foram tocados os dois Hinos Nacionais; depois foi apresentada a Guarda de Honra e prestada continência. O Almirante Vieira Matias passou revista à Guarda de Honra, ao som de uma marcha militar e de seguida foi lido o louvor e imposta a condecoração.

A Guarda de Honra era composta por uma companhia, reduzida, a dois pelotões, Banda e um Bloco com o Estandarte Nacional dos Estados Unidos da América.



Avelino Teixeira da Mota

Uma vida dividida entre a África e o Mar

Se tivéssemos de escolher uma frase para reunir em poucas palavras os factos que balizaram a vida do Vice-Almirante Avelino Teixeira da Mota, não teríamos muitas dúvidas, pois à primeira vista surge inevitavelmente uma dicotomia: a África e o Mar.

«Uma vida dividida entre a África e o Mar» parece ser, de facto, a melhor forma de, resumidamente, definir uma vida um tanto curta, mas preenchida. Uma vida dividida entre a floresta e o oceano; uma vida dividida entre a paixão pela cultura e tradições africanas e o interesse pelas ancestrais e modernas técnicas de navegar; uma vida dividida entre os cargos ultramarinos, em África, e as funções de chefia na Armada, a bordo dos navios ou nas unidades em terra.

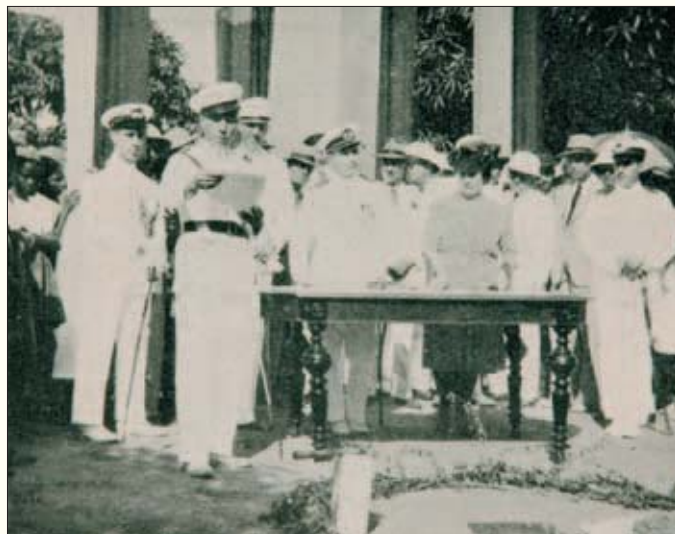
Pessoa metódica, com alto sentido de organização em tudo o que fazia, entregou-se como um eremita ao estudo e à investigação de várias ciências, legando para a posteridade uma obra inovadora, que abarca os mais variados domínios do saber.

Avelino Teixeira da Mota nasceu em Lisboa, na Rua da Conceição da Glória, vinte e cinco, rés-do-chão, freguesia de São José, às dezanove horas do dia 22 de Setembro de 1920. Na sua juventude frequentou o liceu Passos de Manuel, onde passa a integrar um grupo de escuteiros cujos ensinamentos, que daí retira, irão ter um impacte apreciável no futuro da sua vida. Mais tarde, feitos os estudos preparatórios na Faculdade de Ciências, em Lisboa, assenta praça, na Marinha de Guerra, em 15 de Setembro de 1939, e é aumentado ao efectivo do Corpo de Oficiais da Armada em dezaséis de Setembro 1943. Guarda-Marinha a 1 de Outubro de 1942, vem a

conceber, nesse posto, um importante estudo-memória, relacionado com o cálculo da longitude no século XVI e a problemática que rodeou a viagem de Fernão de Magalhães.

Um jovem com vinte e dois anos apenas tomava nas suas mãos a resolução de um complexo problema de ordem técnica não se intimidando. Aliás, acabou mesmo por ter o devido reconhecimento, ao mais alto nível. Gago Coutinho, personagem de grande prestígio no campo dos estudos náuticos, não deixou de fazer rasgados elogios à sua postura erudita, chegando ao ponto de elaborar um prefácio elogioso para a obra que, pensava-se, em breve seria editada. Na tinta ainda quente, do magnífico estudo, ficavam traçados os objectivos do seu autor: a História dos Descobrimentos, sobretudo, mas também a História da Náutica e da Cartografia, a par das suas complexas abordagens técnicas; a rivalidade luso-castelhana nos séculos XV e XVI; o apego ao estudo do Atlântico, na vertente da sua geografia física e humana.

O interesse pela História dos Descobrimentos, que já vinha de trás, alargou-se, durante o período em que cursou na Escola Naval, à Náutica e à Cartografia. Devoto leitor de Jaime Cortesão, Joaquim Bensaúde e António Barbosa, Teixeira da Mota folheia com frequência a «Marinharia dos Descobrimentos» do Comandante Fontoura da Costa e «Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos séculos XV e XVI» de Armando Cortesão. De Bensaúde admira a forma como os seus estudos defendem a prioridade dos portugueses na História das navegações oceânicas.



O Tenente Teixeira da Mota em Bissau.

A bordo do contra-torpedeiro “Lima” entre 21 de Setembro de 1944 e 3 de Abril de 1945, – depois de ter embarcado em vários navios: “Dão”, “Vouga”, Canhoneira “Faro”, Navio-escola “Sagres”, “Afonso de Albuquerque” – encontra novas oportunidades para expandir a sua pena. Nos Açores, onde se encontrava em comissão, surgem na imprensa periódica insular os seus primeiros artigos. Ao Comandante do navio, Sarmento Rodrigues, não passam despercebidas as qualidades intelectuais do jovem oficial. Com efeito, quando Sarmento Rodrigues é nomeado para tomar conta do destino da “Guiné Portuguesa”, Teixeira da Mota é naturalmente convidado a integrar a sua equipa.

Na Guiné muita coisa estava por fazer. Colónia pobre, irrequieta, entrincheirada entre os territórios da África Ocidental Francesa, necessitava de um amplo programa de reformas, que a administração, arguta e dinâmica, do Governador Sarmento Rodrigues se encarregou de pôr em prática.

Teixeira da Mota aceita de bom agrado os novos desafios e trabalha arduamente como ajudante de campo do Governador, acabando por “descobrir” verdadeiramente a África profunda, dos povos e das culturas tradicionais, da savana e da floresta.

Para além de ser um dos principais obreiros, senão o principal, de toda a reforma cultural na “Guiné Portuguesa”, através da fundação do Centro de Estudos, do Boletim Cultural e da realização em 1946 das comemorações do Centenário do seu Descobrimento, ainda participa na realização da Segunda Conferência Internacional dos Africanistas Ocidentais, que se reúne em Bissau no ano de 1947, e dirige um Inquérito Etnográfico, que tem como objectivo a



O Tenente Teixeira da Mota acompanhando o Governador Cte. Sarmento Rodrigues numa revista às tropas do contingente local.

edificação de uma nova carta humana e geográfica do território.

Avelino Teixeira da Mota vive intensamente esses anos. Estabelece contactos com personalidades conceituadas do mundo académico e da investigação ultramarina, especialmente cientistas franceses e ingleses, que frequentemente trabalhavam em África. Na verdade, a África Ocidental Francesa, juntamente com os territórios ingleses, fervilhava de entusiastas, muitos deles intelectuais e quadros administrativos, que procuravam um novo rumo para os estudos africanos e de um modo geral para as ciências sociais. Com esse intuito começaram a organizar encontros, com assiduidade, procurando respostas para uma realidade que se transformara por completo depois da IIª Guerra Mundial. A dinamização do Centro de Estudos da Guiné neste período (1945-50) inscreve-se, assim, num movimento cultural mais vasto, englobando o intercâmbio e a troca de experiências com o exterior (1).

Aproveitando sobejamente essa onda renovadora, Teixeira da Mota enceta, durante os trabalhos da Segunda Conferência dos Africanistas, em Bissau, proveitosos contactos com os membros da delegação francesa: Theodor Monod, o chefe do grupo, naturalista, Raymaond Mauny, arqueólogo, A. Villeirs, zoólogo, Duchemin, Mercier e Robim, etnólogos. É com base nesse convívio científico que nasce a ideia de publicar, através da série "Memórias" do Centro de Estudos, obras com interesse para os territórios da África Ocidental. Alguns destes cientistas começam, inclusive, a colaborar frequentemente no Boletim Cultural, enquanto Teixeira da Mota é nomeado, em 1948, membro do Conselho Científico do "Institut Français de l'Afrique Noir", sediado em Dakar.

Do lado português, por seu turno, também se incrementam os estudos e investigações ultramarinas, através de funcionários do quadro administrativo da "Guiné" - António Carreira, Rogado Quintino, Mendes Moreira ou Artur Meireles, que retiram importantes conclusões a partir do Inquérito Etnográfico de 1946.

A problemática africana veio a incrustar-se no pensamento de Teixeira da Mota. Do gosto pela História e pela Geografia passara a interessar-se por ciências como a Antropologia, Etnografia ou Topografia.

Mota, Marcelo Caetano, antigo Ministro das Colónias, e que mais tarde chegará a Presidente do Conselho, escreve: "*há aí muita investigação, muito estudo e também o talento arquitectónico e agudeza de visão que fazem os verdadeiros escritores.*"(3)

Também em famoso ensaio sobre as "Ideias Geopolíticas de D. João II"(4) surge a nova dimensão da sua versatilidade científica, adquirida em África e enriquecida no aperfeiçoamento de métodos e técnicas, que incorporavam novas problemáticas, divergindo muito claramente, em muitos casos, das correntes coevas, mais afectas a uma ideia de história baseada nos feitos heróicos.

Em fins de 1947 Teixeira da Mota passou à Missão Geo-Hidrográfica da Guiné. Para trás ficava o seu brilhante trabalho em solo guineense, que motivou um excepcional louvor, concedido pelo Governador daquela colónia, "*pela perfida, inteligente e decisiva actuação em vários sectores da actividade cultural da colónia, nomeadamente na organização do Boletim Cultural, na elaboração do Inquérito Etnográfico e na preparação das respectivas respostas para publicação, actividades em que tem dado sobejas provas*

do seu muito saber, lealdade e superior espírito de colaboração."(5)

Se antes trabalhara no mato, num contacto intenso com as populações e o meio envolvente, agora navegava nos caudalosos rios da Guiné, sondando, erguendo "torres" hidrográficas, cartografando as costas e os litorais africanos. Em 1948, Teixeira da Mota, publica o artigo "D. João de Castro, navegador e hidrógrafo"(6). O objectivo parecia ser claro: convocar a mais conhecida figura científica das expedições oceânicas do século XVI para, dessa forma, associar à missão hidrográfica o passado grandioso da Marinha Portuguesa.

A promoção a Primeiro-tenente vem a suceder no ano de 1953 (31 de Março). Ainda nesse ano é encarregado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de fazer o inventário e reprodução fotográfica da cartografia portuguesa antiga e da cartografia dos territórios ultramarinos. Aproveitando a interrupção dos trabalhos hidrográficos,



O seu estudo sobre "A Descoberta da Guiné", que saiu em 1946 no Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, agitou as águas da historiografia portuguesa, que nesses anos se debatia entre a tradição e a renovação. O conhecimento directo das populações e do meio geográfico, completado com a utilização de antigos textos, muitos até aí desaproveitados, deram ensejo ao emérito oficial da Armada de resolver o intrincado problema da cronologia, e de todo o processo, que rodeou "descobrimento" da Guiné. O estudo mereceu fortes aplausos, de historiadores tão conceituados como Duarte Leite, Damião Peres ou Magalhães Godinho.

A "experiência" africana culminaria na edição, em 1954, em dois volumes, do estudo mais completo que se fizera até então sobre a "Guiné Portuguesa"(2). Os dois tomos são o resultado de mais de uma década de estudo, trabalho e recolha de elementos. Em postal enviado a Teixeira da

durante a estação das chuvas entre Maio e Novembro, trabalha dois anos seguidos (1953-54) nesse projecto, em Portugal, Espanha, França, Holanda, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, Áustria e Itália.

Notado pela sua sabedoria e propensão para os estudos cartográficos é, três anos mais tarde, convidado a colaborar com Armando Cortesão na preparação da edição da cartografia portuguesa antiga. O projecto era ambicioso. Podemos, ainda hoje, constatar a sua originalidade no panorama editorial português. As investigações vindas de trás, levadas a cabo por Teixeira da Mota foram desde logo aproveitadas para a tão aguardada obra - intitulada "Portugaliae Monumenta Cartographica" - sair sem atrasos do prelo, em 1960 (7), quando se comemorava o quinto centenário da morte do Infante D. Henrique. Era a concretização de um sonho, dos autores, para muitos megalómano, de ver reunida numa edição toda a cartografia antiga portuguesa, anterior ao século XVIII. Armando Cortesão chegou a referir que a colaboração do então Comandante foi *"preciosíssima e, sem ela, a obra dificilmente poderia ser o que é, e ficar concluída no prazo estabelecido."*(8)



A década de 50 termina, para Teixeira da Mota, de forma majestosa, com a publicação desta obra monumental. A sua pro-

frequentando no ano a seguir o Curso Geral Naval de Guerra, e tornara-se deputado à Assembleia Nacional, pelo círculo da Guiné, na legislatura de 1957-1961.

Os anos 60 foram consagrados por completo ao ensino. De início na Escola Naval (professor do 12º Grupo de cadeiras), entre 1959 e 1964, onde participa activamente na grande reforma curricular em curso; faz parte da organização do 5º Colóquio Internacional sobre História do Navio e da Economia Marítima e colabora no ciclo de conferências com lições sobre "A Cartografia Antiga e a Travessia de África pelos Portugueses". É na Escola Naval que vem a receber quatro louvores, pelos seus serviços exemplares, do Contra-Almirante Sarmento Rodrigues, Comodoro Laurindo Henrique dos Santos e Comodoro António Morgado Belo, respectivamente.

De 1965 a 1969, em paralelo com as suas funções no Estado-Maior da Armada, após ter sido promovido a Capitão-de-Fragata em 1964, é incumbido da regência da disciplina de História da Expansão Portuguesa, na Faculdade de Letras

da Universidade de Lisboa. O que não deixou de ser um reconhecimento público ao seu trabalho.

Em 1969, ano em que publica um artigo sobre o ensino náutico - demonstrando com base em documentação inédita como se processava o ensino técnico da navegação na época dos Descobrimentos -, após uma década votada ao ensino,



dução intelectual atingira níveis apreciáveis ao longo destes anos. É de referir que em 1957 publicara um importante estudo sobre a navegação no Mediterrâneo, no Atlântico e no Índico, onde tratava de aspectos técnicos relacionados com a criação da navegação astronómica pelos portugueses. Entretanto, fora promovido a Capitão-Tenente em 1958,





Teixeira da Mota numa sessão da Academia de Marinha.

Teixeira da Mota regressa à África para chefiar o Estado-Maior do Comando da Defesa Marítima da Guiné. Mas no continente negro tudo mudara. Muito do que tinha construído na sua juventude parecia agora desabar diante dos seus olhos, perante uma guerra atroz que se eternizava. Triste e desanimado, abandona a Guiné para ir chefiar o Estado-Maior do Comando Naval de Angola.

Todavia, o interesse pela África continua. Mantém produção, assídua, de estudos sobre contactos luso-africanos, com a ajuda de colaboradores em Lisboa. À frente do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga pensa publicar, com estudos críticos e edições em várias línguas, fontes portuguesas para a História da África. São sobretudo crónicas, relatos, descrições geográficas e antropológicas de autores dos séculos XVI e XVII. Contudo, não consegue concretizar esse desejo. A tarefa revelar-se-ia difícil, e irrealista para o panorama científico e cultural da altura, atendendo ao facto de o país estar a passar por um período de transição social e política.

Em 1976 passa à situação de reserva no posto de Capitão-de-mar-e-guerra (promo-

ção de 1973), ficando na efectividade de serviço; desempenha funções no Tribunal da Marinha e no Ministério da Defesa Nacional, é convidado por universidades e instituições internacionais para proferir palestras. Poucos anos mais tarde é encarregado de esboçar o Guião para a XVIIª Exposição de Arte, Ciência e Cultura Europeia, no entanto, adoece gravemente e não consegue acabar o seu projecto para a



VALM Teixeira da Mota.

grandiosa exposição, que simbolizou o reapertar dos laços de Portugal com o resto da Europa, depois de uma longa presença em África.

Reconhecido a nível nacional e internacional pelos seus méritos, é convidado a integrar diversas instituições científicas: membro da comissão de redacção da Imago Mundi, revista internacional de História da Cartografia; Vogal da Direcção da Sociedade de Geografia de Lisboa, chegando a ser director da sua biblioteca; sócio efectivo da Academia Portuguesa de História; sócio efectivo da Academias das Ciências de Lisboa, onde ocupa a cadeira deixada vaga por Gago Coutinho; membro do Conselho Superior Científico do "Institut Français d'Afrique Noir"; representante português e conselheiro da "Commission Internationale d'Histoire Maritime"; membro correspondente da "Real Academia de la Historia" de Madrid; membro da Comissão Internacional da História da Náutica e da Hidrografia; sócio da "Society of Discoveries"; membro da Comissão Nacional de História das Ciências; sócio honorário da Sociedade Brasileira de Cartografia; membro do conselho orientador do Centro de Antropologia Cultural, da Junta de Investigações do Ultramar, e de muitas outras instituições que seria fastidioso estar aqui a enumerar.

Avelino Teixeira da Mota veio a falecer no dia 1 de Abril de 1982. Pouco antes, é eleito Presidente da Academia de Marinha, uma das instituições que ajudou a erguer. Como reconhecimento dos serviços prestados ao País fora promovido por distinção, em Setembro de 1981, ao posto de Vice-Almirante. Em acumulação de funções militares e civis, este distintíssimo oficial de Marinha e notável historiador, deixou uma vasta obra, assente em criteriosos métodos científicos, ainda hoje, em muitos dos seus pontos actual.



Carlos Manuel Valentim, S/Tenente
(Comissão Cultural da Marinha)

Notas

(1) Desenvolvemos esta problemática no nosso estudo "Avelino Teixeira da Mota, historiador das sociedades e dos oceanos" in Actas do Colóquio Vasco da Gama, Os Oceanos e o Futuro, Escola Naval, 1999, pp. 129-130

(2) O título é precisamente "Guiné Portuguesa", Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 2 tomos, 1954

(3) Biblioteca Central da Marinha, Ms 519

(4) "A viagem de Bartolomeu Dias e as ideias geopolíticas de D. João II" in Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, série 76, nº9-12, 1958 pp.297-322

(5) Boletim Oficial da Guiné, nº 11, Março, 1947, pág. 94

(6) In Anais do Clube Militar Naval, Maio - Junho, 1948 pp. 301-61

(7) Os quatro primeiros volumes saíram em Abril de 1960 e o quinto volume veio a sair um ano mais tarde.

(8) Armando Cortesão, *Cartografia Portuguesa Antiga*, Lisboa, Coleção Henriquina, 1960, pág.10.



Balanço de Actividades 2001

Durante o ano foram levadas a cabo diversas acções de manutenção nas infraestruturas do Museu, das quais se destaca a pintura geral e impermeabilização do Pavilhão das Galeotas permitindo manter o bom aspecto exterior do edifício e melhorar as condições ambientais do espaço onde estão depositados originais de várias embarcações e aeronaves históricas.

No âmbito dos programas de manutenção do espólio museológico anteriormente definidos, com recurso a empresas especializadas, prosseguiram as acções de manutenção e reparação de objectos que integram a exposição permanente, nomeadamente pinturas a óleo e peças metálicas. Em Dezembro foi finalizado o levantamento e diagnóstico do estado de conservação das peças de mobiliário e de madeira, prevendo-se dar início em breve a um programa de manutenção das peças mais necessitadas.

Com o objectivo de preservar o valioso espólio fotográfico e assegurar um mais fácil manuseamento das imagens, com recurso ao arquivo informático do Museu, foi iniciado em princípios do ano o programa de digitalização do vasto espólio fotográfico existente, em grande parte constituído pela colecção Seixas. Durante o ano procedeu-se ao tratamento das placas de vidro mais antigas e deterioradas, acção que se prevê estar concluída em 2002, prosseguindo-se então com as restantes imagens.

MUSEU DE MARINHA - VISITANTES EM 2001

Meses	ADULTO	JOVENS/ SENIORES	GRÁTIS	AGÊNCIAS TURISMO	COLECTIVO	T.MENSAL
JAN	2.367	1.148	319	94	1.492	5.420
FEV	2.540	1.534	549	0	1.700	6.323
MAR	3.543	2.356	332	289	4.025	10.545
ABR	4.932	3.398	521	100	1.655	10.606
MAI	3.952	3.192	3.706	992	2.025	13.867
JUN	3.925	2.597	375	1.642	2.300	10.839
JUL	6.698	4.480	717	0	1.152	13.047
AGO	9.903	6.005	1.198	1.585	125	18.816
SET	5.599	3.902	1.068	1.568	225	12.362
OUT	4.243	1.523	504	957	582	7.809
NOV	2.690	1.714	369	583	950	6.306
DEZ	2.435	834	545	378	725	4.917
TOTAL	52.827	32.683	10.203	8.188	16.956	120.857

EXPOSIÇÃO PERMANENTE

Foi integrada na exposição permanente uma bandeira da República, oferta da cidade de Lisboa à Marinha em 1917, a qual está patente ao público na sala do século XX, junto ao núcleo museológico referente a Henrique Lopes de Mendonça, autor da letra de "A Portuguesa".



Na mesma sala encontra-se um conjunto museológico integrando dois expositores, um dedicado ao NRP "Afonso de Albuquerque" e o outro ao NRP "Vega", duas pinturas a óleo com os retratos dos comandantes daqueles navios, uma placa homenageando os mortos em combate em 18 de Dezembro de 1961, na Índia. Este conjunto foi inaugurado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada em 18 de Dezembro de 2001.

EXPOSIÇÃO ITINERANTE

A exposição itinerante de divulgação do Museu de Marinha "Um Mundo de Descobertas" foi remodelada; é agora constituída por catorze modelos de navios e oito painéis informativos que contêm uma selecção fotográfica dando conta da diversidade de objectos que constituem o espólio museológico do Museu.

Esta exposição esteve patente ao público no Museu dos Transportes e Comunicações, no Porto, de 19 de Outubro a 7 de Dezembro e nas instalações da Exponor, em Leça da Palmeira, por ocasião da "Náutica 2001", no período de 8 a 18 de Dezembro.

A exposição alusiva a 1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul realizada em 1922 por Gago Coutinho e Sacadura Cabral esteve patente ao público nos locais a seguir indicados:

- Colégio Militar, de 15 de Fevereiro a 15 de Março.
- Museu dos Transportes e Comunicações, Edifício da Alfândega, no Porto, de 28 de Junho a 29 de Julho.



EXPOSIÇÕES TEMPORÁRIAS

No espaço dedicado a exposições temporárias, no Pavilhão das Galeotas, foram realizadas as exposições seguintes:

- Com a colaboração da Direcção de Faróis esteve patente ao público de 5 de Fevereiro a 16 de Abril uma selecção de ópticas e lanternas antigas usadas em faróis portugueses.
- No âmbito das comemorações do Dia da Marinha, realizou-se a exposição de artes plásticas "O Artista e o Mar" em que participaram trinta e quatro artistas que expuseram oitenta e cinco obras, na sua quase totalidade pinturas.

A mostra foi inaugurada em 18 de Maio pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e manteve-se patente ao público até 3 de Junho.

- De 6 a 25 de Novembro foi organizada uma exposição de fotografias, da autoria de Teresa Reis, subordinada ao tema A "Fragata D. Fernando II".

COLABORAÇÃO COM ENTIDADES NACIONAIS

À semelhança de anos anteriores e dando continuidade à colaboração que o MM vem mantendo com outros museus e instituições nacionais, foram cedidas diversos objectos do seu espólio para integrarem exposições organizadas pelas entidades seguintes: Comando da Zona Marítima da Madeira, C.R.A. Exposição "Coimbra - Crescer para Competir 2001", Comissão Nacional Para os Descobrimentos Portugueses, Câmara Municipal de Castro Marim, Liga dos Amigos de Sesimbra, Câmara Municipal de Ovar, Associação de Especialistas da Força Aérea.

VISITANTES

Ao longo do ano verificou-se uma redução do número de visitantes da ordem dos 20% que se ficou a dever, em grande parte, à menor afluência de turistas provenientes de navios de cruzeiro com escala no porto de Lisboa.

No gráfico junto apresenta-se a evolução do número de entradas de visitantes nos últimos cinco anos.



(Colaboração do Museu de Marinha)



O Malabar a ferro e fogo

Um dos mais importantes relatos da missão de Vasco da Gama, nesta sua segunda expedição à Índia, é o relato de Tomé Lopes, escrivão de uma das naus que saiu na esquadra de Estêvão da Gama, a 1 de Abril de 1502. Essa esquadra seguiu o caminho já conhecido até ao Cabo da Boa Esperança, e foi assaltada por um violento temporal, daqueles que são frequentes naquela região, durante o Inverno do Hemisfério Sul. Os navios separaram-se ficando o de Tomé Lopes junto com a *Julioa* (ou *Júlia*), afastados dos três restantes, que chegaram a Quíloa, a tempo de aí encontrar Vasco da Gama. Quando saíram desse porto, a situação da esquadra era, pois, a seguinte: dos navios que partiram de Lisboa em Fevereiro, um tinha sido queimado em Sofala, dois permaneciam desaparecidos desde a tempestade no Cabo (tinham-se perdido quatro, mas dois deles foram ter a Quíloa) e era possível contar com uma caravela que fora aparelhada de Lisboa, em peças soltas para serem montadas em Moçambique (o que não deixa de ser uma curiosidade interessante sobre a capacidade de construção naval da época); da segunda armada, saída de Lisboa a 1 de Abril, já tinha consigo três navios. Em suma, contava com 16 navios (14 naus e 2 caravelas) e aguardava notícias de mais quatro que ficaram perdidos à passagem do Cabo da Boa Esperança. Foi com esses navios que saiu nos finais de Julho para o Malabar, fundeando em Angediva a 20 de Agosto. É aí que vai aparecer o navio do cronista Tomé Lopes, que conta como se perdeu no Cabo, como subiu a costa africana na companhia da *Julioa*, como foram até Melinde (onde o rei se lamentou pelo facto do Almirante não o ter visitado), e como fizeram a travessia do Índico (onde a *Julioa* voltou a desaparecer). Todos tinham instruções para se reunir em frente ao Monte Dely (onde Vasco da Gama tinha chegado em 1498) e é para aí que todos se dirigem e onde vão ter os restantes navios, com excepção da nau *Santa Cruz*, que perdeu a monção e ficou na costa africana até ao ano seguinte.

A acção dos portugueses a partir daí é bem expressiva da forma como D. Manuel queria tomar conta do Índico e da forma como Vasco da Gama entendia a sua missão. De acordo com as descrições a esquadra “andava à caça de naus de Meca”, ou seja, navios que comerciavam entre o

apresentou, a atitude de negociação, que assumiram inicialmente, transformou-se numa defesa furiosa, usando todas as suas forças, e causando grandes danos aos portugueses que tiveram por missão combatê-los. Ao cabo de quatro dias, “depois de tantos combates, fez o almirante pôr fogo àquela nau, que ardeu com quantas pessoas se achavam dentro, com muita crueldade e sem comiseração alguma”. Os tripulantes da embarcação de Cananor, que ainda estava junto dos portugueses assistiram a tudo isto e foram, concerteza, os que levaram a toda a Índia a mais pormenorizada descrição das intenções portuguesas naquela região.

A 18 de Outubro os portugueses estavam em Cananor, onde o rei local veio à fala com o Gama, e foi feito um acordo para carregar os navios portugueses de especiarias. Contudo, a oposição muçulmana era, de facto, muito forte, e os navios acabam por sair para o mar sem nada, depois de muitas ameaças e protestos de parte a parte. Partiram para Calecut, numa quarta-feira, dia 25 de Outubro, com esperanças de paz que se goraram e terminaram com mais uma demonstração de força por parte dos portugueses: logo à chegada, para que as negociações decorressem sob pressão, foram aprisionados umas dezenas de malabares que se encontravam à pesca em frente da cidade; e, como ponto de partida, Vasco da Gama exigia a devolução da “fazenda” que tinha sido roubada a Aires Correia (o feitor que tinha ali ficado e que tinha sido assassinado durante a estadia de Cabral). Como a atitude do Samorim teve evasivas de várias ordens, todos os cativos foram mortos, e a cidade bombardeada durante várias horas. Seguiu depois para Cochim, onde conseguiu carregar especiarias e fazer um tratado com o rei local, que constituiria a base mais sólida para o estabelecimento do poder português na Índia, durante as primeiras décadas do século XVI. Em Fevereiro do ano de 1503, a esquadra faz-se ao mar de regresso a Lisboa.



Mar Vermelho e o Extremo-Oriente, transportando, simultaneamente, os peregrinos de Meca. Na verdade, os que queria atacar eram aqueles que mantinham relações com o Samorim de Calecut, com quem tinha havido grandes conflitos nas viagens anteriores, e que tinha massacrado a feitoria portuguesa colocada no seu território. É avistado um primeiro navio, que não conseguem aprisionar, depois um outro - que verificam tratar-se de súbditos do rei de Cananor e que Vasco da Gama decide que seriam libertados quando fosse possível - e, a 19 de Setembro, a *S. Gabriel* avistou um enorme navio que vinha de Meca para Calecut, com 240 homens a bordo, acompanhados de mulheres e crianças. Alguns desses homens eram dos mais ricos mercadores da cidade inimiga, parecendo-lhe que com as riquezas que transportavam poderia resgatar as suas vidas sem terem de combater com os portugueses. O relato que Tomé Lopes nos dá deste acontecimento é verdadeiramente dramático, como dramático deve ter sido na realidade. Vasco da Gama não aceitou nenhuma negociação nem sequer qualquer rendição que lhe desse cativos. Retirou do navio as 17 crianças que baptizou e tencionava converter em frades Jerónimos, e incendiou o navio com todos os restantes. Naturalmente que, em situação tão desesperada como a que se

A Escola dos Draga-Minas

Já vai longe o tempo em que a Marinha de Guerra Portuguesa dispunha de uma Flotilha de Draga-minas. Com o auxílio aliado, a partir de 1953, sucessivamente, pôde a Marinha contar com 8 draga-minas costeiros (MSC's) e 4 draga-minas oceânicos (MSO's) de origem americana e mais 4 draga-minas costeiros de concepção inglesa. Aos oceânicos, foram dados os nomes de Ilhas dos Açores e aos costeiros, nomes de cidades daquele mesmo arquipélago.

Os MSC's "Ponta Delgada", "Horta", "Angra do Heroísmo", "Vila do Porto", "Santa Cruz", "Velas", "Lajes" e "S. Pedro" eram navios de 405 toneladas de deslocamento, de 44 metros de comprimento fora a fora e 8.7 de boca, com uma velocidade de 13 nós e 40 homens de guarnição, da classe "Bluebird" na Marinha dos EUA, passaram a ser designados na nossa Marinha por Classe "Ponta Delgada". Foram construídos a partir de 1950, nos EUA, para a Armada portuguesa, ao abrigo de um Programa de Assistência Militar, e incorporados a partir de 1953.

Os MSO's "S. Jorge", "Pico", "Graciosa" e "Corvo", eram navios de 780 toneladas de deslocamento, de 52.4 metros de comprimento fora a fora e 10.7 de boca, com uma velocidade máxima de 13.7 nós e 70 homens de guarnição, da classe "Agile" ou "MSO 421" na Marinha dos EUA passaram a ser designados na nossa Marinha por Classe "S. Jorge". Foram cedidos pela Marinha dos EUA a Portugal em 1955 ao abrigo do mesmo Programa.

Os MSC's "S. Roque", "Ribeira Grande", "Lagoa" e "Rosário" eram navios de 452 toneladas de deslocamento, de 46 metros de comprimento fora a fora e 8.7 de boca, com uma velocidade de 14.7 nós e 47 homens de guarnição, foram construídos em 1954 em Portugal, segundo os planos dos navios ingleses da classe "Ton", dois ao abrigo do Programa de Assistência Militar e dois mandados construir pelo Governo Português. Designados na nossa Marinha por Classe "S. Roque", foram incorporados na Armada a partir de 1956.

Todos estes draga-minas sucederam a quatro navios de casco de

ferro, e ainda a carvão, o "S. Miguel", o "Faial", o "Terceira" e o "Santa Maria", antigas patrulhas do tempo da 2ª Guerra Mundial, de construção inglesa, da classe "Trees", o "Faial", e da classe "Scottish Isles", os restantes, e que inicialmente foram designados por P1, P2, P3 e P4.

Classificados como draga-minas em 1951 e como caça-minas em 1956, designados por classe "Faial", foram sendo abatidos dado o seu desgaste e por estarem completamente desatualizados para a guerra de minas. Só o "Santa Maria" (abatido em 1971) teve uma maior actividade integrado na Flotilha, como lançador de minas de exercício e de bóias e como patrulha das áreas de exercício.

Os novos navios, de casco de madeira, constituídos em Flotilha, representaram uma época muito nobre da nossa Marinha, não só pelo seu considerável número e pela excelente escola de marinheiros que proporcionou, mas também pelos elevados padrões operacionais que as suas guarnições alcançaram, tantas vezes testados em exercícios nacionais e internacionais.

Para isso, muito contribuiu uma eficaz organização que, ao longo dos anos, pôde responder a todos os requisitos especializados que aqueles navios exigiam ao seu aprontamento, que incluía a correcção das suas assinaturas magnéticas, normalmente efectuadas nas carreiras de desmagnetização de Cádiz ou Toulon, onde se obtinham os valores da corrente eléctrica a introduzir nos anéis de desmagnetização de cada navio, tendo em conta a sua área geográfica de operação e os rumos.

A crescente sensibilidade das minas magnéticas assim o exigia, apesar do casco de madeira e dos outros materiais empregues

na construção dos draga-minas procurarem reduzir ao mínimo a sua assinatura magnética natural. Por curiosidade recorde-se que, em tempo de guerra, seria interdito a todo o pessoal levar para bordo, na sua bagagem, qualquer material magnético, incluindo canivetes!

Esta nova componente operacional da Marinha, a guerra de minas e contramedidas foi levada muito a sério no interesse internacional, perante a ameaça sempre presente da utilização destas armas, pois mesmo as menos sofisticadas e mais baratas podiam ter efeitos terrivelmente limitadores da actividade marítima nos portos e seus acessos e tinham sido muito empregues na 2ª Grande Guerra Mundial, com resultados altamente compensadores para o utilizador.

É neste contexto que a Marinha Portuguesa assume a missão dos draga-minas, fazendo-se assim compreender quanto entusiasmo e importância representava para os jovens oficiais, sargentos e praças, daqueles novos navios, trazidos recentemente dos EUA e os de concepção inglesa que, embora construídos nos estaleiros da CUF em Portugal, eram normalmente referidos como "draga-minas ingleses".

Os navios americanos foram chegando espaçados no tempo já com guarnições portuguesas, previamente ali deslocadas para o efeito. Dava gosto visitá-los, porquanto constituíam uma enorme inovação técnica para a Marinha e representavam a esperança de uma nova missão, inteiramente assumida por Portugal como membro fundador da NATO, no auge da Guerra Fria entre os dois blocos.

A família dos draga-minas, os chamados "homens de ferro em navios de madeira"(1), que tantas vezes a ouviram ranger quando debaixo de mau tempo, depressa granjeou

enorme prestígio na Marinha. Tal como agora, o espírito de missão dos militares tem que ser satisfeito com a eficácia e esta era bem alcançada ao serviço dos draga-minas.

Os navios estavam novos, saíam regularmente para o mar, semanas e semanas seguidas, conseguindo um apuramento técnico e um adestra-

OS DRAGA-MINAS DA MARINHA PORTUGUESA

Nome	Indicativo visual	Local de construção	Data de aumento ao efectivo	Data de abate
DRAGA-MINAS COSTEIROS DA CLASSE "PONTA DELGADA" (MSC'S)				
Ponta Delgada	M405	EUA	7/4/53	20/2/74
Horta	M406	EUA	13/7/53	1/9/76
Angra do Heroísmo	M407	EUA	21/8/53	20/2/74
Vila do Porto	M408	EUA	9/10/53	1/9/76
Santa Cruz	M409	EUA	1/3/54	7/1/76
Velas	M410	Dorchester, EUA	17/5/54	1/9/76
Lajes	M411	Dorchester, EUA	1/9/54	7/1/76
S. Pedro	M412	Dorchester, EUA	3/12/54	20/2/74
DRAGA-MINAS OCEÂNICOS DA CLASSE "S. JORGE" (MCO'S)				
S. Jorge	M415	Washington, EUA	1/6/55	20/2/74
Pico	M416	Washington, EUA	1/6/55	17/10/73
Graciosa	M417	Philip Rhode, EUA	15/8/55	20/2/74
Corvo	M418	Manitowoc, EUA	23/11/55	20/2/74
DRAGA-MINAS COSTEIROS DA CLASSE "S. ROQUE"				
S. Roque	M401	CUF, Lisboa	4/6/56	14/1/92
Ribeira Grande	M402	CUF, Lisboa	7/2/57	* 28/11/97
Lagoa	M403	CUF, Lisboa	10/8/56	19/10/92
Rosário	M404	CUF, Lisboa	8/2/57	19/10/92

*Reclassificado como navio auxiliar em 30/11/92



NRP "Ponta Delgada".

mento verdadeiramente excepcional, tendo em conta o início da utilização e emprego dos procedimentos NATO. A avaliação do treino era muitas vezes testada em exercícios de manobras e evoluções que, atendendo às suas características evolutivas, resultavam de forma surpreendente.

Na sua actividade específica tinham possibilidades de efectuar rocegas de minas fundeadas e de minas de fundo acústicas e magnéticas, rebocando dispositivos adequados para rocegar cada um destes tipos de minas, isoladamente ou combinados. E se o lançamento e recolha de cada rocega, nem sempre em boas condições de mar e tempo, obrigavam a fainas que punham à prova as qualidades marinheiras da guarnição, o lançamento e recolha de rocegas combinadas exigiam uma perícia notável e um empenhamento árduo dessas qualidades que ia desde o Comandante na ponte e passava pelo Imediato e pelo Mestre até ao grumete mais "marreta" na tolda. O que tornava estes navios uma autêntica "escola de mar".

Em complemento das tarefas específicas como draga-minas, que exigiam uma rigorosa navegação, método e muita perseverança(2), a operacionalidade alcançada com base na doutrina emanada das publicações de comunicações e de outros procedimentos NATO, bem como na importante área da limitação de avarias, permitia atribuir a estes navios outras missões.

Essas missões englobavam não só a de soberania ao longo de toda a costa portuguesa, mas também a sua integração em exercícios nacionais e internacionais, tantas vezes configurando comboios e, ainda, eram ordenados, a par de outros navios de maior tonelagem, para as missões de serviço público, incluindo o serviço SAR.

A criação do Centro de Instrução de Minas e Contramedidas (CIMCM) em 1964, adstrito ao Comando Naval do Continente, veio permitir a possibilidade de sedimentar e transmitir todo o conhecimento de Guerra

de Minas, inicialmente obtido em Escolas estrangeiras e em exercícios no mar, e de o desenvolver e adaptar às características do nosso teatro de operações. Beneficiando do entusiasmo, dedicação e competência profissional do pessoal dos draga-minas que veio a preencher o seu quadro de instrutores e auxiliares de instrução, muitos deles em acumulação.

Em 1965 o CIMCM estendia o seu ensino à Identificação e Inactivação de Armamento, desenvolvendo praticamente de raiz, e em estreito contacto com a Escola de Mergulhadores e com a Escola de Fuzileiros, cursos para preparar pessoal para as delicadas missões, de identificação e inactivação de minas marítimas, de minas e armadilhas terrestres e de objectos suspeitos dados à costa. Ao mesmo tempo que se empenhava em desenvolver, em paralelo, as bases de uma cuidada instrução na utilização de material de demolição.

Para o desenvolvimento deste ensino foi ainda muito importante a criação do Campo de Treino de Minas e Demolições da Ilha da Culatra onde, partindo do zero em instalações e do princípio que era uma matéria que só fazendo se podia aprender

e da máxima que "o primeiro erro é normalmente o último", se foi ganhando prática e saber, com algumas dificuldades e "sustos" pelo meio, mas que foram sendo superados pela dedicação, profissionalismo e empenhamento dos oficiais, sargentos e praças envolvidos nesta actividade.

E um bom exemplo do superar de dificuldades foi o estudo e manufactura de um sistema com redes que permitia, utilizando apenas meios de bordo, o embarque e o desembarque, de um "Land Rover" num draga-minas inglês, para um melhor apoio aos estágios na Ilha da Culatra. Não só para o transporte local de material e explosivos, que até aí eram transportado pelo areal à mão e numa padiola improvisada no navio, mas também para uma maior rapidez na assistência a qualquer acidente, o que felizmente nunca se tornou necessário.

Os "sustos" estiveram sempre associados à montagem, à superfície ou submarina, de cargas de contraminagem ou de demolição que tinham falhas de fogo ou por deficiências do material ou resultado de improvisos que tinham que ser ensaiados e experimentados para responder a necessidades de utilização ou de aprendizagem. Essas falhas obrigavam sempre ao desmontar desse material "vivo" ou à colocação, sobre ele, de cargas de contraminagem.

E de salientar, ainda, que, com o evoluir dos tempos e da electrónica, a sofisticação cada vez maior das minas marítimas apontava já para evolução das suas contramedidas passarem pela substituição das rocegas e dos draga-minas, especialmente em águas mais restritas, por sistemas de detecção, localização e contraminagem de minas, desenvolvidos a partir de navios, que viriam a ser designados novamente por caça-minas, e com um maior empenho de mergulhadores e/ou veículos controlados a distância. Ou ainda pela instalação desses sistemas a bordo de navios com capacidade de fazer rocegas, tornando-os ambivalentes.

As velhas limitações financeiras, deste "país à beira mar plantado", e que levaram



NRP "Corvo".



NRP "Rosário".

ao abandono do material, do saber e da prática ligados à guerra de minas, já não nos permitiram atingir o patamar seguinte.

Os draga-minas oceânicos foram os primeiros a sofrer as consequências do esforço que era despendido em África e da escassez de pessoal para os guarnecer. Cedo encostaram depois de uma actividade que os levou a participar nos primeiros exercícios, em águas espanholas, francesas e inglesas, e a viagens aos Açores e Madeira. Em finais dos anos sessenta constituíam o Agrupamento n.º 1 de Dragagem com objectivo de mantê-los "em conserva", de modo a poderem ser reactivados se necessário, mas vieram todos a ser abatidos ao efectivo dos navios da Armada entre 1973 e 74.

Nos draga-minas costeiros americanos, que foram aqueles que mantiveram durante mais tempo a sua capacidade operacional como draga-minas, havia um Comandante para cada dois, ficando um navio de reserva. Os terceiros oficiais mudavam de um navio para outro, permitindo assim o treino continuado das duas guarnições.

Existia um espírito de equipa muito forte, sempre bem patenteado no bom relacionamento das guarnições quando ao início da noite, se recreavam passeando por Setúbal ou Sesimbra depois do tradicional telefonema para a família. Todos sentiam orgulho do seu navio e a competição era notável no bom sentido, pois testemunhavam uma mística própria de quem faz bem feito, vivendo-se um excepcional ambiente de trabalho e de camaradagem entre as guarnições.

Foi neste ambiente de trabalho que muitos jovens oficiais, ainda longe de serem Comandantes, tiveram oportunidade de experimentar e aprender a atracar os seus próprios navios, sendo esta prática frequente nos draga-minas, o que muito contribuiu para o desembarço, neste particular, de muitos oficiais da classe de Marinha.

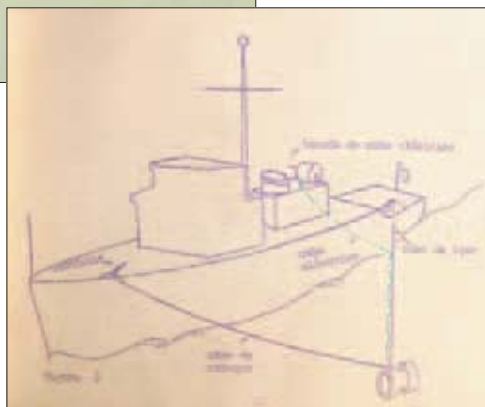
Entre 1974 e 76, a seguir aos seus irmãos oceânicos, foram todos abatidos ao efectivo dos navios da Armada, devido ao desgaste e à desactualização do seu equipamento. Outras opções impuseram à Marinha que não fossem substituídos.

Os draga-minas costeiros ingleses foram os que ficaram mais cedo com as suas rocegas de influência desactualizadas, especialmente a acústica, que era rebocada à borda, e que também as dificuldades financeiras impediram de substituir. Mas



continuaram sempre a sua actividade na área das minas e contramedidas, mantendo o treino da rocega de minas fundeada, lançando e recolhendo bóias

de balizagem, patrulhando áreas de exercícios de rocegas e apoiando mergulhadores sapadores e exercícios de inactivação de minas e de outro armamento e de demoli-



ções, que incluíam os estágios na Ilha da Culatra, e outras actividades do CIMCM, como os estágios anuais na Escola de Guerra de Minas em Ostende.

Para além de missões SAR e de fiscalização da costa, já mencionadas, foram ainda aproveitados de forma regular para reboque de alvos em exercícios de artilharia costeira, treino de mar de alunos da Escola Naval e cooperação com o Instituto Hidrográfico na realização de perfis batimétricos.

Bons navios para o mar, embora nem sempre para os estômagos, aguentando bem o SW rijo do Inverno e as fortes nortadas do Verão, podemos dizer que se tornaram "pau para toda a obra" ou "Jack of all trades", como diriam os ingleses e, talvez por isso, foram os últimos draga-minas a ser abatidos ao efectivo dos navios da Armada. Em 1992 foram abatidos 3, sobrevivendo apenas o "Ribeira Grande" que foi reclassificado como navio auxiliar.

E o CIMCM, que era o repositório do saber e da prática da guerra de minas, para uma eventual reactivação de meios, sem estes à vista no horizonte acabou por ser extinto nas disposições finais e transitórias de um Decreto Regulamentar de 1 de Setembro de 1994. Nessas disposições as suas competências foram diluídas pela Escola de Mergulhadores, pela Escola de Armas Submarinas e pelo CITAN

Terminava assim a saga dos draga-minas, sem glória, mas deixando atrás de si uma esteira de bons serviços, de árdua escola de marinheiros, com a qual só o N.E. "Sagres" rivalizava, e de grande saudade com um enorme sabor a mar para todos os que tiveram o privilégio de neles servir nos seus tempos de operacionalidade.

Há inúmeras histórias de marinheiros tendo quase sempre o mar por referência, relacionadas com os draga-minas e contadas por tantas gerações de oficiais, sargentos e praças que por ali passaram durante os cerca de vinte anos da sua existência, mas não resisto a deixar de contar uma bem diferente, a história do "Scotch".

O "Scotch" era um cão de água de raça cocker, de cor preta, de estatura média, que veio ainda cachorro dos EUA com o "Ponta Delgada", chegado a Lisboa em 31 de Agosto de 1953 e que, passado pouco tempo, pelo seu dedicado comporta-

tamento se tornou mascote, não só do seu navio, como da própria Flotilha. Este magnífico cão reagia efusivamente ao apito para a faina, ocupando de imediato o seu

ROCEGA DE MINAS

"É uma ciência de concepção vaga, baseada em elementos discutíveis, deduzidos de experiências inconcludentes, realizadas com aparelhagem de problemático rigor, por indivíduos pouco de fiar e de mentalidade duvidosa."

Esta era a filosófica e bem humorada definição de Rocega de Minas de autor desconhecido que, por graça, ornamentava algumas das câmaras dos draga-minas

lugar na tolda onde com a boca junto aos cabeços e castanhas, procurava ajudar a meter dentro as espias que, ao tempo, eram de cairo ou de sisal. Claro que nestas sucessivas manobras, acabou por gastar os dentes, o que muito veio a facilitar porquanto ele não permitia a entrada a bordo de elementos estranhos à guarnição do seu "Ponta Delgada".

Fazendo jus à sua raça nadava muito bem e demonstrava sempre grande alegria quando na água, junto à popa do navio, para isso tinha companhia. Depois do banho era normalmente içado para bordo pelo dorso, com as axilas (das mãos) assentes num laço de retenida, lançada por um dos marinheiros de serviço.

E... ainda havia o "Bandido", sem pergaminhos de raça, também todo preto, que "estava destacado" no "Rosário". Cometia a proeza de subir as escadas verticais de acesso à ponte alta, para fazer o seu quarto, ia chorar para o camarote do Comandante quando o baixar brusco da pressão lhe anunciava borrasca iminente, era o único cão autorizado a andar livremente em Ostende e a entrar nos bares na companhia de pessoal do navio, e...muito mais havia para contar destes nossos amigos de quatro patas que normalmente juntavam ao seu nome o honroso título de grumete / ano de adopção!

Porém, a certeza que ainda hoje persiste na memória, depois de todos estes anos, é a sensação do dever cumprido com exemplar eficácia. De facto em plena época de ouro dos draga-minas as guarnições senti-

am-se bem preparadas, não só pela experiência adquirida através do intenso treino em simulador no Centro de Instrução de Tática Naval e dos numerosos exercícios no mar, mas também pelos diversos cursos que iam sendo ministrados com êxito às guarnições, pelo bem apetrechado CIMCM.

Esta certeza de prontidão e rigor de execução na guerra de minas e contramedidas que, de início, exigiu o apoio de Guias de Manobra de Rocegas e outros Manuais específicos elaborados pelos próprios Comandantes dos navios, pôde ser amplamente testada e comprovada pelos bons resultados que se alcançavam quando, em inúmeros exercícios com marinhas estrangeiras, era reconhecida e salientada a nossa actuação

Com a Marinha Espanhola eram realizados anualmente exercícios conjuntos, os IBEREX, alternadamente em águas portuguesas e espanholas. Num desses exercícios, ao largo de Cádiz, os nossos navios chegaram a ser sobrevoados por helicóptero para observação da destreza das guarnições no lançamento e recolha de rocegas.

Igualmente, na participação anual dos Comandantes e oficiais em estágios na Escola de Guerra de Minas, das Marinhas Belga e Holandesa, em Ostende, marinhas que punham, e continuam a pôr, uma parte importante do seu esforço naval nesta área operacional e, por isso, aquela Escola, se considerava uma espécie de "santuário" desta especialidade e onde, entre os pares, a nossa opinião era normalmente aceite e respeitada.

Muita desta eficiente actividade agora aqui evocada ficou a dever-se à razoável estabilidade do pessoal que, principal-



mente antes da guerra do Ultramar, se conseguia alcançar entre guarnições e, também, ao empenho e profissionalismo de muitos oficiais, sargentos e praças que ao longo dos anos foram passando pela Flotilha de Draga-minas, emprestando-lhe uma continuidade de conhecimentos, quer como Comandantes de navio, quer como elementos da guarnição, quer ainda como instrutores dando uma dimensão simultaneamente prática e teórica ao ensino altamente especializado do Centro de Instrução de Minas e Contramedidas.

Todo este saber da escola dos draga-minas se perdeu no tempo, sendo hoje certamente irreversível de recuperar, restando apenas, para os velhos marinheiros que ainda se revêem nesta narrativa, uma boa e saudável recordação daqueles tempos de melhores perspectivas para a credibilidade internacional da nossa Marinha.



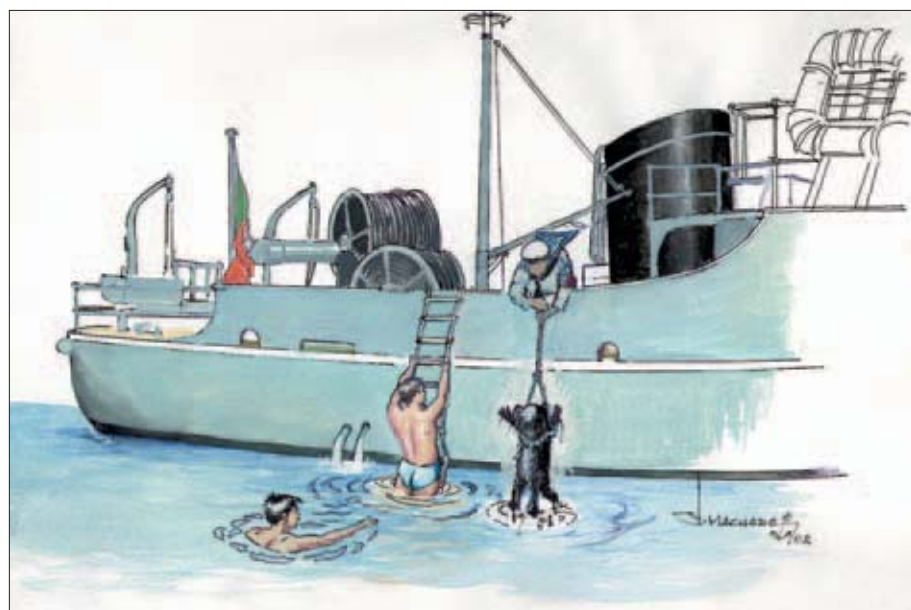
José Carvalheira
VALM

Francisco Duarte Costa
CMG

Notas

(1) Designação usada internacionalmente e que procura realçar a ténpera necessária para vencer o enorme desgaste psíquico e físico a que as guarnições dos draga-minas estão sujeitas em tempo de guerra.

(2) Para obter uma precisa delimitação dos campos de minas e/ou canais rocegados e determinar o grau de segurança que ofereciam à passagem de outros navios.



O "Scotch" a ser içado para bordo.

Evocação da memória do Comandante Oliveira Lemos por ocasião da reedição da sua obra "Lá de Longe"

No passado dia 14 de Março realizou-se, na Biblioteca Central da Marinha, a cerimónia de apresentação do livro "Lá de Longe" do Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Alberto de Oliveira Lemos. Ao iniciar a sua exposição o CALM Leiria Pinto, na qualidade de Presidente da Comissão Cultural da Marinha, entidade que promoveu a reedição da obra, considerou que o evento mais do que a apresentação de um trabalho literário era a evocação da memória e por isso uma homenagem ao seu autor.

Esclareceu que "Lá de Longe" teve uma edição restrita da iniciativa da família do autor, após o seu falecimento, e que a presente reedição inclui: uma nota necrológica publicada nos Anais do Clube Militar Naval; a evocação do Comandante Oliveira Lemos quando da inauguração da sala na Escola Naval com o seu nome e também uma introdução, intitulada "Tão longe, tão perto...", da autoria do seu filho Miguel.

Referindo-se seguidamente à bibliografia do Comandante Oliveira Lemos afirmou que nunca os seus problemas de Saúde o abalaram na sua firme determinação e inabalável coragem mas, pelo contrário, aproveitou sempre os períodos de convalescença para reforçar o seu nível cultural nos aspectos profissional, científico e humanístico.

No âmbito da sua vida profissional foram destacadas as elevadas aptidões de marinheiro, comprovadas nos embarques no Atlântico Norte, Extremo Oriente e em águas de Moçambique. Também os seus profundos conhecimentos técnico-científicos foram decisivos quando, na época em que prestou serviço na Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações, defendeu com sucesso as pretensões portuguesas em reuniões da União Internacional das Telecomunicações.

Digna de registo foi a sua passagem pela Escola Naval como professor responsável pela disciplina de desenho, tendo igual-

mente leccionado História Naval e Psicologia, em acumulação com funções no Instituto Superior Naval de Guerra, estabelecimentos de ensino nos quais mostrou

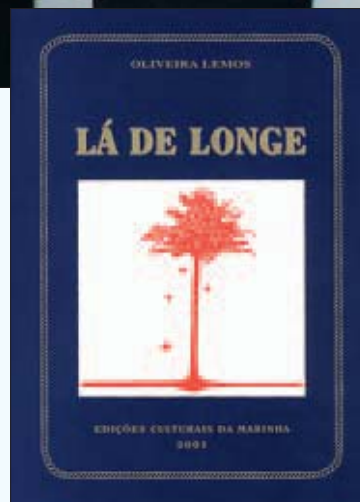
oficial imediato da fragata "D. Francisco de Almeida" entre 1968 a 1970. Nesse período redigiu mais de 200 cartas e aerogramas relatando os acontecimentos que vivia e

dando conselhos sobre a forma como a família devia agir na sua ausência. Para além desta volumosa correspondência escrita, um verdadeiro diário de bordo, enviava mensalmente uma bobine gravada em que incluía relatos de problemas ocorridos, lições sobre vários assuntos escolares e principalmente os contos inseridos no livro agora apresentado.

Foi posta em relevo ainda a variedade do conteúdo

temático dos contos o que, para além do poder imaginativo do seu autor, reflectem uma forma de estar perdida no nosso tempo. Afirmou o filho do Comandante Oliveira Lemos que: A riqueza da prosa e das expressões demonstram que o meu Pai possuía um grande talento literário, que lhe permitia registar nos

seus escritos a força e intensidade dos seus estados de alma e traços de carácter: sensibilidade para os problemas humanos, generosidade, verticalidade moral, profundidade e seriedade, mas também um apurado sentido de humor e uma grande capacidade de divertir. Ao finalizar a sua intervenção proporcionou, para recordar a mensagem de vida e obra do seu Pai, a audição de uma das bobines gravadas em Moçambique há cerca de três décadas, facto que constituiu a surpresa e o momento mais tocante deste evento, após o que foram oferecidos exemplares do livro aos familiares do autor que estavam presentes na cerimónia.



possuir superiores qualidades pedagógicas alicerçadas a uma vasta e ímpar gama de conhecimentos que se estendiam das artes às letras, das ciências à marinharia. Referida também foi a sua colaboração na Revista da Armada onde fez parte da primeira Comissão de Redacção e nos Anais do Clube Militar

Naval, onde desempenhou funções na respectiva Comissão de Redacção e na sede do qual expôs as suas magníficas aguarelas.

O CALM Leiria Pinto terminou a sua exposição declarando que teve o privilégio de conhecer o Comandante Oliveira Lemos quando ambos prestavam serviço na Escola Naval e que concorda plenamente com alguém que afirmou: "Como ele, aparece um em cada geração!".

Seguidamente "Lá de Longe" foi apresentado pelo CFR Carlos Miguel Oliveira Lemos o qual, agradecendo em nome da família a reedição do livro, informou que o mesmo é constituído por uma colectânea de vinte e um contos escritos pelo seu Pai durante a comissão em Moçambique como

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

NOVO SISTEMA ENERGÉTICO NO FAROL DA BERLENGA

● Farol do duque de Bragança ou Farol da Berlenga, na Berlenga Grande, acabado de construir em finais de 1840, iniciou o seu funcionamento no ano seguinte. O edifício em que a lanterna assenta é uma torre quadrangular, construída de alvenaria e cunhais de cantaria, com varanda de cantaria na parte superior. Este farol, como a generalidade dos faróis desta época, começou por utilizar, como combustível para os candeeiros, o azeite. Em 1897, o aparelho lenticular foi substituído por uma óptica hiper-radiante, uma das duas maiores existentes no país, igual à que ainda hoje existe no farol do Cabo de S. Vicente. A substituição da fonte luminosa a vapor de petróleo por uma lâmpada de incandescência eléctrica verificou-se em 1926, quando se procedeu à electrificação do farol, com a montagem de grupos electrogéneos. Em 1985, o farol foi integralmente automatizado, retirando-se a óptica e instalando-se um bloco rotativo constituído por lâmpadas de halogéneo montadas em ópticas seladas providas de reflectores parabólicos.

Quer o farol quer as residências dos faroleiros, eram alimentados com recurso permanente a quatro grupos electrogéneos, sendo dois para o sistema iluminante e dois para as residências. A localização isolada do farol e o ambiente excessivamente agreste em que se insere, obrigava a elevados custos de exploração e manutenção e um permanente esforço logístico, nomeadamente, de combustível.

Assim, e tendo como objectivos:

- tornar o sistema iluminante e o sinal sonoro energeticamente autónomos;
- possibilitar energia eléctrica nas residências, 24 horas por dia;
- reduzir custos de manutenção;
- contribuir para a melhoria do ambiente na reserva natural da Ilha Berlenga, pela redução drástica do ruído ambiental e diminuição de emissão de gases;

Iniciou-se, no segundo semestre de 1999, um processo de aquisição e instalação de um sistema baseado em painéis fotovoltaicos, dividido em duas fases.

A primeira fase consistiu em tornar energeticamente autónomos o sistema iluminante e o sinal sonoro. Tornou-se necessário substituí-los por outros de baixo consumo e a funcionar a corrente contínua, trabalho que ficou concluído em finais de Junho de 2000. Este sistema ficou com uma autonomia aproximada de 22 dias.

A segunda fase foi mais demorada. Na realidade, a dimensão e peso das baterias para o sistema (24 baterias HOPPECKE



Painéis solares.

16 Opzs 2000) e do restante equipamento, incluindo 40 painéis fotovoltaicos, tornavam extremamente penoso o seu transporte até ao farol. Contactada a FAP, esta prontamente disponibilizou um



Farol da Berlenga.



Nova óptica.

helicóptero para, num período entre missões, efectuar o transporte entre o Cabo Carvoeiro e a Berlenga. Esta operação veio a acontecer no dia 12 de Março de 2001, tendo sido realizadas seis viagens.

Após reunidas as condições necessárias para a montagem do sistema, nomeadamente a execução de muretes para os painéis fotovoltaicos, a sua montagem prolongou-se por uma semana, ficando concluída em 26 de Junho de 2001.

Até à data o sistema encontra-se em funcionamento, sem avarias. Tanto o sistema iluminante como o sinal sonoro são energeticamente autónomos. Nas residências previa-se, com uma gestão cuidada do consumo energético, uma autonomia próxima dos 80%. Porém, até ao presente, verifica-se que foram ultrapassadas estas expectativas de autonomia, não sendo praticamente necessário recorrer aos geradores para a obtenção de energia.

Mais uma vez se releva o trabalho efectuado pelos técnicos da Direcção de Faróis, os quais contribuíram para a concepção do sistema e efectuaram a sua instalação.



(Colaboração da Direcção de Faróis)

Combate à Toxicodependência

Marinha assina Protocolo com o Ministério da Saúde

No passado dia 24 de Outubro a Marinha celebrou com o Serviço de Prevenção e Tratamento da Toxicodependência (SPTT) do Ministério da Saúde um acordo de prestação de serviços de desintoxicação, tratamento e reabilitação de toxicodependentes oriundos do meio laboral.

Pela Marinha assinou o Director do Serviço de Saúde, CALM MN Costa Rebelo, estabelecendo-se a Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo (UTITA) como Organismo da Marinha prestador dos serviços consignados no acordo.

Através deste protocolo, a Marinha põe à disposição do SPTT, integrando a rede nacional das comunidades terapêuticas por este coordenadas, o excedente da capacidade

então Projecto Vida à Marinha para possibilitar a actual instalação da UTITA na Base do Alfeite, e a enunciação dos objectivos para o próximo futuro da UTITA, como sejam, entre outros, o de atingir a plena capacidade, na soma do ambulatorio e internamento, de 300 doentes/ano, e o da auto-suficiência económica através dos doentes com internamentos financiados, oriundos do exterior da Marinha.

Os outorgantes do Protocolo proferiram curtas palavras, tendo o CAM MN Costa Rebelo realçado a importância do acordo, enfatizando que a capacidade sobrança da UTITA, agora posta à disposição, contrariamente ao que se suporia, resultado de deficiente definição inicial de necessidades, antes mede o sucesso do programa integrado de combate

caracterizado pela (...) frequente e inopinada submissão do pessoal ao controlo analítico-laboratorial para drogas de abuso, pessoal esse perfeitamente ciente de que qualquer carreira ou especialização na Marinha não estaria ao alcance de quem tivesse mais que um resultado positivo para droga (...)"

"(...) É claro que este Programa tem outras virtualidades para além da que resulta, na actualidade, de manter a Instituição tendencialmente ausente de droga(...)"

"(...) são fácil e precocemente detectadas as recidivas, tanto mais que cada caso positivo é submetido a apertado seguimento. (...)"

"(...) em 1987 (...) surge a [UTITA], para se ocupar da desintoxicação, do tratamento e da reabilitação dos doentes afectados pela toxicodependência, decisão que a Marinha tomou por, a um tempo, entender que o investimento nas pessoas é o mais rentável e, por outro, sentir ser sua obrigação não expulsar do seu seio, sem lhes proporcionar os adequados meios de tratamento e reabilitação, indivíduos que nem sempre poderia garantir não se terem tornado toxicodependentes ao serviço da Marinha."

"É o conjunto de procedimentos médicos de desintoxicação e tratamento, mas também do processo de reabilitação em meio laboral (...), que constitui a primeira linha em oferta pela Marinha no protocolo de Colaboração com o SPTT (...), agora, (...) objecto de (...) reconhecimento pela OMS e pela OIT na sua eficácia, e com larga aplicação, nomeadamente, nos EUA."

"É claro que avaliação deste peso não é despreciando, mas o facto é que sempre nos nortearam os resultados por nós próprios obtidos, os quais, há que reconhecer que não foram imediatos, posto que, se em 1980 se referenciavam 22% de consumidores de droga na Marinha, em 1986 ainda nos encontrávamos nos 17%, em 1996, nos 3,8%, mas, presentemente, dos efectivos da Marinha que, desde o início do Programa, foram submetidos a despiste laboratorial, 8 367 ainda se encontram ao serviço e, destes, apenas 0,6% tiveram contacto com a droga (...)"

Entre os convidados civis destacam-se os dos departamentos do Estado directamente ligados à problemática da droga, como os Conselhos de Administração do Instituto Português da Droga e da Toxicodependência (IPDT) e do SPTT. As entidades militares convidadas repartiram-se pelos responsáveis máximos de Serviços da Administração Central, Agrupamentos de Forças, Forças Navais, Escolas, Unidades, Organismos e Chefias da Marinha que participam e servem de sustentáculo ao programa de combate ao consumo de droga e abuso do álcool na Marinha.

Tomé dos Reis
CFR FN



da UTITA, facto especialmente relevante por a estrutura do SPTT carecer desta valência e, por outro lado, estimarem-se em 49 e 35%, respectivamente, os consumidores de droga e traficantes-consumidores empregados.

A cerimónia de assinatura do protocolo teve lugar na UTITA e foi presidida pelo SSP VALM Botelho Leal. O programa da sessão constou de uma comunicação do Presidente do Grupo Coordenador para a Prevenção de Toxicodependências e Alcoolologia na Marinha (GCP-TAM) e de alocações do Director da UTITA e das duas entidades outorgantes do Protocolo. No encerramento da sessão, discursou o VALM SSP.

Na sua comunicação, o Presidente do GCP-TAM sublinhou a autoridade que dá à Marinha quase 1/4 de século de exercício do seu programa de combate à droga e alcoolismo em meio laboral militar, concluindo pela evidente demonstração da eficácia deste ao apresentar, entre outros, o facto de, no ano transacto, os 44 consumidores detectados e, por isso, incluídos em procedimento de vigilância analítica apertada, se reduzirem a 8 reincidentes, registando-se uma redução do consumo de 82% como directa medida do efeito dissuasor do procedimento.

Da intervenção do Director da UTITA destaca-se a referência à taxa de sucesso de 75% alcançada por esta no tratamento-reabilitação de toxicodependentes, ao financiamento de 106 mil contos feito à Marinha, em 1996, pelo

às toxicodependências na Marinha, reflexo da eficácia dissuasora do mesmo na minimização das situações a submeter a tratamento.

O Presidente do C.A. do SPTT, Dr. Castel-Branco Goulão, realçou, também, a importância do acordo, a qual, de resto, afirmou ver marcada pela presença de tão numerosas e altas patentes da Marinha. Fez menção à grande importância da nova valência adquirida pelo Protocolo no domínio do tratamento e reabilitação de toxicodependentes oriundos do meio laboral, até agora em completo deficit na sua organização.

Como foi referido, a sessão encerrou com o discurso do VALM SSP, do qual se destaca:

"(...) Remonta a preocupação da Marinha com a problemática da droga a meados da década de 1970, quando a questão começou a ganhar relevo na sociedade portuguesa e, no seu meio militar, era considerada tabu, certamente pela rigidez de princípios que tende a balizar o respectivo comportamento. (...) "

"(...) em 1980, com o arranque do Laboratório de Análise Fármaco-Toxicológicas da Marinha (LAFTM), verificou-se que a prevalência do contacto ou envolvimento com a droga era, na Marinha, de cerca de 22%! (...) "

"(...) Nasce, perante isto, na Marinha Portuguesa, uma das primeiras experiências, a nível mundial, para a concepção e desenvolvimento de um programa dissuasor do consumo de droga em meio laboral (militar, neste caso),

Uma História por Contar

Não são de agora as dificuldades das Marinhas no exercício eficaz da fiscalização das suas águas territoriais, particularmente no respeitante às actividades ligadas à pesca.

Todos os países têm os seus problemas e o nosso, acrescido com a falta de respeito pelo Mar que é manifesto nos tempos actuais, não deverá surpreender-se que outros nos substituam, a breve prazo, nas tarefas que a nós, mais do que aos outros, deveriam interessar.

Em 1967, quando me foi entregue o comando do NRP “ALVOR”, uma lancha de fiscalização construída naquele ano no Arsenal do Alfeite, e que deu nome à “classe”, foi considerada prioritária a sua ida para o estuário do Sado, onde se avolumavam os conflitos entre os pescadores artesanais e os que se dedicavam à apanha da ostra.

Era o tempo em que este marisco tinha mercado garantido em França e, na sua apanha, se empregavam largas dezenas de trabalhadores.

Durou pouco tempo a actividade da Alvor no porto de Setúbal. Não foram, no entanto, poucos os autos de transgressão às embarcações vistoriadas, as detenções dos apanhadores da ostra que na maré cheia se ocupavam ilegalmente no arrasto indiscriminado, provocando a ira dos profissionais de pesca locais, nem faltaram as cenas de pancadaria daqui resultantes e que apenas a presença da lancha evitava terminarem com consequências graves.

Recordo, dessa época, o excelente entendimento com o capitão do porto de Setúbal, o Comandante Eugénio da Silva Gameiro, que fora meu professor da cadeira de navegação na Escola Naval.

A costa algarvia, com base em Faro, foi o destino seguinte do navio.

Foi ali que me encontrei, juntamente com a “Aljezur” do José Ferreira Martins, um RN do 8.º CEORN, mais tarde oficial superior do Instituto Hidrográfico, entregue à missão de me confrontar com a poderosa “esquadra” piscatória espanhola, que de Huelva e Isla Cristina atacavam em força as nossas águas, sem qualquer respeito pelo que nos pertencia.

E digo pertencia, porque hoje já pouco nos pertence.

Confesso que tendo embora costela, bem próxima, castelhana, nunca achei graça ao procedimento sobranceiro que os pescadores espanhóis manifestavam perante a nossa inferioridade numérica naquela área. Daí que sentisse um especial pra-

zer em fazer combóios de embarcações em transgressão, até ao porto de Faro, onde as esperava o julgamento na Capitania.

Não era uma nem duas. Tanto quanto permitia a potência dos motores do navio para efectuar o reboque, assim se processava a apreensão que chegou a atingir cinco embarcações em simultâneo.

E nesta actividade, cortando a rotina do dia a dia, sucediam-se as peripécias mais interessantes.

Certa vez, a não mais de trezentos metros da praia de Monte Gordo, cinco embarcações apesadas foram ligadas por sucessivos cabos de reboque, segundo a ordem conveniente, ficando a maior imediatamente a ré do navio.

Ao longo da viagem, foi curioso verificar que os cerca de trinta espanhóis que

nelas viajavam não deixavam de se lamentar, numa ladainha que mostrava toda a sua desgraça, acrescida da circunstância de todos eles serem pais de numerosa família o que, pelas contas que fui fazendo, deveria rodar as trezentas crianças que a partir daquele momento iriam morrer à fome.

Como é evidente e nada influenciável por este tipo de argumentos, tanto mais que já em semanas anteriores algumas daquelas embarcações tinham sido apesadas com os mesmos prevarica-

dores, mantive-me de costas voltadas ao cenário que se desenrolava à popa, registando as ameaças de suicídio que alguns de mente mais fraca iam fazendo.

É uma distância grande de mais para um reboque naquelas condições, com o Levante a provocar incómodo e algum risco de abaloamento das pequenas embarcações, criando um certo clima de enervamento na guarnição da lancha.

E quando os espanhóis iniciaram a tarefa de cortar os cabos de reboque, na esperança de uma quebra da nossa decisão em os levar para Faro, obrigando a uma redobrado esforço para os reunir de novo, pouco faltou para que a nossa paciência chegasse ao limite.

Fomos obrigados a colocar dois marinheiros em duas das embarcações, para impor respeito e obstar a que a cena se repetisse.

Foi nessa altura que na última embarcação um pescador iniciou um “strep tease” dramático, disposto a levar por diante o seu propósito de suicídio. Só não se entendia bem porque razão não haveria o dito de morrer vestido e optava por terminar os seus dias em cuecas.



A guarnição do NRP “Alvor” em Faro (26-11-1968). 1.º Plano: Mar. Cabreiro – Prático Guerreiro – 2.º TEN RN José Pires de Lima – Sar. Machado – Cabo Matos. 2.º Plano: Gr. Oliveira – Mar. Graça – Mar. Guerreiro



Embarcações espanholas a reboque

Mas era essa a sua decisão e havia que respeitá-la.

O homem gritando que tinha dez filhos a morrer à fome, não lhe restando outro fim que não aquele, não se dispunha, no entanto, a terminar a “faina” sem que eu, como comandante do navio e responsável pela tragédia não me dispusesse a olhar na sua direcção, para presenciar o acto, certo de que a minha alma viveria para sempre cheia de remorso.

Fui resistindo até onde a paciência me chegou e já farto do teatro, ao passar ao largo de Tavira, mandei arriar um bote com dois homens da guarnição. Sem dar a entender com que intenção, fi-lo aproximar da embarcação onde o nudista se encontrava e, agarrando-o, metê-mo-lo dentro, seguindo de imediato para a praia e largando-o naquela figura com os desejos de que encontrasse a família rapidamente.

Foi remédio santo para os restantes, que a partir daí, receosos de se verem na contingência de irem nus para Espanha, optaram por fazer um longo intervalo nas lamentações.

Se o cenário não se alterou no respeitante à fiscalização costeira, talvez “nuestros hermanos” nos olhassem de outra forma se vissem chegar à sua terra um batalhão de pescadores seus, todos nus, com uma mensagem de “amistad” nas mãos.



José Augusto Pires de Lima

2 TEN RN

(Curso Nuno Tristão)

INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

Painel “A Nova Dimensão do Terrorismo e as Implicações no Quadro da Segurança Internacional”

Realizou-se no passado dia 29 de Janeiro, no Instituto Superior Naval de Guerra um painel subordinado ao tema “A Nova Dimensão do Terrorismo e as Implicações no Quadro da Segurança Internacional”.

A Sessão, que contou com a presença do CEMA, Almirante Vieira Matias, teve como finalidade propiciar uma reflexão acerca das implicações do terrorismo internacional na segurança, analisando os possíveis efeitos nas esferas, jurídica, económica, civilizacional e das relações internacionais, dos ataques desencadeados no passado dia 11 de Setembro.

Para a exposição do tema, nas suas diversas vertentes, foi possível congregiar um conjunto de personalidades de elevado prestígio, que há anos vêm dando a sua colaboração ao Instituto, e que efectuaram, sequencialmente, as seguintes apresentações:

Professor Doutor Adriano Moreira – “Reflexão sobre as possíveis incidências no sistema de relações internacionais”;

Professor Doutor Gomes Canotilho – “Observação da conjuntura na óptica do Direito Internacional”;

Professor Doutor Dias Farinha – “Enquadramento nas envolventes religiosas e culturais”;

Doutor João Salgueiro – “Percepção sobre as repercussões de âmbito económico e financeiro”;

Após a apresentação do moderador e conferencistas pelo oficial Coordenador da Área de Estratégia, as quatro intervenções proferidas, como referido no próprio painel, “passaram a lucidez pela realidade”



durante cerca de duas horas, durante as quais se reflectiu sobre o relacionamento internacional actual e a relevância emergente dos Direitos do Homem, a urgência de redefinição do conceito de legítima defesa e separação entre o crime e a guerra, as raízes islâmicas e as suas relações com a actual geopolítica e, por fim, os desafios colocados ao desenvolvimento sustentado e sustentável e o papel de uma multilateralidade mais afirmativa como forma de regularizar a globalização assimétrica e não solidária.

A excelência da apresentação motivou, no período subsequente, um interessante

debate, proporcionando aos conferencistas a oportunidade de detalharem os entendimentos em função das questões colocadas pela assistência, contribuindo decisivamente para o enriquecimento do conhecimento sobre o ambiente de segurança internacional, cuja complexidade foi particularmente sublinhada pelo Prof. Adriano Moreira, com a sua costumada clarividência.

O Director do I.S.N.G., Vice-Almirante Mendes Cabeçadas, procedeu ao encerramento deste painel, incluído extra-curricularmente no programa do Curso Superior Naval de Guerra e que, ao acolher a presença dos Cursos congéneres dos outros ramos, não permitiu uma formulação mais alargada de convites para o interior da Marinha, de acordo com a prática e objectivos assumidos pelo Instituto Superior Naval de Guerra.



(Colaboração do ISNG)

DESCIDA DO RIO MINHO PELOS ALUNOS DA ESCOLA NAVAL

● No âmbito das actividades de Formação Militar Naval do Corpo de Alunos da Escola Naval, os cursos “Martim Afonso

lente exercício que, para além do treino físico, também se pôde caracterizar pela competitividade, trabalho de equipa e

O Rio Minho oferece magníficas paisagens, desvendando, simultaneamente, as margens portuguesa e espanhola.

Após, a chegada foi efectuada uma visita à Adega Cooperativa de Monção, onde se produz o famoso “Alvarinho”, seguindo-se um jantar oferecido pelo Presidente da Câmara Municipal de Monção, Dr. António Emílio Pedreira Moreira. Num ambiente de sã confraternização ficou bem sublinhada a relação estreita que a Marinha mantém com a sociedade civil e as populações ribeirinhas ligadas às actividades marítimas.



de Sousa”, “ALM Sarmento Rodrigues” e “VALM Teixeira da Mota” (4º, 3º e 2º anos, respectivamente) efectuaram, no passado dia 8 de Fevereiro, a descida do rio Minho, entre Caldas de Monção e a localidade de Carvalha, em botes a remos. Os cadetes navegaram durante seis horas, juntando uma invulgar componente lúdica ao exce-

aquisição de perícias náuticas. É de referir que o 4º ano, o curso Martim Afonso de Sousa, venceu pela terceira vez consecutiva esta prova.



OS SARGENTOS DA ESCOLA NAVAL DE VISITA A CAMPO MAIOR

● A exemplo de uma iniciativa levada a cabo no ano transacto, os sargentos da Escola Naval organizaram uma confraternização que, para além do carácter social associado à convivência e ao conhecimento mútuo, é exemplo de um tipo de realizações que promovem a camaradagem e levam à melhoria do ambiente de trabalho. Mas, deve acrescentar-se que (e destaca-o a Revista da Armada) sendo um convívio no exterior – neste caso numa terra onde os ecos do mar apenas chegam pelos meios de comunicação social ou pelas descrições esparsas de alguns dos seus filhos – a presença de um grupo de Sargentos da Marinha, que se deslocam devidamente fardados e assim se apresentam às gentes de Campo Maior, constitui um exemplo do que é o orgulho e vaidade de pertencer a esta instituição.

Desta feita, reunidos que foram na Messe de Sargentos da Escola Naval, deslocaram-se até Campo Maior onde fizeram uma visita guiada aos locais históricos, a que se seguiu o almoço no

Hotel da Vila. À tarde visitaram as instalações da “Delta Cafés”, regressando depois à Escola Naval.

No final ficou-lhes a memória de um dia bem passado, com excelentes momentos

de convívio e de valorização cultural que agradecem ao excelente acolhimento que lhes foi dispensado localmente. Com eles estivemos todos nós e foi a Marinha que saiu prestigiada em Campo Maior



COOPERAÇÃO TÉCNICO-MILITAR LUSO-MOÇAMBICANA

● Durante o 2º semestre do ano 2001, foi ministrado no Grupo de Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique, o 2º Curso de Formação de Grumetes das classes de Manobra, Abastecimento, Electrotecnia e de Máquinas.

Este curso foi ministrado pela Unidade Móvel de Instrução (UMI) do Subprojecto nº 6 B – Apoio à Formação Técnica, vinda dos Grupos de Escolas da Armada, sendo constituída pelos seguintes militares: SAJ MQ Capela; SAJ E Maia; 1SAR M Godinho e 2SAR L Lourenço, os quais efectuaram a capacitação dos formadores moçambicanos das escolas a que estiveram adstritos. O CFGs foi frequentado por 42 praças que terminaram o curso de Preparação Militar Básica na Escola de Fuzileiros na Catembe.

O curso decorreu de 13AGO01 a 9NOV01 e incluiu a Formação Geral Comum e a Formação Técnica Específica. Terminaram o curso com aproveitamento 38 alunos.

Em 27 de Novembro realizou-se a entrega dos diplomas aos alunos que terminaram o curso e entrega de prémios aos melhores classificados. A cerimónia foi presidida pelo Comodoro Sebastião José Nunes Sarmento, 2º Comandante da Marinha de Guerra de Moçambique. Estiveram presentes, pela parte portuguesa, o Director do Projecto nº 3, Coronel Alves de Matos e o TENCOR. Diogo, o Assessor do Sub-Projecto nº 6 B, 1TEN Fernando dos Santos e os Sargentos que ministraram estas acções de formação. Pela parte moçambicana, o Chefe da Repartição de Formação, CMG João Simão Dzonzi, o Director das Escolas de Formação, CTEN José Sefasse, e muitos oficiais superiores que prestam serviço no Comando da Marinha de Guerra de Moçambique. A entidade que presidiu à cerimónia teceu várias considerações sobre a importância e a oportunidade destes cursos, referindo-se, dum modo muito elogioso, ao comportamento dos alunos e exortou-os a aplicar os conhecimentos e perícias adquiridos, em prol da sua valorização profissional e do enriquecimento técnico da Marinha. As palavras finais do seu discurso foram dirigidas à parte portuguesa, exaltando o procedimento dos assessores da



Marinha portuguesa directamente envolvidos nestas acções de formação a quem conferiu um expressivo agradecimento pela acção desenvolvida.

(Colaboração do Projecto 6 da CTM Luso-Moçambicana)

TOMADA DE POSSE DO 27º CURSO DE FORMAÇÃO DE AGENTES DA POLÍCIA MARÍTIMA

● No passado dia 8 de Fevereiro, no salão nobre da Direcção-Geral de Marinha, teve lugar a cerimónia de tomada de posse e entrega de diplomas e carteira de identificação policial aos 29 agentes de 3ª classe da Polícia Marítima que frequentaram com aproveitamento o 27º Curso de Formação de Agentes.

A cerimónia foi presidida pelo Vice-Almirante António João Neves de Bettencourt, Comandante-Geral da Polícia Marítima, que no final dirigiu algumas palavras aos novos agentes.



RECTIFICAÇÕES

● No artigo "40º Aniversário dos Combates Navais na Índia", na edição de Fevereiro (nº 350) da R.A., na página 17, penúltima linha, foi referido por lapso a lancha "Réglus" quando na realidade se tratava da sua gêmea "Antares".

Também na página 19 na 1ª coluna deverá ser rectificado o nome do Comandante Manuel Mário Seixas Serra.

AVISO

● Na página 17 do mesmo artigo, refere-se o lançamento da Medalha Comemorativa, tendo ficado por informar que os camaradas dos cursos da Escola Naval "D. Duarte de Almeida" e "Oliveira e Carmo" poderão proceder ao levantamento da referida medalha na Comissão Cultural da Marinha.



Instituto de Odivelas
(Internato e Externato)

**Tradição de excelência
Exigência e disciplina
Sucesso escolar
Realização pessoal
Crescimento harmonioso**

O Instituto de Odivelas proporciona os planos curriculares oficiais para os 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e do Ensino Secundário.

O Instituto propõe um projecto pedagógico apoiado em tecnologias modernas, integrando actividades exclusivas que permitem desenvolver a personalidade das alunas de forma dinâmica e integral.

Actividades de complemento curricular:

Informática
Puericultura
Culinária
Drama Educativo
Desportos colectivos
Esgrima
Equitação
Instrução Militar, etc.

Período de inscrições:
Junho de 2002



INSTITUTO DE ODIVELAS

Largo D. Dinis,
2675-336 Odivelas
Tel : 21 933 71 07
Fax : 21 934 07 34
www.exercito.pt

ASSINATURA DO PROTOCOLO ENTRE A ESCOLA NAVAL E A ASSOCIAÇÃO DO PRÉMIO INFANTE D.HENRIQUE

● No passado dia 21 de Janeiro foi assinado na Escola Naval um protocolo de cooperação entre esta Escola, representada pelo seu comandante CALM Rebelo Duarte, e a Associação do Prémio Infante D.Henrique, representada pelo seu presidente de honra Dom Duarte de Bragança.



O Prémio Infante D.Henrique destina-se a promover a formação de jovens através do serviço à comunidade, do contacto com a natureza, e do aperfeiçoamento pessoal. O prémio Infante D.Henrique, criado em 1987, é a versão portuguesa do "Duke of Edinburgh's Award", que neste momento se

encontra espalhado em cerca de sessenta países. O prémio consiste em medalhas de bronze, prata, e ouro (de valor puramente simbólico) que são atribuídas a todos os jovens que cumprem determinados objectivos nas quatro áreas do prémio: "Serviço à Comunidade", "Actividade Desportiva",

"Talento Pessoal", e "Espírito de Aventura".

As actividades concretas realizadas pelos jovens variam imenso de acordo com as suas preferências e os meios disponíveis nos núcleos. A título de exemplo, há jovens a fazer voluntariado em lares da 3ª idade, centros de primeiros socorros, progra-

mas policiais, bombeiros, etc. Neste momento há bastantes núcleos do Prémio Infante D.Henrique a funcionar em escolas, municípios, colectividades, etc. No ano passado, 12 cadetes da Escola Naval receberam a medalha de ouro, pelas actividades que têm vindo a desenvolver como cadetes.

JORNADAS COMEMORATIVAS DOS 10 ANOS DE ENGENHEIROS NAVAIS

● Realizaram-se na Escola Naval no passado dia 14 de Dezembro, as "Jornadas Comemorativas dos 10 anos de Engenheiros Navais". Durante a manhã foram proferidas palestras pelos oficiais que estiveram envolvidos nos antecedentes e génese da nova classe de "Engenheiros Navais" e dos cursos da Escola Naval que a ela dão acesso. Depois do almoço volante na camarinha do Almirante Comandante da Escola Naval, a tarde foi preenchida com apresentações sobre os trabalhos e experiências profissionais de diversos Engenheiros Navais, terminando com uma visita guiada aos Departamentos de Formação de Engenheiros Navais.

Desde a criação da classe em 1991, a

Escola Naval formou 103 oficiais Engenheiros Navais, dos ramos de Mecânica e de Armas e Electrónica, tendo ao longo do dia estado presentes 55 desses oficiais. Para além da reflexão sobre a formação e experiência profissional destes oficiais, o dia ficou pautado pela saudável camaradagem entre várias gerações de Engenheiros da nossa Marinha.



NOVAS AMBULÂNCIAS PARA A MARINHA

● A Marinha Portuguesa acaba de receber 3 novas ambulâncias Volkswagen, com motores de tecnologia de injeção directa, fornecidas pela SIVA ao abrigo de um programa especialmente desenvolvido pela área dos veículos comerciais da empresa, que inclui a transformação de veículos para fins específicos.

As ambulâncias foram entregues no dia 11 de Dezembro, numa cerimónia realizada nas instalações da Direcção de Transportes, no Alfeite, e com a presença da Administração da Empresa, Comando do Corpo de Fuzileiros e Escola de Fuzileiros, Direcção do Hospital da Marinha e do Centro de Medicina Naval,



destinam-se a renovar a frota da Marinha, proporcionando mais segurança e conforto aos doentes e excelentes condições de trabalho para o pessoal médico e de assistência.

No conjunto de ambulâncias entregues à Marinha, no âmbito de programas de investimento para renovação da frota automóvel, incluem-se duas auto macas de transporte, uma atribuída à Escola de Fuzileiros e outra à DT para apoio ao Centro de Medicina Naval, vocacionadas para a deslocação de doentes ou pessoas com dificuldades de locomoção para exames ou consultas médicas e uma auto maca de socorro atribuída ao Hospital da Marinha para acções de socorro de emergência e transporte de sinistrados para o hospital. Cada uma delas está dotada de um vasto conjunto de equipamentos adequados às situações a que se destinam.

Rasgamos horizontes

All sails set for the future



NAVO ESCOLA SAGRES. Óleo de Roger Chapelet. Coleção LUSITANIA

LUSITANIA COMPANHIA DE SEGUROS, SA



Sede: Rua S. Domingos à Lapa, 35 · 1249-130 Lisboa · Portugal · Filial: Rua Júlio Dinis, 676 · 4050-320 Porto · Portugal

Dependências: Almada · Braga · Chaves · Coimbra · Évora · Faro · Funchal · Guarda · Guimarães · Lagoa
Lamego · Leiria · Lisboa (Amoreiras · Lapa · Olivais) · Maia · Oeiras · Oliveira de Azeméis · Ponta Delgada
Porto (Júlio Dinis) · 5.ª Maria da Feira · Setúbal · Sintra · Torres Novas · Vila Nova de Gaia · Vila Real · Viseu

Internet: www.lusitania-cs.pt
e-mail: lusitania@lusitania-cs.pt

A espada...

Mais vezes do que gostaria de recordar, me senti perdido na vida. Em verdade, penso frequentemente que o rumo dos acontecimentos me foge, numa montanha russa, vertiginosa, daquelas em que tentamos perceber, onde está o céu, confusos pelo sobe e desce das emoções.

Confrontado com outros, sempre seguros, desejaria ter assim certezas absolutas, verdades insofismáveis, caminhos rectos a percorrer. Em vez disso encontro-me, muitas vezes, a caminhar por uma estrada vazia e solitária, achando que deveria ter voltado à esquerda, algures e, em

vez disso, continuo na direcção contrária, num caminho sem retorno...

Nos recônditos dessa estrada, solitária, tenho encontrado muitos como eu, às apalpadelas...Nessa busca, em que cada um se acha involuntariamente, existem muitas formas de tentar fazer sentido do incompreensível e de suportar a ansiedade da procura. Para alguns é Deus (com o qual eu estarei para sempre, furiosamente, zangado), outros, os que podem, procuram um sentido na moda, no último modelo de carro, no último escândalo publicado, outros ainda, porventura para aqueles para quem o sofrimento é maior, acham esque-

cimento, temporário, na bebida ou em qualquer outra forma, física, de atenuar o medo e a desgraça que sentem na vida...

É neste último grupo, que se encontrava o *Perdigão*, um jovem marinheiro que havia sido apanhado no rastreio de estupefacientes. Triste, arrastando uma mágoa profunda no olhar, acabou a chorar na enfermaria, a caminho dos Açores, numa noite escura como breu...Há na noite, sei-o há muito, uma intimidade que não se encontra no dia. Talvez porque cada homem se sinta mais pequeno, quebrado pelo escuro? Talvez porque na noite não há tempo, nem pressa? Talvez, finalmente, porque cada homem se sinta perseguido pelos seus próprios fantasmas e, como tal, aprecie mais a companhia de outros? Não sei. Lembro apenas que, nessa noite, senti uma grande amizade pelo *Perdigão* e pela história da sua vida.

O *Perdigão* era o filho mais novo de uma dessas grandes famílias, que na busca de uma vida melhor, migrara da Beira. Ele próprio tinha vivido, praticamente toda a sua vida, num bairro periférico da cidade de Lisboa, numa daquelas casas clandestinas, em que uma divisão serve para cinco irmãos. Tinha ido à escola, mas via nesta apenas um tempo de prisão, de afastamento às ruas que tão bem conhecia... Fez pouco mais que a escolaridade mínima.

A sua infância e adolescência foram, assim, passadas nas ruas, em brincadeiras e aventuras mais ou menos arriscadas, das quais lembrava as mais loucas como montar os pára-choques dos autocarros e pedir cigarros aos homens da rua, correndo atrás de um tempo que parecia não ter fim...

Um dia, ofereceram-lhe um *charro*. A tontura soube-lhe bem. Esqueceu, por momentos, a solidão que o afligia, a mãe que já havia falecido precocemente "de uma grande cansa" e a raiva que nutria pela vida – onde só aos outros pareciam acontecer coisas boas...

Veio para a Marinha – "para orientar a vida" – mas mantinha a solidão. Manteve também o vício do charro. Parecia-lhe já, por vezes, ser a única coisa importante no mundo, fornecendo-lhe paz e segurança. Ocasionalmente já *snifara*. Injecções ainda não fazia – eram caras e ele tinha medo das picadas e da SIDA.

Tinha sido finalmente apanhado. E nessa noite teve que parar para pensar e enfrentar a sua existência...



Nessa longa noite, tudo lhe parecia mau. Ao olhar para trás só via e sentia sofrimento, numa espiral de vazio e tristeza, pela existência a que chamava viver...

A princípio não consegui dizer nada. Houve um silêncio longo, naquela enfermaria, entrecortado apenas pelo incremento de rotações na máquina e confundido pelo barulho, ensurdecedor, do ventilador. Lembrei-me, eu também, do que tinha sido a minha vida até então. Muitas vezes, afirmo-o sem pudor, senti a vida vazia, triste e sem sentido.

Há muito tempo, numa das muitas noites em que não dormi, olhei um precipício fundo, que dá para um rio, na terra onde nasci. Estava uma noite escura e não se ouvia vivalma. Então, horas a fio, encontrei-me com os meus pensamentos...Nesse caminho medonho, devo ter visto a morte (que parecia bela nessa noite)...Senti-lhe o afago frio, no horizonte distante. Nesse momento, não sei se foi do sabor da água salgada que me percorria a face, ou da brisa ao amanhecer, que sussurrava verdades esquecidas em desertos longínquos, tive a certeza que, para alguns, o caminho é diferente...mas que era preciso vivê-lo, nessa diferença...

Desde esse dia, considero que se pode perder tudo e continuar a viver, desde que se vença o medo. Só assim encontro palavras para cumprimentar aqueles que vou encontrando em encruzilhadas de sofrimento, nos corredores dos hospitais, nos leitos frios das enfermarias, na solidão da dor...

E estas palavras, como outras, de muitos, certamente melhores que eu, mais não são que a voz desse outro viver, diferente, ao mesmo tempo cheio e solitário. Rabiscos mal amanhados de um sentir, que talvez não interesse a outros. Ao contrário, eu encontro neles um sentido para o que não tem sentido, uma dignidade para o maior aviltamento, uma razão para continuar, e, de todas as coisas da vida - aqui confesso - só me cansam, só me assustam, a falsidade e a indelicadeza dos homens...

Expliquei ao *Perdigão*, que compreendia bem tudo quanto me dizia. Afirmei-lhe que não tinha dúvidas de que era um bom homem. Disse-lhe, com quanta convicção quanto me foi possível, que nada estava perdido, que todos os dias são bons para um princípio. Falei-lhe desse outro mundo para além deste, saturado de sangue e lágrimas, onde cada um pode construir o que o coração lhe pede, onde mesmo a morte e a dor atroz sucumbem, à força de sentimentos mais fortes, que estão, tenho a certeza, em todos os homens perdidos, como ele estava.

Disse-lhe, ainda, que há dignidade no sofrimento que ele partilhara. Seria essa dignidade que ele deveria usar para resistir à droga, pois aquilo que não se enfrenta regressa, como sabe o leitor, mais forte que nunca.

A seu tempo, a dignidade do sofrimento superado, seria o que o prenderia à vida e ao trabalho. Essa dignidade deve ser usada como uma espada, polida a tempos regu-

lares e usada, com fervor, contra tentações e maledicências dos homens...

Era já madrugada alta quando regressei ao beliche. Não consegui dormir. Devia ser do forte balanço que se sentia, ou das emoções à solta, rondando um *Perdigão* de penas perdidas...Parece-me agora, na bruma do tempo, que estava frio. Um frio cortante, arrastado por recordações passadas...

Não sei se o *Perdigão* percebeu tudo o que eu tentei dizer-lhe, sei apenas que após o processo disciplinar e tratamento a que se sujeitou, o *Perdigão* passou por mim algumas vezes, nos corredores do Hospital dizendo:

- *A espada Doutor, lembra-se da espada? A minha ainda brilha!*

Quem o ouvia, ficava estupefacto. Que raio de coisa aquela a espada?

Há muito que não o vejo. Disseram-me que passou à vida civil, quando acabou o contrato. Não sei como está a sua vida de *Perdigão*, mas espero que não tenha encontrado novas penas...A mim restar-me-ão sempre estas palavras, soltas, que o leitor paciente fará o favor de suportar. Aquece-me, contudo, nesta outra noite, o conforto de pensar que qualquer outro *Perdigão*, perdido, as possa ler e agarrar, ele também, a sua própria vida...

Veleidades de um homem simples e ingénuo - dirá o leitor avisado. Certamente, sonhos de um outro mundo, respondo eu daqui, com um sorriso...



Doc.

CONVÍVIOS

DF3 MOÇAMBIQUE 72/74

- Vai realizar-se no dia **11 de Maio** o respectivo almoço "Família Fuzos" do Destacamento de Fuzileiros Nº 3, que permaneceu em Moçambique na sua comissão entre 1972 e 1974.

Os interessados em estar presentes deverão contactar:

- SAJ FZ Reis, (Ext. 1338) ou TM. 914019762
- SAJ FZ Lebre, (Ext. 652-517037) ou TM. 933529094
- Ex-MAR FZ Soares. TM. 966465027

"FILHOS DA ESCOLA" DE 1949

- Para comemorar os 53 anos, de incorporação na Armada, os "Filhos da Escola" de 1949 vão realizar no próximo dia **25 de Maio**, um convívio no restaurante "A Valenciana", na Rua Marquês da Fronteira, 157 Lisboa.

As inscrições deverão ser feitas para:

- Adelino – Telf. 213638811/219612614
- Vilela – Telf. 212749272/212960853.

"FILHOS DA ESCOLA" DE MARÇO 1963

- Vai realizar-se no próximo dia **25 de Maio** na Quinta de S.ta Teresinha, na Sertã, um almoço de confraternização do 39º aniversário do referido recrutamento. As inscrições devem ser dirigidas a:

•António do Rosário Rodrigues, CFR SEB RES
Rua Cesário Verde, nº 1 – Vale de Milhaços, 2855-423 Corroios
Para outros contactos:

- CFR SEB RES Rodrigues – Telef. 21 2541205, Tm. 965758536
- CFR SE Carvalho – Telef. 21 3945419 (ext. 6319), 21 2245048
- 1TEN OT RES Pegacho – Telef. 21 2961153, Tm. 934254392
- SMOR SE RES António – Telef. 21 2250238, Tm. 967541011

Para efeitos de transporte:

- SAJ U REF Santos – Telef. 21 2593099, Tm. 962442474.

"FILHOS DA ESCOLA" DE SETEMBRO 1962

- Os "Filhos da Escola" de Setembro de 1962 comemoram o seu 40º aniversário de sua incorporação na Armada.

Informam-se todos os interessados que se realiza no próximo dia **21 de Setembro** um almoço-convívio na Base Naval do Alfeite.

Os interessados poderão contactar com:

- Arnaldo B. Duarte
Telef. 219660594, Tm. 965758340

- António J. Rodrigues
Telef. 226174916, Tm. 967602893.

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 40)

Tente resolver tapando os jogos de E e W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
V	2	A	R
6		7	V
5		6	6
		5	5
			4

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
A	V	D	D
D	10	9	2
10	4		
9	3		
2			

Este (E):

♠	♥	♦	♣
7	D	V	10
4	9	10	9
	8	2	8
	7		7

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
R	A	R	A
8	R	8	3
3	6	4	
	5	3	

Ninguém vuln. S abre em 4ª posição em 1ST clássico de 15-17 e N marca 3, face aos seus 9 pts e às 5 cartas de ♣. W sai a ♠ 10. Como deve S jogar para cumprir este contrato ?.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 40

S joga o V do morto e face ao 7 de E faz, ficando a saber que W saiu à 3ª carta do naipe tendo apenas 5 cartas de AD109 (se tivesse 6 teria aberto em 2♠ fraco).

O naipe a desenvolver será ♣, mas mesmo com a D bem colocada ainda precisa de uma distribuição 3-3, o que reduz esta linha de jogo a muito menos do que os 50% relativos à eventual boa colocação de ♣D. Como não tem nada a perder, deverá continuar com ♠ e deixar W fazer as suas 4 vazas, estando atento às baldas do parceiro. E terá que baldar 3 ♥ para segurar as 7 cartas dos naipes pobres e agora está tudo visto; será squeezeado com ♥AR, sendo obrigado a baldar uma e permitindo, assim, que S faça mais 6 vazas nos ♦ e ♣ e cumpra o contrato. Se com as 4 mãos à vista admitiu que, também poderia ganhar, jogando ♣A e ♣ deixando W fazer a D para proteger ♠R, e fazendo, portanto, 1♠+2♥+2♦+4♣, dir-lhe-ei que foi muito bem pensado, mas W derrotará essa linha mergulhando ♣D debaixo do A.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 324)

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

HORIZONTAIS: 1 – Mal humorado. 2 – Fronteira; raivas. 3 – Aguardente obtida pela fermentação e pela destilação dos melaços da cana sacarina; sucessivo; dois mil em romanos. 4 – Artigo (pl); fêmea do elefante; desaba. 5 – Combate; curto. 6 – Acto de mirar; colarinho. 7 – Demora; o mesmo que macho ou mu. 8 – Agora; alia na confusão; símbolo químico do ouro. 9 – No meio de tudo; antigo instrumento de suplício em forma de X; meio-dia. 10 – Cria novamente; nome próprio feminino, 11 – Aqueles que fazem arruaças.

VERTICAIS: 1 – Espécie de apoáceas; mulher muçulmana. 2 – Apelido de um engenheiro francês a quem se deve a descoberta das propriedades do vapor como força motriz; apertar ou ferir com os dentes. 3 – Viscera dupla: o estro poético (fig); símbolo químico do cromo. 4 – Andava; vento brando e suave; larva que se cria nas feridas dos animais (inv). 5 – Licença para sair do hospital; uma das cinco partes do Mundo, berço da civilização moderna. 6 – Peixe malacopterígio abdominal, de bico fino e pontiagudo; reboco áspero de areia e cimento (inv). 7 – O mesmo que naiade; vício de comer e beber com excesso. 8 – Distrito da província de Cabo Delgado, em Moçambique; coiro curtido e preparado para a indústria; graceja. 9 – Filha do Ínaco, amada de Zeus (inv). 10 – Espécie de fruto seco e indeiscente, provido de expansão membranosa ou asa; narração escrita e autenticada de qualquer acto. 11 – Metal que se encontra nos minérios de platina; aulas em que se recebem lições.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 323

HORIZONTAIS: 1 – Catam; Abril. 2 – Acari; caete. 3 – Brutamontes. 4 – Reter; liara. 5 – Asosa; arras. 7 – Sarac; ataca. 8 – Aparar; titis. 9 – Remissorios. 10 – Alado; Lavsa. 11 – Rosas; eroas.

VERTICAIS: 1 – Cabra; sarar. 2 – Acres; apelo. 3 – Tautogramas. 4 – Artes; arida. 5 – Miara; casos. 7 – Acola; atole. 8 – Banir; tirar. 9 – Retardativo. 10 – Itera; ciosa. 11 – Lesas; assas.

Carmo Pinto
1TEN REF

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM MN José Albino da Costa Rebelo, Presidente da Junta Médica de Revisão da Armada, em substituição do CALM MN Augusto Matthioli Mateus ● CMG MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu, Director do Serviço de Saúde da Armada, em substituição do CALM MN José Albino da Costa Rebelo ● CMG AN José Pedro Fernandes Lopes Moreira, Director de Serviços de Contratos, Programação e Controlo de Importações e Exportações da Direcção Geral de Armamento e Equipamento de Defesa do Ministério da Defesa Nacional ● CMG José Manuel Rodrigues Calado Leonor, Director da Escola de Autoridade Marítima, em substituição do CMG FZ RES Silvério Teixeira Rodrigues ● CFR MN Jorge Manuel Pinto do Nascimento, Presidente da Junta de Saúde Naval, em substituição do CMG MN Luís Augusto Rodrigues Fernandes Junior ● CFR MN João Manuel Marques Robalo, Presidente Substituto da Junta de Recrutamento e Selecção, em substituição do CFR MN Jorge Manuel Pinto do Nascimento ● CFR MN João Manuel Marques Robalo, Vogal e Presidente Suplente da Junta de Saúde Naval, em substituição do CTEN MN Carlos José Coelho Cardoso ● CFR João Francisco Franco Facada, Director do Núcleo de Formação de Faroleiros ● CTEN Valentim José Pires Antunes Rodrigues, Comandante do NRP "João Coutinho", em substituição do CTEN Fernando Jorge Ferreira Serranes ● CTEN MN Carlos José Coelho Cardoso, Vogal e Presidente Suplente da Junta de Saúde Naval, em substituição do CFR MN João Manuel Marques Robalo ● CTEN José Manuel Ministro Ribeiro da Costa, Oficial de Operações no Quartel General (HRF) em Rota, Reino de Espanha ● 1TEN SEU Nuno Galhardo Leitão, Director do Núcleo de Formação de Socorros a Náufragos ● 1TEN Carlos Manuel Baião Monteiro, Comandante do NRP "Zaire", em substituição do 1TEN David Augusto de Almeida Pereira ● 1TEN Fernando Vasco Duarte da Conceição, Comandante do Destacamento de Mergulhadores Nº 1, em substituição do 1TEN Paulo Alexandre Rodrigues Vicente ● 1TEN Rodrigo Gomes Fortes Nunes de Castro, Comandante do Destacamento de Mergulhadores Nº 2, em substituição do 1TEN Luís Manuel Alves Nunes.

RESERVA

● CALM MN José Albino da Costa Rebelo ● CMG ECM Fernando Manuel ● CMG MN Luís Augusto Rodrigues Fernandes Junior ● CMG AN Manuel Fernandes Frutuoso da Costa ● CMG José António Mota Teixeira de Aguillar ● CMG Álvaro Amaro Bordalo Ventura ● CMG Luís Gonçalves Marques Bilreiro ● CMG José Carlos D'Almeida ● CMG Joaquim Manuel de Sousa Vaz Ferreira ● CMG Pedro Manuel Ferreira de Bastos Moreira ● CMG João Carlos Pina Correia Marques ● CMG FZ António João Carreiro e Silva ● CMG FZ Vasco Manuel Teixeira Cunha Brazão ● CMG AN José António Pargana Calado ● CMG SEH Francisco Antunes Fernandes ● CMG EMQ José Eduardo Martins dos Reis ● CMG AN Miguel Angelo Rainho Cambraia Duarte ● CFR AN António Joaquim Paixão Correia ● CFR MN João Pedro Guerreiro Monteiro Ferreira ● CFR OTS José Domingos Martins Clemente ● CFR OTT José Carias Marques ● CTEN OT José Francisco Viegas ● CTEN OT António Serra Mourato ● 1TEN OT José Joviano Guerreiro Gonçalves ● 1TEN OT Florindo José Alturas Paliotes ● 1TEN OT João Manuel Nunes Lopes ● SMOR CM Joaquim Fernandes Paixão ● SMOR FZS José Joaquim Marçal Carreiras ● SCH CE Adelino Evangelista Carminho Palmilha ● SCH L António Luís Beira Ramalhosa ● SCH L António Gabriel Duarte ● SCH SE Joaquim Santana Canelas ● SCH TF Baltazar Fernandes Martins ● SAJ ETA Florêncio da Costa Évora ● SAJ MQ Jeremias Casimiro Geada Moura ● SAJ CM Amílcar de Oliveira ● SAJ B João Alfredo Pereira Nogueira ● 1SAR MQ João Manuel de Oliveira ● 1SAR C António Manuel Almeida dos Santos ● 1SAR CE Virgílio do Vale Afonso ● 1SAR FZ Fernando Augusto Moreira ● 1SAR SE José Vieira Monteiro Valente ● CAB FZ António Manuel Bernardes Francisco ● CAB T Rui Marques Caetano de Carvalho ● CAB A Carlos Manuel Viegas Ferreira ● CAB A José Luís Raposeiro Jorge ● CAB FZQ José António Timóteo Carvalho ● CAB FZ Fernando Manuel Torpes dos Reis ● CAB M Manuel Jorge Alves Barbeitos ● CAB TFD Francisco Manuel Leitão ● CAB TFP Alfredo Pereira Cristovão.

FRILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.

ARMAZÉM Nº 57 - Doca Pesca de Pedrouços - 1400 - 298 Lisboa

Telef. 213 030 800 (Busca automática) - Telex 60753 IODOCA - Fax 213 030 810

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

37. O LEGADO DO VICE-ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA

Numa tarde de Inverno de 1983, no mês de Fevereiro, uma Quarta-feira dia nove, realizava-se na Biblioteca Central da Marinha mais uma cerimónia protocolar. Não era uma cerimónia qualquer. Tratava-se de uma cerimónia revestida de apreciável significado para o Património Cultural da Marinha. O aparato solene, nessa tarde chuvosa, tomava corpo e forma nas personalidades presentes. De um lado estavam os mais altos dignatários da Marinha de Guerra Portuguesa: o seu chefe de Estado- Maior, o Almirante Sousa Leitão; o Vice-chefe, Vice-Almirante Bustorff Guerra; o Superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada, Vice-Almirante Gabor Patkoczy; o Comandante da Escola Naval; o Presidente da Academia de Marinha; o Director do Museu de Marinha, e o Director da Biblioteca Central da Marinha. Do outro lado os convidados: o Chefe da Casa Militar do Presidente da República, o Embaixador do Brasil, Dr. Dário Castro Alves, o Director do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Professor Doutor Luís de Albuquerque, entre outras personalidades conceituadas da sociedade portuguesa e alguns jornalistas que faziam a cobertura do acontecimento.

Rodeadas de fotografias, sentadas no Gabinete do Director da Biblioteca, encontravam-se duas senhoras. Uma de meia idade e outra de cabelo grisalho, magra, com a face rogada, acusando já o peso da sua provecta idade. Eram nestas senhoras que os olhares pousavam, que as atenções se concentravam, não fossem elas familiares do Vice-Almirante Teixeira da Mota, distintíssimo oficial da Marinha, que cerca de um ano antes falecera precocemente, com a idade de 61 anos. Agora, ali, na Biblioteca Central da Marinha, a senhora mais velha, D. Isaura de Jesus Teixeira, mãe do malogrado Almirante, estendia para o Chefe de Estado- Maior da Armada, com emoção, as suas mãos trémulas, erguendo um exemplar de «Mar, Além – Mar», uma das obras mais significativas do seu filho, que naquele momento selava, com a devida pompa e circunstância, um dos seus últimos desejos - a doação da sua biblioteca à Marinha, para que outros investigadores pudessem fruir dos *tesouros* que, aos poucos, concentrara nas estantes da sua casa. Diz quem viu, que o rés-do-chão da sua residência, a famosa casa do Restelo, era praticamente todo ocupado com as prateleiras das estantes, contendo milhares de livros, que fora comprando sempre que surgia oportunidade para o efeito. Ainda jovem, acalentara o sonho de construir uma imensa base bibliográfica, ao dar conta do exíguo apetrechamento das bibliotecas públicas.

Dotado de um sentido de organização invulgar, o célebre historiador sabia onde encontrar, no seio do imenso amontoado de exemplares, os livros e os documentos de que necessitava para os seus estudos. A sua biblioteca constituía, pois, o apoio indispensável às matérias que tratava, estudava e investigava com denodo.

O espólio doado à Marinha, em Fevereiro de 1983, reunia um apreciável *tesouro* composto por cerca de 15 mil volumes, perfazendo um total de 6 mil títulos, para além de alguns milhares de papéis avulsos e correspondência particular.

A Biblioteca Central da Marinha viu o seu acervo enriquecido com este imponente fundo bibliográfico. O legado do Vice-Almirante Teixeira da Mota passou a constituir, assim, uma das majestosas «peças» patrimoniais que a Marinha se orgulha de possuir e ter à sua guarda. Este legado, rico e diversificado, compõe-se de importantes fundos sobre História da Cartografia, História dos Descobrimentos Portugueses, Geografia, Defesa Nacional, História do Ultramar, Legislação e Administração Ultramarina; dispondo ainda de uma vasta área reservada à História das Civilizações Africanas, à Antropologia e à Etnografia.

Todos estes volumes ocupam seis longas estantes, diferenciando-se da restante massa bibliográfica da Biblioteca Central, ostentam uma cota própria com as letras iniciais “TM” e um “Ex-libris”, desenhado pelo Comandante Sousa Machado, contendo um conjunto de rosas dos ventos e de linhas de rumo, seguindo as iluminuras das cartas náuticas portuguesas do século XVI.

É de referir que entre o espólio encontram-se diversos documentos sobre o Inquérito Etnográfico da Guiné (1946), dados avulsos sobre as populações daquele território, documentação relativa ao Conselho Ultramarino e ao Ministério da Defesa Nacional, apontamentos das várias disciplinas que cursou pela sua vida, juntamente com desenhos e notas da actividade de escuteiro. Neste legado riquíssimo e único, é possível folhear o manuscrito da “Memória” de Guarda-Marinha, com um elogioso prefácio de Gago Coutinho, que apresentou para a sua promoção a Segundo-Tenente; e o original “Guiné Portuguesa”, escrito no início da década de 1950, em dois grossos volumes, com mapas e gravuras, rascunhos diversos, que é um estudo de referência daquela província ultramarina. Pode ainda ser consultada a totalidade da sua obra, composta de centenas de opúsculos, separatas, artigos divulgados em revistas conceituadas (Boletim da Guiné Portuguesa, Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, Boletim da Academia de Ciências, Imago Mundi, Anais do Clube Militar Naval), ou livros como o «Inquérito Etnográfico»(1947), «A habitação indígena na Guiné Portuguesa»(1948), «Cartografia da África Central e a travessia entre Angola e Moçambique(1500-1800)»(1964), e trabalhos monumentais como a «Portugaliae Monumenta Cartographica»(1960) e o «Tabularum Geographiarum Lusitanorum»(1960).

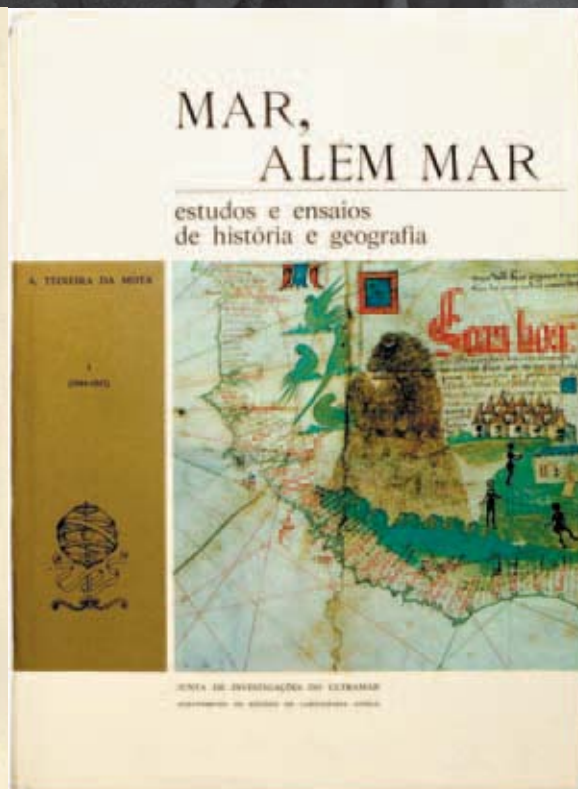
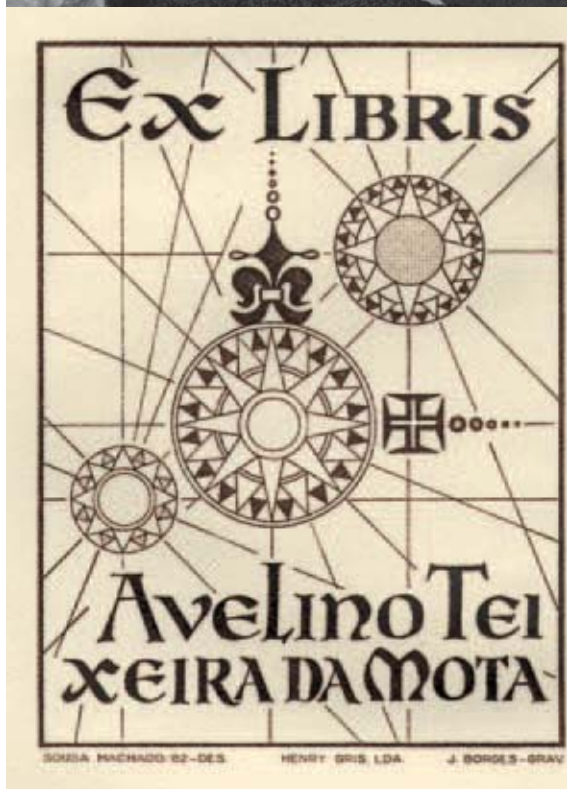
São inúmeras as obras – muitas em primeira edição e preciosas pela sua raridade no país – que espelham a grandiosidade da herança deixada por Avelino Teixeira da Mota.

A Biblioteca Central da Marinha, através deste legado reforçou, por um lado, o património já existente, em algumas áreas como a História dos Descobrimentos ou a Cartografia, e, por outro, abriu novos ficheiros, com novos temas e novas matérias, podendo oferecer assim uma maior gama de bibliografias com interesse irrecusável para a investigação histórica, sociológica ou antropológica.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

37. O LEGADO DO VICE-ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 353 • ANO XXXI

MAIO 2002 • MENSAL • € 1,25



***O ALMIRANTE VIEIRA MATIAS
CESSOU AS FUNÇÕES DE CEMA***

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Lisboa - Espaço da Torre de Belém

Lisboa passou a dispôr desde Novembro 2001 de dois monumentos evocativos do mesmo acontecimento. Facto no mínimo curioso!



Lisboa - Largo Frei Heitor Pinto (Alvalade)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 353 • Ano XXXI

Maio 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

Visita do Presidente da República à Marinha.

5



6

Despedida do Primeiro Ministro da Marinha e condecoração do Instituto Hidrográfico.



12

Inauguração do Edifício-Sede da Direcção de Transportes.



18

Despedida do Almirante Vieira Matias.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN	7
1ªS EXPERIÊNCIAS DE TELEGRAFIA SEM FIOS A BORDO DE UM NAVIO PORTUGUÊS	8
COMEMORAÇÕES DO DIA DO COMBATENTE	9
ESCOLA NAVAL	10
EXERCÍCIO INSTREX 01/02	16
O NRP "ÁLVARES CABRAL" NA EUROMARFOR 2002	17
HOMENAGEM A PEDRO NUNES NO MUSEU DE MARINHA	21
ACADEMIA DE MARINHA	22
A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO MILITAR NA MARINHA	24
NOTÍCIAS	26
CONVÍVIOS	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (19)	30
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA



O ALMIRANTE VIEIRA MATIAS
CESSOU AS FUNÇÕES DE CEMA



O Controlo Democrático das Forças Armadas

Avaliar pelo conteúdo de algumas das considerações expressas por políticos, comentadores, jornalistas, etc., acerca dos acontecimentos que, no início do ano, trouxeram para a agenda política a discussão da crise financeira das nossas Forças Armadas, afigura-se de grande oportunidade apelar a uma reflexão, ainda que breve, sobre o conceito de “controlo democrático das forças armadas”, entendido como traduzindo a sua subordinação ao poder político democraticamente eleito.

Tratando-se de um princípio estruturante das democracias ocidentais (a verificação de que este princípio é aplicado nas novas democracias do centro e do leste da Europa, constitui mesmo um dos critérios fundamentais para o acesso desses países à NATO), é muito importante para a solidez dessas democracias que ele seja correctamente interpretado, tanto por políticos e militares (em especial as respectivas elites), como pela generalidade da sociedade civil, com destaque para a comunicação social.

A importância do “controlo democrático das forças armadas” decorre de algumas circunstâncias muito específicas, das quais se destacam, em primeiro lugar, o facto de as forças armadas serem os detentores principais de armamento, o qual lhes confere um poder de coacção que, se ilegitimamente orientado, pode sobrepor-se a todos os outros sectores da sociedade e, em segundo lugar, o aumento das áreas de interacção entre as questões políticas e militares e a sua complexidade crescente, fontes potenciais de tensão, principalmente em situações de crise ou de conflito, nas quais é maior a probabilidade de divergência entre os objectivos políticos e os militares.

Não se pretendendo fazer uma descrição exaustiva dos elementos que caracterizam o princípio do “controlo democrático das forças armadas”, afigura-se importante recordar os mais importantes, porque proporcionam um enquadramento conceptual que é indispensável para a interpretação, não só das ocorrências mais recentes e das reacções a que deram origem, mas também, num âmbito mais lato, daquilo que tem sido a

dinâmica entre o poder político e as forças armadas nos anos que levamos de regime democrático.

Segundo este princípio, a direcção da defesa nacional é da competência dos que são legitimamente eleitos para gerir os assuntos do Estado, dos quais se exige o dever da defesa dos interesses nacionais, e aos quais as forças armadas devem lealdade e obediência. Nesta perspectiva, os militares devem exercer a sua actividade na dependência da autoridade política democraticamente eleita, não tendo portanto legitimidade para impor a sua própria interpretação do interesse nacional. Assim, a aplicação deste princípio, garante que as forças armadas apenas são utilizadas através dos adequados mecanismos constitucionais, sob a autoridade dos órgãos políticos legalmente instituídos.

O princípio pressupõe também que as forças armadas são incluídas no conjunto dos factores que determinam a definição da política, com a importância e dimensão que for entendido merecerem, em função das quais lhes são atribuídos os lugares correspondentes nas escalas de prioridades e de distribuição dos recursos nacionais. Assim, as necessidades militares são determinadas num contexto político, como reflexo de prioridades e objectivos políticos claramente definidos. Por isso, as forças armadas não têm que reivindicar importância, dimensão, prioridade e recursos. Devem sim pronunciar-se sobre a adequabilidade daqueles às missões e tarefas que lhes são atribuídas e sobre as eventuais consequências da existência de desajustamentos entre os primeiros e as segundas.

Por outro lado, o princípio do “controlo democrático das forças armadas” torna extraordinariamente importante que os políticos sejam, de uma forma geral, conhecedores dos assuntos da defesa, das questões militares e das características das forças armadas do seu país. Em particular, da parte dos que assumem responsabilidade mais directa no controlo político das forças armadas, este princípio reclama uma competência específica naquelas matérias, o que constitui indicação inequívoca, não só da vontade dos

políticos em encarar com seriedade as suas responsabilidades na área da defesa, mas também da capacidade própria para avaliar convenientemente as recomendações que são feitas pelos militares.

Pressupõe ainda que sejam primariamente da responsabilidade dos órgãos políticos, as tarefas de explicar aos cidadãos a necessidade da defesa nacional, a prioridade, dimensão e recursos que atribuem à sua componente militar e de mobilizar o apoio público para as suas forças armadas. Tal não significa que as forças armadas se alheiem daquelas tarefas, devendo antes participar nelas, quer de um modo directo, através das formas de intervenção previstas para os seus responsáveis, quer indirectamente, por via da postura e da actuação dos seus membros e dos seus organismos, nas quais se concentram as atenções do poder político e da população.

Além disso, o princípio visa também um correcto enquadramento dos militares na sociedade, da qual são parte integrante, negando à partida qualquer forma de marginalização. Neste particular, nada distingue os membros das forças armadas dos outros servidores de instituições públicas.

Finalmente, no âmbito do relacionamento institucional entre o poder político e as forças armadas, é fundamental que cada uma das partes respeite a competência e o profissionalismo da outra, sem prejuízo de que nunca seja posta em causa a legitimidade democrática do poder político.

Afigurando-se que a integração das forças armadas nas sociedades democráticas modernas, requer algo mais do que a mera elaboração de um conjunto de normas legais que visem esse objectivo, deixa-se para os eventuais leitores desta brevíssima reflexão sobre o princípio do “controlo democrático das forças armadas”, os juízos de valor sobre a actuação dos dois actores deste princípio, desde que, em 1982, lhe foi dada expressão legal em Portugal com a publicação da Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas.



M. Borges Gonçalves
CFR

Visita do Presidente da República à Marinha

Grupo Nº2 de Escolas da Armada

No passado dia 13 de Março, o Presidente da República deslocou-se ao G2EA, no âmbito de uma visita à Marinha.

Participaram na visita, como convidados, o Ministro da Defesa Nacional, o General CEMGFA, o General CEMFA, o General CEME, os Vice-almirantes SSP, SSM, CN, ISNG e DGM, o Contra-almirante SSF e vários Oficiais Generais, bem como militares de outras patentes e civis. Releva-se a presença do Sr. Presidente da Câmara do Seixal e dos representantes das Sras. Presidentes da Câmara de Almada e da Câmara de Vila Franca de Xira, com quem a Marinha mantém relações institucionais próximas, quer ao nível das unidades sediadas no Alfeite, quer do G1EA.

O programa da visita incluiu uma apresentação do Almirante CEMA sobre a situação da Marinha, a observação de um exercício "DISTEX" no âmbito do treino de adestramento do NRP "J. Coutinho" e a assinatura do Livro de Honra.

Na sua apresentação, o Almirante CEMA resumiu a actividade operacional desenvolvida pela Marinha em 2001, referiu os factores de planeamento relativos à modernização da Esquadra, caracterizou a evolução dos efectivos e dos recursos financeiros e apresentou os programas de reorganização em curso, bem como os principais projectos de investimento.

Seguidamente, traçou um quadro geral da situação da Marinha e abordou os objectivos a prosseguir pelas Forças Armadas face aos novos requisitos



Entrada do Presidente da República no átrio do edifício do comando do G2EA.

de missão, designadamente no âmbito da gestão de crises e das missões humanitárias e de paz.

reforçar o prestígio da instituição militar, preservando os seus valores em período de mudança e incerteza.



O Presidente da República assina o Livro de Honra.

A parte final do programa foi afectada pelas condições meteorológicas que dificultaram a apreciação das obras de recuperação das infra-estruturas no G2EA no âmbito do programa de Reordenamento do Parque Escolar, bem como a observação do exercício "DISTEX".

Após um almoço volante, servido no átrio da Messe de Oficiais, o Presidente da República assinou o Livro de Honra da Unidade, no qual registou

as seguintes palavras:

"Quero deixar-vos as minhas gratas saudações e o muito respeito que dedico às vossas missões e à forma exemplar como as desempenham, sempre com redobrada energia e competência ao serviço de Portugal."

"Para todos os melhores votos para o vosso futuro, certo de que continuarão a ser, toda a Marinha Portuguesa, um verdadeiro pilar do Estado Democrático."

Bem hajam!"

A visita terminou com a troca de lembranças no Salão Nobre da unidade. O Comandante do G2EA ofereceu um apito naval enquadrado em trabalho de arte de marinheiro, tendo o Presidente da República retribuído com uma peça em estanho alusiva à visita.



O Presidente da República e o Comandante do G2EA trocam lembranças.

Sublinhou ainda que os meios que integram a componente naval do Sistema de Força Nacional (SFN) devem assegurar a capacidade de projecção de força, a mobilidade estratégica, a sustentação, a protecção das unidades valiosas, a presença naval e a dissuasão.

Após a apresentação do Almirante CEMA, o Presidente da República proferiu breves palavras, salientando que, para além da observação das mudanças estruturais e de funcionamento da Marinha, pretendia igualmente incentivar o debate sobre a defesa nacional, estabelecer consensos duradouros sobre esta matéria e, bem assim,

VISITA DO PRIMEIRO-MINISTRO AO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

O Instituto Hidrográfico teve a honra de receber, no dia 27 de Fevereiro, a visita do Primeiro-Ministro, Eng.^o António Guterres.

Estiveram presentes o Ministro da Defesa Nacional, o Chefe do Estado-Maior da Armada, o Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e todos os Vice-Almirantes da Armada.

Esta visita teve como objectivos centrais a cerimónia de imposição da condecoração atribuída ao Instituto Hidrográfico pelo Presidente da República, e a despedida do Eng.^o António Guterres, enquanto Primeiro-Ministro, da Armada.

Recebido pelo Ministro da Defesa Nacional, pelo Almirante CEMA e pelo Director-Geral do Instituto Hidrográfico, o Primeiro-Ministro foi em seguida cumprimentado pelos Directores, Chefes das Divisões, das Brigadas Hidrográficas e dos Serviços, e os representantes do pessoal militar e civil do Instituto Hidrográfico.

Depois de uma breve passagem pelo gabinete do Director-Geral, o Primeiro-Ministro e comitiva dirigiram-se para o auditório.

O Almirante CEMA proferiu então um discurso de boas vindas, donde se salienta:

"Em nome da Marinha, cumprimento V. Ex.^a. Senhor Primeiro-Ministro e saúdo igualmente o Senhor Ministro da Defesa, dando-lhes as boas vindas ao Instituto Hidrográfico. Agradeço a presença de V.Ex.^a. Senhor Primeiro-Ministro e da iniciativa que tomou em nos visitar, nesta altura de despedida, acompanhado do Senhor Ministro da Defesa Nacional.

Constitui este momento a oportunidade para manifestar o nosso reconhecimento pela importante condecoração que S. Ex.^a. o Presidente da República atribuiu ao Instituto Hidrográfico, sob proposta de V. Ex.^a. Senhor Primeiro-Ministro e cuja imposição terá lugar no decurso desta visita.

A Marinha fica grata e reconhecida pela iniciativa do Senhor Primeiro-Ministro e pela decisão de S. Ex.^a. o Presidente da República.

É, por isso, que a condecoração que vai ser recebida pelo Instituto Hidrográfico assume grande relevo no quadro da simbologia que apreciamos.

A dado passo da sua intervenção o Almirante CEMA afirmou:

Quis V. Ex.^a, Senhor Primeiro-Ministro, visitar o Instituto Hidrográfico, lembrando também o esforço do apoio cívico da Marinha na sequência do dramático acidente de Entre-os-Rios, quase há um ano. Este foi contudo mais um dos serviços que, no dia a dia, prestamos à comunidade, utilizando os conhecimentos e os meios que o Estado nos permite obter e que são necessários para as nossas funções essencialmente militares.

É, assim, que o Instituto Hidrográfico nas suas quatro décadas de vida, bem como os organismos



Condecoração do estandarte do Instituto Hidrográfico.

com outras designações e estruturas que o antecederam, coloca ao serviço da sociedade civil as capacidades técnicas e científicas de que dispõe, nas áreas da hidrografia, navegação e oceanografia física e química. É um património em conhecimento e em equipamento que é necessário para apoio às operações militares e que, numa óptica de racionalização de recursos do País, apoia os utilizadores não militares do mar, navegadores mercantes, de pesca ou de recreio e também outras actividades que podem interagir com o oceano, os seus fundos e a sua linha de costa.

E a concluir acentuou:

Na nossa área geográfica considero ser de sublinhar a importância da cíclica tarefa que se impõe iniciar, visando explorar a possibilidade que a Lei do Mar confere a estados ribeirinhos de estenderem a sua jurisdição para além da ZEE, se a plataforma continental satisfizer a requisitos que estão estabelecidos nesse diploma legal.

Para isso seria essencial que se encontrasse uma solução para a transformação e apetrechamento do NRP "Almirante Gago Coutinho" e para o aprontamento do NRP "D. Carlos I".

Após a passagem do videograma das actividades desenvolvidas pelo IH, o VALM Torres Sobral fez uma apresentação abordando as missões, os principais programas, os recursos e as perspectivas futuras do Instituto Hidrográfico.

Seguiu-se uma visita à Direcção Técnica, à Divisão de Hidrografia, ao Centro de Dados e às Divisões de Navegação e Oceanografia.

Após esta visita o Primeiro-Ministro dirigiu-se para a sala da Biblioteca, a magnífica cozinha do antigo convento, onde foi lida a Ordem de 27 de Fevereiro do IH, com a transcrição do texto que fundamentou a proposta de condecorar o Instituto Hidrográfico com o Título de Membro Honorário da Ordem do Infante D. Henrique, oportuna-

mente submetida pelo Primeiro-Ministro ao Presidente da República.

O Eng.^o António Guterres impôs então a condecoração no estandarte nacional do Instituto Hidrográfico, após o que proferiu um discurso enaltecedor da acção do IH e da Marinha, de cuja corporação se despediu, na qualidade de Primeiro-Ministro.

Do discurso do Primeiro-Ministro salientamos:

O Instituto Hidrográfico é acima de tudo um centro de excelência. E ser um centro de excelência não é fácil no nosso país.

A excelência concita contra si, normalmente, a aliança da mediocridade e da inveja. Em quantos e quantos casos, em vez de se valorizar e preservar a excelência, se procura apoucar aquilo que de mais notável se realiza nos diversos campos da vida nacional. Por isso ser um centro de excelência exige uma grande determinação, um grande empenhamento, a excepcional qualidade de cada uma das mulheres e dos homens que compõem a Instituição e, também, a valorização do conjunto pela forma como é dirigido, indispensável para manter a sua coesão e garantir a sua eficácia.

A excelência nem sempre é reconhecida. Nas sociedades modernas o reconhecimento decorre da protecção mediática. Acontece que não há uma relação directa entre o valor da excelência e a intensidade da projecção mediática. E estou certo, que a generalidade dos portugueses não têm do Instituto Hidrográfico o conhecimento e a ideia clara de até que ponto ele representa um centro de excelência nas mais diversas áreas de actividade científica, quer de apoio à Armada, quer de apoio à vida nacional nas suas mais diferentes facetas.

É verdade, que uma acção específica do Instituto Hidrográfico teve uma notável projecção mediática há um ano. Uma projecção, aliás, inteiramente merecida pelo contributo extraordinário de dedicação, pelas excepcionais quali-

dades de competência e de humanismo, que o Instituto Hidrográfico e os seus membros, em conjugação com diversos outros elementos da Armada Portuguesa e da própria sociedade civil, deram nas operações de salvamento relacionadas com o grave incidente de Entre-os-Rios.

Uma situação dessas, uma tragédia profunda, envolvendo um grande número de mortos, tem de ser referida, sobretudo como tal, no sofrimento, na dor e na solidariedade com os que sofrem.

Mas é também verdade, que essa foi a oportunidade para que se revelasse inteiramente o carácter de excelência do Instituto Hidrográfico. Todos podemos constatar que, nesta área vital, quer para a nossa defesa, quer para a vida do país no seu conjunto, Portugal está excepcionalmente servido.

Por isso, não apenas pelo que ocorreu há um ano, mas por tudo quanto o Instituto Hidrográfico representa, é inteiramente merecida a distinção de figurar como membro honorário da Ordem do Infante D. Henrique. E é para mim, particularmente gratificante, poder apresentar, aqui e neste momento, como Primeiro-Ministro, as minhas despedidas à Armada.

Mas não posso deixar de referir o contributo decisivo da Armada nestes sete anos, para o prestígio do nosso país e para a defesa do interesse nacional e da nossa projecção no mundo em momentos particularmente significativos.

Refiro-me a papéis de extraordinário relevo, como o comando da Stanaoforlant em dois períodos de grande tensão internacional. O primeiro relacionado com a crise nos Balcãs, dirigindo deli-



A Bandeira Nacional entregue à Armada.

casas operações, nomeadamente no Adriático. O segundo, após 11 de Setembro, com uma intervenção de grande relevo no reforço da coligação internacional contra o terrorismo, em que nos coube, e coube à Armada Portuguesa, a honra de comandar uma das forças navais com um envolvimento mais directo no contexto global em que se afirmou essa coligação internacional contra o terrorismo.

Mas seguramente, os dois momentos mais significativos em que a presença da Armada se afir-

mou durante estes seis anos, têm a ver com a sua intervenção na crise da Guiné-Bissau e no processo conducente à independência de Timor.

Tive ocasião de acompanhar momento a momento aquilo que foi a intervenção da Armada, e das mulheres e dos homens ao seu serviço, nestas duas crises. A excelência da acção da Armada foi tal, que chegou a causar-nos alguns embaraços diplomáticos pelo ciúme que não deixou de despertar em algumas potências amigas, que não pensavam que a Armada Portuguesa pudesse desempenhar, com a eficácia com que o fez, as missões que lhe foram atribuídas.

... É por isso para mim, particularmente significativo, neste momento em que estão a terminar as minhas funções de Primeiro-Ministro, poder prestar homenagem à Armada Portuguesa, e dar público testemunho do seu contributo decisivo para a afirmação de Portugal e para a defesa do interesse nacional.

Gostaria de, simbolicamente, traduzir esse testemunho e essa homenagem, na entrega à Armada Portuguesa de uma Bandeira Nacional que me foi dada por um cidadão timorense de Viqueque, e que ele tinha guardado em sua casa clandestinamente durante 25 anos de ocupação indonésia.

O Primeiro-Ministro fez então a entrega ao Almirante CEMA da bandeira, após o que se dirigiu ao gabinete do Director-Geral onde assinou o Livro de Honra do Instituto Hidrográfico, encerrando assim as cerimónias associadas a esta visita.



PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN

MODERNIZAÇÃO EM CURSO

Após vários anos de sensibilização das entidades relacionadas com a missão do Planetário Calouste Gulbenkian (PCG), foi assinado um protocolo entre a Marinha e o Ministério da Ciência e da Tecnologia (MCT), em que este, reconhecendo o importante contributo do Planetário para a divulgação da Astronomia em Portugal, lhe confere o estatuto de Centro Ciência Viva e disponibiliza os recursos financeiros adequados para a substituição do já cansado projecto Zeiss Mod. IV e auxiliares, instalados em 1965.

O sistema a instalar, terá maiores capacidades de simulação do universo e permitirá não só a apresentação automática de sessões, mas também o aumento da



O Ministro da Ciência e o Almirante CEMA na assinatura do protocolo.

oferta de sessões escolares que normalmente esgotam no 2º período escolar, prevendo-se a sua instalação no segundo semestre de 2003.

Adicionalmente, será instalado no PCG, um centro gratuito de acesso à Internet,

com 20 postos, o qual se prevê entrar em funcionamento, já no início do próximo ano lectivo.

O projecto total envolve uma verba de cerca de 3 400 000 euros, provenientes da candidatura da Marinha ao Programa Operacional da Ciência, Tecnologia e Inovação, e do PIDDAC e orçamento do MCT.

O referido protocolo foi assinado no Planetário, em 25 de Março passado, pelo Ministro da Ciência e da Tecnologia, Professor Mariano Gago, e pelo Chefe do Estado Maior da Ar-

madada, Almirante Vieira Matias, na presença de representantes de várias organizações nacionais ligadas à Astronomia, Astrofísica e à Ciência em geral.



(Colaboração do Planetário Calouste Gulbenkian)

1^{as} Experiências de Telegrafia Sem Fios a Bordo de um Navio da Marinha Portuguesa

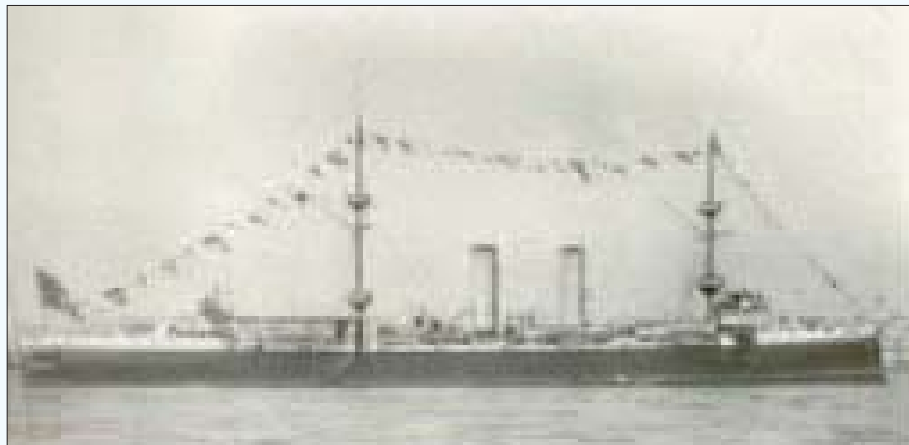
26 de Maio de 1902

Passavam escassos três anos sobre a primeira transmissão sem fios efectuada por Marconi entre a Inglaterra e a França e apenas um sobre a primeira ligação rádio transatlântica quando a Marinha Portuguesa efectuou as primeiras experiências de telegrafia sem fios (TSF) (1). Foi em 26 de Maio de 1902, completam-se agora cem anos.

Justificava-se, de facto, o interesse da Marinha neste método de comunicações, pois a sua independência em relação aos meios filares fazia com que fosse o único modo de comunicar à distância com os navios no mar. É, assim, natural que as grandes marinhas do Mundo procurassem, logo após o surgimento dos primeiros equipamentos transmissores (Marconi, 1895) e receptores (Popov, id.), equipar os seus navios com estações radiotelegráficas. Os primeiros a tê-las foram os navios de guerra ingleses “Alexandra”, “Europa” e “Juno”, os navios de guerra americanos “New York” e “Massachusetts” e o paquete (também) americano “St. Paul”, todos em 1899.

Também a Marinha Portuguesa acompanhou, logo de início, os primeiros desenvolvimentos desta nova técnica, tendo sido publicadas notícias nos “Anais do Clube Militar Naval” de 1898 e 1901, a última das quais, da autoria do Tenente Victor Sepúlveda, anunciava para breve a adopção da TSF pelos nossos navios. São também de destacar os artigos publicados em 1900 pelo então 1º Tenente Carlos Viegas Gago Coutinho nos números 33 e 34 da “Revista Colonial e Marítima” que, no nosso país, constituíram um trabalho inédito sobre os mais recentes desenvolvimentos radioeléctricos.

Na altura, eram utilizados os chamados transmissores de faísca (2), em que um alter-



O cruzador “D. Carlos”

nador de alta frequência alimentava dois eléctrodos (estes consistiam, inicialmente, num par de esferas e, mais tarde, em duas chapas de ferro). O arco eléctrico criado entre os dois terminais funcionava como amplificador das ondas electromagnéticas geradas que, através de uma bobine, eram transmitidas à antena (um dos problemas técnicos a ultrapassar na altura era conseguir a criação de uma faísca com comprimento suficiente para se adequar ao comprimento de onda pretendido). Manipulando a tensão aplicada aos eléctrodos, conseguia-se a desejada modulação do sinal. Naturalmente, as correntes produzidas eram muito elevadas (15 a 20 Ampéres) e as chaves de morse utilizavam o princípio do interruptor de mercúrio, em que o circuito era fechado ou interrompido pelo enchimento ou vazamento de uma cápsula com mercúrio em estado líquido, de modo a evitar o arco eléctrico (nesta parte do equipamento não era conveniente a sua existência) entre os dois terminais.

Em Portugal, o navio escolhido para as experiências foi o cruzador “D. Carlos” que, para o efeito, montou a bordo um posto de TSF de faísca, da marca alemã Slaby & Arco (antecessora da Telefunken) e embarcou um técnico da mesma nacionalidade (as experiências de Heinrich Hertz sobre a propagação de ondas electroma-

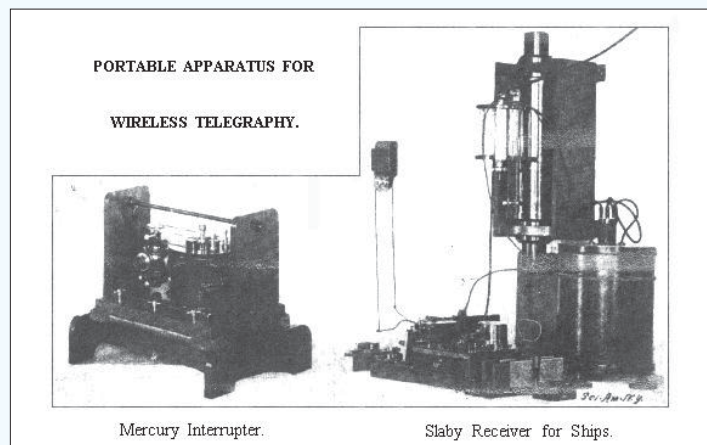
gnéticas que, quinze anos antes, serviram de base à utilização da rádio, tinham lançado a Alemanha para um lugar de destaque no mercado das telecomunicações).

Refira-se que a estação montada no “D. Carlos” diferia dos tradicionais equipamentos de faísca pelo facto dos eléctrodos utilizados para produzir o arco eléctrico (que podia atingir o comprimento máximos 50 cm) serem cilíndricos (arredondados nas pontas) e não esféricos. Quanto à “chave morse” utilizada, era uma chave normal, pois o interruptor de mercúrio, além de ter uma operação mais morosa (relembremos que a interrupção do circuito não era instantânea), não era adequado a uma plataforma sujeita a balanços. Neste caso tornava-se mais prático dispor de uma boa reserva de contactos de platina para substituir os que rapidamente se deterioravam por efeito da faísca (e, claro, falamos daquela que era indesejável).

A segunda estação estava montada na cidadela de Cascais, sob a direcção do Tenente Apolino Gomes da Silva.

Enquanto o navio efectuava a saída da barra, entre a Torre de Belém e S. Julião, não foi recebido sinal em qualquer uma das duas estações, porém, ao ficarem em linha de vista, foram estabelecidas comunicações com sucesso, tendo-se estas mantido enquanto o “D. Carlos” se afastava no sentido Leste-Oeste até uma distância de 20 quilómetros. A partir daí, embora continuasse a haver recepção, deixavam os sinais de ser legíveis, tornando-se muito confusos.

Nessa mesma noite foi necessário deixar à carga os acumuladores do equipamento (um quadro de distribuição permitia associar 1, 2 ou 3 caixas destes acumuladores, de modo a fornecer uma alimentação de 16, 32 ou 48 Volts, conforme o alcance pretendido), pelo que as experiências foram interrompidas. No



Estação TSF portátil construída pela firma alemã Slaby & Arco, semelhante à que foi utilizada nas experiências a bordo do “D. Carlos” (apenas são mostrados a chave e o receptor)



Posto TSF de fâisca.

dia 27, com o técnico alemão a dar-se por satisfeito, o navio fundeu em Cascais, tendo entrado a barra no dia seguinte.

Novas experiências seriam efectuadas pelo mesmo cruzador entre 26 de Setembro e 1 de Outubro de 1904, estando embarcados alguns funcionários dos CTT.

Em Outubro de 1909 foi decidida a instalação de uma cabine de TSF a bordo (sistema Marconi (3)), tendo-se escolhido o local mais apropriado para a instalar. Em Dezembro do mesmo ano foi desmontada a gávea do mastro grande, retirando-se as peças de artilharia que aí se encontravam instaladas e, de 22 a 23 de Janeiro do ano

seguinte, foram efectuadas novas experiências a navegar.

Mas as primeiras mensagens transmitidas por pessoal português acabariam por partir de outro cruzador, o “S. Gabriel” (4), em 11 de Dezembro de 1911, ao iniciar uma viagem de circum-navegação, para o posto telegráfico de Vale do Zebro (5), onde funcionava o Serviço e Escola Prática de Torpedos e Electricidade (SEPTE) (6). Mais tarde estabeleceria comunicações com o paquete inglês “Astúrias”, a 158 milhas de distância. O posto de TSF (Marconi) tinha sido montado pouco antes da viagem (tendo obrigado a retirar o mastro da mezena e a deslocar o grande) e tinham sido realizadas experiências por dois técnicos ingleses dois dias antes. O alcance garantido era de 400 Km, mas viriam a ser atingidos os 1300 (7)!

A Marinha Portuguesa mantinha-se na vanguarda da Tecnologia, assumindo-se como pioneira na introdução da TSF em Portugal. Não é, assim, de estranhar que, entre 1913 e 1914, fosse a primeira a assegurar o serviço público de radiotelegrafia por intermédio do Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha (que funcionava na Casa da Balança e estabeleceu, para o efeito, uma ligação aos CTT através da Central Telegráfica do Ministério da Marinha).

do Duque, sem obter resultados conclusivos.

(2) Já perto dos anos 20 estas estações acabariam por ser substituídas por equipamentos de onda contínua.

(3) A Marinha optara, definitivamente, por esta companhia.

(4) O navio dispunha apenas de duas praças habilitadas: o cabo sinalheiro Roberto F. Pereira e o primeiro-marinheiro José Joaquim Rajo. O primeiro tinha capacidade de transmitir 20 palavras por minuto e de receber apenas 10.

(5) Este posto funcionava apenas para efeitos de instrução. O primeiro posto de TSF para o serviço normal seria instalado a 16 de Fevereiro de 1910 no canto sudoeste da casa da Balança.

(6) Este Serviço foi criado no mesmo mês em que o “D. Carlos” efectuou as primeiras experiências.

(7) De acordo com o relatório do Comandante do navio, CFR Pinto Basto.

Bibliografia

COLLINS, A. Frederick, “The Slaby-Arco Portable Field Equipment For Wireless Telegraphy”, *Scientific American*, 28 de Dezembro 1901, pp. 425-426

ESPARTEIRO, Cte. António Marques, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, Ministério da

Marinha, Lisboa, 1974-87, Vols. 29 e 30 (Cruzadores) FERREIRA, Rui Trindade e Rita Hasse, *A Telegrafia sem Fios e a Rádio*, Museu das Comunicações, 1998

FONSECA, VALM Moura da, *As Comunicações Navais e a TSF na Armada*, Edições Culturais da Marinha, 1988

MARQUES, CTEN Félix, “Ascensão e Queda do Código Morse”, *Revista da Armada*, nº 343, Junho de 2001

RODRIGUES, ITEN Apolino, “Estação de Telegrafia sem Fios Montada Provisoriamente a Bordo do Cruzador D. Carlos I”, *Anaes do Clube Militar Naval*, Agosto-Setembro de 1902, pp. 472-479/531-541

SILVA, CTEN EMQ José Luís Garcia Belo e CMG EMQ Fernando Alberto Carvalho David e, “O Cruzador D. Carlos I – Almirante Reis – A Propósito do seu Centenário”, *Revista da Armada*, nºs 323 a 325, Agosto a Novembro de 1999

J. Moreira Silva
1TEN

Notas

(1) O Exército efectuara a sua primeira experiência em 17 de Abril de 1901, entre a Trafaria e o Alto

Comemorações do “Dia do Combatente”

Decorridos oitenta e quatro anos sobre o deflagrar da Batalha de La Lys, a Liga dos Combatentes, no cumprimento do mandato que recebeu da Comissão dos Padrões da Grande Guerra, em 1936, tem vindo a promover, anualmente, uma Romagem Nacional ao Túmulo do Soldado Desconhecido na Sala do Capítulo do Mosteiro de Santa Maria da Vitória, na Batalha.

A Liga dos Combatentes foi fundada por portugueses que combateram na I Grande Guerra e participaram na Batalha de La Lys, em 9 de Abril de 1918, muitos dos quais já faleceram, repousando os seus restos mortais em vários dos talhões que a Liga dos Combatentes tem espalhado pelos cemitérios de todo o país.

Entretanto, a Liga dos Combatentes, Instituição a quem incumbe promover as Comemorações das efemérides mais significativas para a elevação do Combatente em Portugal, assumiu a responsabilidade de identificar uma data a solenizar como “Dia do Combatente”, tendo sido escolhido, em 1987, o



dia “9 de Abril”, aproveitando, assim, a projecção nacional das Tradicionais Celebrações da Batalha de La Lys na Grande Guerra, englobando nesta homenagem todos quantos lutaram por Portugal, independentemente de qualquer época ou lugar.

Este ano, as Cerimónias do “Dia do Combatente”, que incluíram a 66ª Romagem ao Túmulo do Soldado Desconhecido foram presididas pelo Ministro de Estado e da Defesa Nacional e nela participaram os Chefes do Estado-Maior-General das Forças Armadas, Estados-Maiores da Armada, Exército e 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 Cívicas, Associações de Antigos Combatentes Estrangeiros representados em Portugal, assim como Membros dos Órgãos estatutários da Liga dos Combatentes e deputações dos 64 Núcleos espalhados pelo país.

As cerimónias iniciaram-se com a chegada do Ministro de Estado e da Defesa Nacional, Dr. Paulo Portas e prestação de honras militares, seguido de missa de sufrágio celebrada pelo Bispo das Forças Armadas, D. Januário Torgal Ferreira. Na Sala do Capítulo daquele Mosteiro e após as palavras do Presidente da Liga dos Combatentes, e do próprio Ministro, seguiu-se a cerimónia de homenagem aos Combatentes, junto ao túmulo do Soldado Desconhecido que incluiu a deposição de coroas de flores e honras militares.

I Seminário Internacional de História da Náutica em Homenagem a Luís de Albuquerque

Organizado pela *Comissão Internacional de História da Náutica e da Hidrografia* e pela Escola Naval, teve lugar no passado dia 22 de Janeiro um Seminário, cujo tema genérico foi a História e Historiografia da Náutica. Nesse dia completavam-se dez anos sobre a morte do Professor Luís Mendonça de Albuquerque, figura insigne de Matemático, Professor Universitário e estudioso da História da Náutica e da Ciência, a que dedicou uma boa parte da sua obra. Foi um dos fundadores do antigo Centro de Estudos de Marinha e da actual Academia de Marinha e o primeiro presidente desta Comissão Internacional que ajudou a construir, na companhia de figuras como Armando Cortesão e Avelino Teixeira da Mota. Foi em sua memória, recordando a sua obra de historiador e a sua acção como professor e formador, que teve lugar este Seminário.

Às 10h00 teve início a sessão de abertura a que presidiu o Comandante da Escola Naval, Calm Rebelo Duarte, e os trabalhos prolongaram-se até cerca das 18h00, terminando com uma evocação da figura do Prof. Luís Albuquerque. Durante o dia, foram apresentadas seis comunicações, respectivamente, (por ordem de apresentação) do 1º Ten António Manuel Gonçalves, Professor António Marques de

Almeida (Universidade de Lisboa – Faculdade de Letras), Professor João Marinho dos Santos (Universidade de Coimbra – Faculdade de Letras), Professor Inácio Guerreiro (Instituto de Investigação Científica e Tropical), Professor Henrique Leitão (Universidade de Lisboa – Faculdade de Ciências) e Professora Carmen Radulet (Universidade della Tushia - Itália). Esteve sempre presente a Arq.ª Maria Helena Moraes de Albuquerque, filha do homenageado.

A *Comissão Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*, de que é actual presidente executivo o Professor Inácio Guerreiro, tem a sua sede na Escola Naval, e – para além dos seminários que agora tiveram a sua primeira edição – realiza reuniões científicas bianuais, ocorrendo a próxima, em 2, 3 e 4 de Maio próximos, em Portimão.

(Colaboração da Escola Naval)



Pedro Nunes A criação em tempo de mudança

O objectivo da minha exposição é dar conta da atmosfera mental e cultural da sociedade europeia do século XVI. Até mais da atmosfera mental que varria a Europa do que propriamente da portuguesa, porque Pedro Nunes foi cosmopolita pela postura abrangente da sua reflexão, pela sua voz que ecoou longe da terra que o viu nascer.

Pedro Nunes viveu entre 1502 e 1578, num período que corresponde a uma fase de consolidação da modernidade. Pertenceu a uma geração de homens notáveis. Os seus contemporâneos são indiscutíveis no tempo topológico de uma ou duas gerações.

Em casa, Camões, Duarte Pacheco Pereira, D. João de Castro, Garcia de Orta, Damião de Góis. Nos caminhos do Mundo surgem, quase escolhidos a esmo, Leonardo, Erasmo, Lutero, Melancton, Copérnico, ou os acontecimentos de inovação e descoberta, como por exemplo, as propostas de Copérnico de 1512



Representação da "parte elementar" do mapa do mundo no "Tratado da esfera" de Pedro Nunes.

ou a explosão de uma super nova em 1572.

Este foi também um tempo de descoberta, quando os processos de

dessacralização social iam ganhando terreno e se consolidavam ganhos na formação dos novos imaginários.

Por esta altura os gostos e as sensibilidades alteravam-se. O amor da vida, a paixão de viver conduziam à descoberta dos corpos e à adivinhação e à prática dos prazeres. A leitura do Mundo tornara-se, nas mãos dos grupos sociais do topo, sensual, quer dizer: o Mundo era lido, pelos e com os sentidos, o que, para alguns coetâneos, levava os homens à perdição pela porta do pecado. Num mundo dominado pela sacralidade, o cultivo do corpo e dos sentidos fazia a diferença entre a salvação e a perdição.

Assim, estamos às portas dos novos imaginários, individuais ou colectivos, onde novas mercadorias, a malagueta e a pimenta de rabo, ambas africanas, reinam em absoluto e incendeiam os imaginários.

Na verdade, mais do que saber, tratava-se de ver, de ler o Mundo. Ler o Mundo e dar fé do Mundo. *Nós do que vemos e ouvimos damos fé*, diz Garcia de Orta. E numa época em que os homens tinham precisão de explicar o Mundo em que viviam, mas não dispunham de utensilagem analítica necessária, quando os antigos paradigmas mentais já tinham perdido toda, ou quase toda, a capacidade de explicação, é difícil sobreviver numa atmosfera de mudança.

Pedro Nunes sobreviveu. De facto, o século XVI é a aurora dos tempos modernos, um tempo onde se cruzam e pervivem lado-a-lado os múltiplos imaginários do Renascimento, organizados em paradigmas que explicam, mas também aprisionam, a forma como os homens olham a realidade.

Paradoxal, ou talvez não tanto, que um dos imaginários dominantes tenha sido o mágico-animista, dentro do qual se não distingue o possível do impossível. Um tempo pré-cartesiano, sem números decimais, que desconhece ainda os números negativos.

A numeração árabe começa a arrumar a casa. Mas, sem tirar nem pôr, esse é o tempo da aritmetização da realidade, quando o instrumento disponível para a leitura do Mundo é a *aritmética* que, no dizer de um dos seus primeiros seguidores “é a escada por onde todas as ciências sobem”.

As ciências diz ele... mas, mesmo para Pedro Nunes, a quem a palavra não assusta, não passa afinal “de um conhecimento habituado no entendimento: o qual se adquiriu por demonstração: e demonstração é aquele discurso que nos faz saber”.

Como se vê, o seu discurso permanece, na sua estrutura endógena, aristotélico, e ao definir demonstração, como sendo o discurso que nos faz saber, claramente se encerra dentro dos limites da herança do estagirita.

Pedro Nunes vive neste paradigma da aritmetização. E a importância do seu papel histórico reside exactamente aqui, ou melhor, na forma como, desde cedo, pretendeu levar a cabo duas tarefas ingentes: ordenar e explicar a nova informação que circulava à sua volta sobre os desacertos do mundo, e procurar novos instrumentos de análise do real para além da utensilagem disponível.

Mas estes tempos são tempos em que a usabilidade dos saberes e as novas invenções, da física à astronomia; da astrologia judiciária à matemática conduzem aos caminhos da novidade e da descoberta:

novos céus, novas estrelas, novos mares e novos ventos.

Foi neste quadro de transformação, e em nome da observação da Natureza, que a lição

Nesta época o avanço do pensamento científico comporta muitas zonas de sombra e a luta entre a tradição e a inovação persistiam na ordem do dia. Estava aberto um clima de suspeição dos textos antigos porque liminarmente não resistiam, ou resistiam mal, à comparação com as novas observações da natureza. Não admira, pois, que os conflitos entre conhecimento empírico e experiência estalassem e deixassem rasto de confronto, como o que opôs os homens do mar a Pedro Nunes que, no seu *Tratado em defensam da Carta de Marear* escrevia: “Bem say quam mal sofrem os pilotos que fale na India quem nunca foy nella; e pratique no mar quem nelle nam entrou”.

Estes testemunhos, frequentes nos textos portugueses quinhentistas, deixam claramente antever o clima de confronto entre inovação e resistência, experimentalismo e humanismo em que essa informação foi recepcionada e trabalhada, e representam, acima de tudo e em primeiro lugar, inovações da mentalidade que conduziram à transformação da informação em conhecimento.

De onde se pode concluir que o tempo mais fecundo do processo da criação se faz em atmosfera de mudança, ou mesmo de ruptura, e que, muitas vezes a inovação mais fecunda é aquela que, como diz Popper, nos ensina a usar ve-

lhos saberes para fazer coisas novas, ou, que as mesmas coisas sejam, tão só, de uma maneira diferente. Aqui, *non nova, sed nova*. Afinal, os clássicos já disseram tudo quanto havia para dizer.

Prof. Dr. A. A. Marques de Almeida
(Faculdade de Letras. Universidade de Lisboa)
(Síntese da Conferência de 22 de Janeiro de 2002, no I Seminário Internacional de História da Náutica)

Bibliografia

ALBUQUERQUE, Luis de
“Livros de náutica portugueses de Pedro Nunes até 1650” in *A Náutica e a Ciência em Portugal*. Notas sobre as navegações, Lisboa, Gradiva, 1989, pp.101/130.

IDEM
“Pedro Nunes e Diogo de Sá” in *As navegações e a sua projecção na Ciência e na Cultura*, Lisboa, Gradiva, 1987, pp.57/80.

IDEM
“Sobre as prioridades de Pedro Nunes” in *Estudos de História*, Coimbra, Por ordem da Universidade, 1974, pp. 107/125

ALMEIDA, A. A. Marques de
A Aritmética como sistema de descrição do real (1519-1679). Contributos para a formação da mentalidade moderna em Portugal, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1994



Reprodução do frontispício da edição de 1542 da obra “De Crepusculis” de Pedro Nunes.

dos autores antigos foi abalada. O importante era ver as coisas, olhar o Mundo com os próprios olhos, longe da autoridade dos Antigos.

Mas, voltemos, então, a Pedro Nunes. Durante toda a sua vida permaneceu muito bem informado sobre a produção matemática e científica do seu tempo e, se por vezes não foi mais longe no abraçar e no difundir da inovação, como sucedeu com as propostas copernicanas, tal facto ficou a dever-se à circunstância de a sociedade portuguesa estar, desde 1530-36, em processo de blocagem social e mental.

As suas leituras são um interessante problema de recepção, essencial para a compreensão das propostas e para o uso da sua discursividade analítica, que ficou aquém daquilo que nela se adivinha subjacente. António Sérgio dá-nos a chave deste silêncio, por meio da qual percebemos melhor as condições da recepção das novidades na tessitura mental da sociedade portuguesa do Século XVI. Silêncio prudente, naturalmente, como convinha numa sociedade tão dada à denúncia e à perseguição.

Inauguração do Edifício-Sede da Direcção de Transportes

O Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Vieira Matias, inaugurou no passado dia 15 de Março, o novo Edifício-Sede da Direcção de Transportes, em cerimónia que contou com a presença do VALM VCEMA, VALM SSM, VALM CN e Petrogal, S.A. representada pelo Administrador Eng.º José Alfredo Saraiva Mendes e Director para a área da Marinha e Aviação Eng.º António Sousa Nunes, para além de outros convidados militares e civis, de entre os quais representantes das empresas de arquitectura e projecto 2.1, de construção BC1 e de fiscalização CPGF, participantes neste projecto conjunto entre a Petrogal e a Marinha.

Apresentados os cumprimentos de boas vindas, o ALM CEMA e o Administrador da Petrogal procederam ao descerramento da placa comemorativa, seguido da benção do edifício pelo Capelão da BNL.

Em formatura constituída por todo o pessoal em serviço na DT, foi prestada continência ao ALM CEMA, a que se seguiram alocuções do Director de Transportes e do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que salientou a importância desta infraestrutura para a melhoria dos Transportes da Marinha, área em que se tem verificado significativo investimento no sentido da desejada recuperação.

O programa prosseguiu com uma visita às instalações, durante a qual foi possível apreciar a sua qualidade e funcionalidade, tendo sido realizados alguns testes nos novos equipamentos das oficinas e centro de inspecção.

No final foi oferecido um porto de honra e trocadas lembranças alusivas ao evento.



Novo arranjo da fachada principal.



Descerramento da placa comemorativa.

INTRODUÇÃO

O Edifício-Sede da Direcção de Transportes agora inaugurado resultou de uma profunda remodelação do edifício do ex-DMT (Depósito de Material em Trânsito) da DA, que desde há alguns anos se encontrava com pouca utilização e que por sua vez foi Depósito de Sobresselentes da antiga DSEC.

Cumpriu-se deste modo um dos objectivos superiormente definidos de fazer sair a Direcção de Transportes para área exterior à Estação Naval, por razões de segurança, funcionamento e manutenção dos meios atribuídos à BNL e DT, no âmbito do respectivo Plano Director, processo esse que se insere no seu reordenamento, ganhando assim espaços e outra dignidade.

A DT, então dispersa por seis localizações, saiu desse modo beneficiada pela junção de todo o pessoal num só local, incluindo o pessoal do Troço de Mar, gerando melhores condições de trabalho a nível oficial, administrativo, da gestão e de bem-estar para todos.

No curto prazo, este edifício será complementado por um parque de pesados e estação de lavagem e serviço, já em construção na sua proximidade (área entre a subestação de electricidade da BNL e as instalações do CEFA).

VIABILIZAÇÃO DOS PROJECTOS

De acordo com as contrapartidas a satisfazer pela Petrogal, constantes do contrato em vigor para fornecimento de combustível à Direcção de Abaste-



Continência ao Almirante CEMA.



Alçado norte do edifício.

cimento, foi possível viabilizar a participação dessa empresa em esforço conjunto com a Marinha na concepção, acompanhamento técnico e execução dos trabalhos e beneficiação do antigo edifício para servir como Edifício Sede e Oficinas da Direcção de Transportes e ainda pela concepção e acompanhamento técnico da construção de um parque de pesados e estação de serviço, ficando as restantes actividades a cargo da Direcção de Infraestruturas e o financiamento complementar a suportar com verbas da LPM2001 e 2002.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EDIFÍCIO

A Infraestrutura agora inaugurada, após trabalhos de profunda remodelação, dispõe de óptimas condições técnicas, administrativas, funcionais, ambientais e de conforto para funcionamento dos serviços e pessoal da Direcção de Transportes. O edifício encontra-se ligado por uma caixa de escadas que unifica toda a peça arquitectónica, permitindo o acesso aos pisos 1 e 2.

Concretizou-se assim um salto qualitativo nas capacidades técnicas disponíveis, tanto em equipamento, como

na valorização e qualificação do pessoal, permitindo o exercício muito mais completo das funções de Organismo de Direcção Técnica.

O edifício é constituído por 3 pisos, cuja configuração a seguir se descreve:

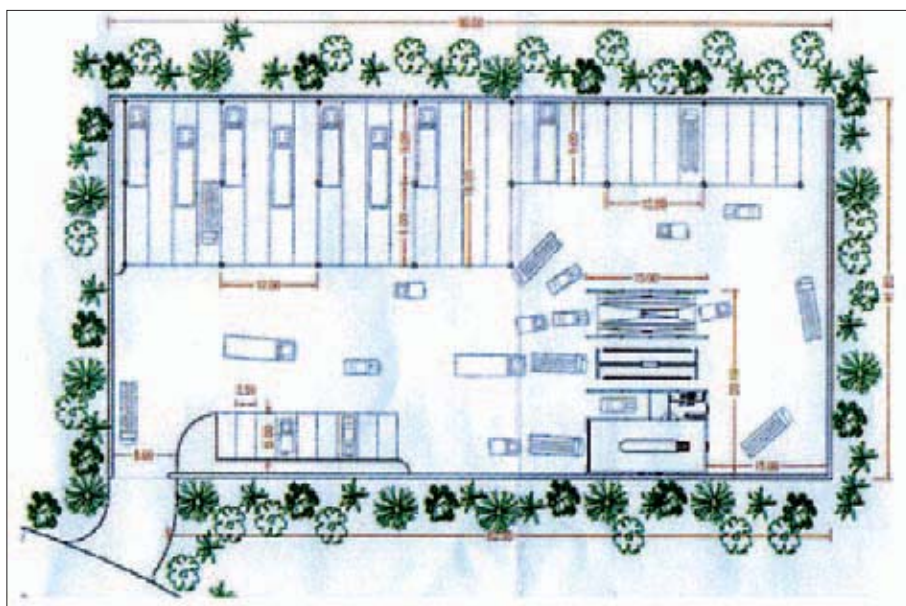
Piso 0 – É o espaço destinado ao centro de inspecção de viaturas

ligeiras, oficina de reparação de viaturas equipada com cinco autoelevadores e bancadas completas de trabalho para mecânica e electricidade,

lubrificação, sendo toda a área apoiada por uma ferramentaria e paiol de sobressalentes de viaturas.

Ainda no mesmo piso, encontram-se as Oficinas de manutenção (mecânica, electricidade e manobra) de equipamentos e material das embarcações de transporte fluvial e espaços técnicos destinados a casas de baterias, paióis de tintas e diluentes, lubrificantes, material de manobra, sobressalentes para UAM's e paiol de abastecimento geral.

Piso 1 – É neste piso que se localiza o estacionamento de viaturas ligeiras, com capacidade para 40 unidades, para além do núcleo museológico (5 viaturas e 2 motorizadas) e uma viatura em exposição (viatura de instrução de 1948, da marca CHEVROLET e de 9 lugares, atribuída para esse efeito ao G1EA).



Planta do parque de pesados e estação de serviço.

baia para bate-chapa, estufa de pintura, focagem de faróis, estação de pneus (reparação e equilibragem) e fossa de

Neste espaço encontram-se os vestiários e balneários para o pessoal (Oficiais, Sargentos, Praças, equipara-



Alçado sul do edifício.



Oficina de reparação de viaturas (Piso 0).



Oficina e Paíóis do Serviço Marítimo (Piso 0).

dos e pessoal feminino), assim como os gabinetes do Sargento Dia e secção de parque, cafetaria, sala de estar e quartos para o pessoal de serviço.

Foi construída uma rampa de acesso ao piso 1 para viaturas ligeiras com porta seccional automática e acesso controlado pelo Sargento de Dia.

Piso 2 – Encontram-se nesta área os gabinetes da Direcção, Secretariado e Secretaria Geral, Repartição Administrativa e Financeira, Repartição Técnica, Serviço Terrestre, Serviço Marítimo, Centro de Dados e Informática, Arquivos Técnico e Administrativo, Biblioteca, Sala de Reunião Copa, Secção de Apoio e instalações sanitárias para o pessoal. Neste piso foram utilizadas divisórias que possuem caminhos de cabos no seu interior sendo a modulação dos painéis adequado ao arranjo

que permitiu o melhor aproveitamento de espaços.

A remodelação comportou inúmeras alterações, dotando o edifício de uma rede estruturada de dados e informática, sistemas de detecção e combate a incêndios, rede eléctrica totalmente nova, sistemas de ventilação, extracção e ar condicionado, estando a Oficina de viaturas equipada com um sistema de exaustão de gases dedicado para colocação nas saídas de escape das viaturas em funcionamento.

Em todo o edifício foi utilizado equipamento "standard" de forma a permitir uma mais fácil logística de conservação e manutenção, realçando-se a utilização de acabamentos totalmente semelhantes, designadamente nas áreas de vestiários e balneários, independentemente da graduação dos seus utilizadores.

Foi efectuada a impermeabilização total das lajes do edifício, a revisão e alteração das redes de águas, esgotos, águas pluviais e residuais, substituindo onde necessário e executando novos circuitos conforme projectado para os 3 pisos, nomeadamente circuitos de lubrificação e ar comprimido para o piso 0.

O edifício está equipado com separador de hidrocarbonetos, separador de gorduras e separador de ácidos e ainda de um reservatório para óleo queimado, cumprindo-se a legislação aplicável.

PRINCIPAIS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS **CENTRO DE INSPECÇÃO DE VIATURAS LIGEIRAS**

O novo Edifício-Sede dispõe, no piso 0, de um centro de inspecção para viaturas



Parque de viaturas ligeiras (Piso 1).



Actuais Gabinetes (Piso 2).



Máquina de testes de suspensão, trenómetro e ripómetro.



Elevador hidráulico.



Unidade de controlo electrónico.

ligeiras e de outros equipamentos - **TESTE DE SUSPENSÕES, FRENÓMETRO, RIPÓMETRO E FOCAGEM DE FARÓIS** - Indicação de convergência na direcção, força e eficiência de travagem em cada roda, avaliação da percentagem de aderência de cada roda, verificação do empeno nos discos de travão e tambores e equipamento para focagem de faróis.

ALINHAMENTO DE DIRECÇÕES

Alinhamento de direcções com informação técnica dos valores específicos de diversos veículos, com os seguintes campos de edição: convergência, camber, caster, inclinação do King - pin, ângulo de viragem e desalinhamento das rodas de um mesmo eixo ou Set-Back.

ELEVADOR ELECTRO-HIDRÁULICO DE DUPLA TESOURA COM DETECTOR DE FOLGAS NA SUSPENSÃO

Inspecção dos vários órgãos mecânicos como: suspensão, sistemas de evacuação, direcção, travões, transmissão, foles, casquilhos e fundo da viatura.

OPACÍMETRO OU FUMÓMETRO

Análise de fumos dos veículos a diesel: aspirados e com turbo em % do

coeficiente de absorção standard Km-1.

OSCILOSCÓPIO V4

Medida e prova de: sistema de ignição, alternador, sensores, injectores, válvula de controlo de ralenti, sensor lambda, volante do motor, teste de carga e descarga da bateria e teste de medições de voltímetro e amperímetro.

BASE DE DADOS

Características técnicas de vários modelos, com fotos, glossário e localização das peças.

UNIDADE DE CONTROLO ELECTRÓNICO

Diagnóstico rápido de viaturas com os módulos/cartuchos das marcas, através do leitor de códigos ligado à viatura e ao computador, verificação das CENTRALINAS (UCE) disponíveis em cada módulo: lendo os códigos memorizados pela UCE e testando certas peças do veículo tais como: relés, injectores, válvulas, etc...

Será desse modo viabilizada a realização de uma política de manutenção por avaliação de condição, com vista ao aumento dos níveis de segurança, fiabilidade e redução de custos de manutenção, de acordo com um programa faseado de inspecções, em elaboração na DT e com aplicação à maioria das

viaturas dos Organismos e Unidades da Marinha.

FUTURO PARQUE DE PESADOS E ESTAÇÃO DE SERVIÇO

Como complemento do Edifício Sede está também em curso a construção de um parque de pesados com conclusão prevista para JUNHO de 2002 que incluirá uma estação de lavagem para pesados e ligeiros, o que muito irá contribuir para a sua boa conservação e manutenção, além de minimizar o impacto ambiental e a poluição na área da Estação Naval da BNL.

Esta infra-estrutura com uma área de 3800m², contempla uma zona de estacionamento de viaturas pesadas coberta com estrutura metálica (2800m²), uma zona de estacionamento de viaturas ligeiras, uma estação de serviço coberta com fossa de lubrificação ao centro, ferrentaria, baia com zona de controlo de pneus, instalações de apoio e gabinete do pessoal de serviço e em anexo duas baias de lavagem automática de ligeiros e pesados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a concretização destes projectos a Marinha passa a dispor de um centro de inspecção de viaturas ligeiras e de maiores capacidades oficiais para apoio à manutenção das viaturas de Organismos e Unidades que não possuem esses meios, nem de recursos financeiros para apoio no exterior.

Deste modo será rentabilizado o investimento na sub-área funcional de Transportes, a qual tem vindo a ser fortemente apoiada a todos os níveis, tendo em consideração o quadro orçamental existente, garantindo assim uma melhor e permanente capacidade e disponibilidade de apoio logístico em transportes para toda a actividade da Marinha.



Alocução do Director de Transportes.

V. Borges Brandão
CMG EMQ

EXERCÍCIO INSTREX 01/02

De 13 a 18 de Fevereiro de 2002 decorreu o exercício nacional INSTREX 01/02, no qual participou o Grupo-Tarefa formado pelo NRP "Corte Real" (navio-chefe do CTG 443.01, CMG Almeida Gonçalves), NRP "Comandante Hermenegildo Capelo" e NRP "Comandante Sacadura Cabral", tendo-se ainda contado com a participação do NRP "Delfim", NRP "António Enes", NRP "Geba", NRP "Centaurus" e NRP "Águia", que constituíram a força opositora nas várias séries de luta anti-submarina e anti-superfície. Também a Força Aérea participou, com uma aeronave C-212 várias paradas de F-16 e Alfa Jet. Nos dois primeiros e nos dois últimos dias foram efectuados treinos conjuntos (PASSEX), respectivamente, com a STANAVFORLANT (constituída pelo NRP "Vasco da Gama", HMS "Norfolk", FGS "Karlsruhe", USS "Samuel B. Roberts" e SPS "Reina Sofia") e com a EUROMARFOR (formada pelo ITS "Mimbelli", NRP "Álvares Cabral", FS "Guepratte" e SPS "Cataluña").

Nos dias em que o exercício decorreu foram efectuados vários exercícios de luta de superfície e anti-submarina e de defesa aérea, assim como duas séries de treino de operações de interdição marítima com acções de abordagem e vistoria. No âmbito do treino de marinharia e manobra, foram executados exercícios de aproximações RAS (reabastecimento no mar), manobras e evoluções e reboque, que constituíram excelentes oportu-



O NRP "Corte Real" em evoluções.

nidades para os jovens Oficiais de Quarto praticarem a manobra e posicionamento do navio.

Novidade foi a série designada por *Stricken Vessel*, em que foi testada a organização para prestar assistência no mar a um navio acidentado, tendo-se daí retirado preciosos ensinamentos que ajudarão, sem dúvida, a produzir doutrina nacional sobre operações do género.

O penúltimo e o antepenúltimo dias foram dedicados ao que os anglo-saxónicos designam por *live firing*, com duas séries de tiro de artilharia e outras duas

para disparo de torpedos, as primeiras com a colaboração do NRP "António Enes", que rebocou o alvo, e as outras com a do NRP "Delfim", que constituiu, ele próprio, o alvo dos torpedos de exercício.

A última grande série do exercício foi, na noite de 17 para 18 de Fevereiro, e imediatamente antes do encontro com a EUROMARFOR, um *freeplay* em que aquela força se defrontou com o Grupo-Tarefa português. Apesar do tempo atribuído ter sido curto, mais uma vez ficou demonstrado que a vantagem de uma força mais numerosa, dispondo de melhor armamento e de mais meios



Operações de voo.



O momento do disparo de um torpedo Mk 46 e a fase da recolha.



aéreos pode, em determinadas circunstâncias (à noite e em zonas de grande densidade de navegação), ser facilmente anulada e que mesmo navios com algum pesar dos anos podem ter consideráveis hipóteses de sucesso quando se verificam situações de combate próximo e as suas guarnições mantêm um bom nível de adestramento.

Terminado o INSTREX 01/02, apesar do facto de se ter tratado de um exercício preliminar puramente seriado, a todos ficou a clara sensação de um treino proveitoso e de se ter tirado o máximo rendimento de uma das cada vez mais raras oportunidades de encontrar reunido em águas nacionais um tão significativo conjunto de meios navais e aéreos.



(Colaboração do Estado-Maior do CTG 443.01)

(Fotos cedidas pelo NRP "Corte Real")

O NRP "ÁLVARES CABRAL" NA EUROMARFOR 2002

O NRP "Álvares Cabral" esteve integrada na EUROMARFOR desde 15 de Fevereiro de 2002 aquando da sua activação em Lisboa e cessou no dia 24 de Março a sua participação neste Grupo Tarefa Europeu data em que se concretizou a sua transferência para as autoridades nacionais.

A EUROMARFOR (criada em 1996) conta com a participação da Espanha, França e Itália, além de Portugal. Trata-se de uma força naval não permanente comandada rotativamente por um destes quatro países e pelo período de dois anos, sendo activada de acordo com um calendário previamente definido ou no âmbito do seu objecto, isto é, em missões humanitárias, de manutenção de paz e de apoio à paz no contexto da defesa dos países parceiros da NATO e da UEO.

O Grupo Tarefa da Força Naval Europeia comandado por um oficial italiano, capitão-de-mar-e-guerra Falco Verna, foi (nesta sua primeira activação em 2002) composto pelos navios ITS Mimbelli (navio-chefe), SPS Catalunha (Espanha), FS Guepratte (França) e NRP "Álvares Cabral" (Portugal).

O objectivo desta activação foi a participação no exercício STRONG RESOLVE 2002 – na sua componente de apoio à paz (Peace Support Operations – PSO) – que decorreu no mar Báltico entre 1 e 15 de Março de 2002. Tratou-se de um exercício conjunto e combinado tendo sido um dos principais desígnios a integração com os parceiros da coligação oriundos de países da parceria para a paz, nomeadamente a Roménia, Letónia e Suécia. Os aspectos das operações navais ligados a esta missão de apoio à paz incluíram o embargo marítimo e operações de minas. No decorrer do exercício foi efectuada escolta ao navio USS Mount Whitney no qual estavam embarcados os comandantes das componentes naval e aérea e

respectivos estados-maiores, os quais integraram oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa.

Neste exercício participaram 15 escoltas, 13 navios caça-minas e draga-minas, 8 patrulhas e contou ainda com o apoio de navios de investigação, anfíbios e um submarino, oriundos de 9 países NATO e de 7 não NATO.

O cenário para este exercício de PSO reflectiu as lições aprendidas em recentes operações nos Balcãs, em Timor-Leste e na África Ocidental, e representam o tipo de operação não-combatente (Military



"Fotex" da EUROMARFOR 2002.

Setembro de 2001 e, apesar de estarem sempre presentes medidas de protecção na força, não abrangeu aspectos de treino ligados às operações contra o terrorismo.

Durante este exercício a EUROMARFOR juntamente com um grupo de 8 patrulhas (da Suécia, Letónia e Polónia) conduziram operações na área leste do mar Báltico e vigiaram o cumprimento dos acordos de paz pelas unidades navais dos países em crise. Foram alcançados alguns aspectos de grande interoperabilidade e flexibilidade, nomeadamente o caso da retirada do grupo de segurança italiano de um navio mercante, em condições difíceis, pelo helicóptero português (embarcado no NRP "Álvares Cabral"), após estes te-

rem efectuado a sua acção de vistoria, ou ainda o exemplo do transporte da equipa de vistoria portuguesa pelo patrulha sueco HSWMS Pitea afim de conduzir a sua acção de fiscalização num navio mercante abordado durante as operações de interdição marítima.

Durante o transito para o Báltico e no seu regresso o NRP "Álvares Cabral" fez escala nos Portos de Zeebrugge (Bélgica), Kiel (Alemanha), Gdynia (Polónia) e Vigo (Espanha), tendo participado em exercícios de oportunidade com a marinha portuguesa, espanhola e a aviação naval alemã, percorreu cerca de 7000 milhas e fez aproximadamente 550 horas de navegação.



Navios atracados na comporta do canal de Kiel em Howtenau.

Operations Other Than War – MOOTW) nos quais forças NATO ou da EUROMARFOR poderão ser envolvidas. Este cenário foi desenvolvido antes de 11 de



Trânsito no canal de Kiel no sentido Atlântico Norte para o Báltico.

(Colaboração do NRP "Álvares Cabral")

O Almirante Vieira Matias deixa a Chefia da Marinha

Cerimónia de despedida realizada na Escola Naval

No passado dia 1 de Abril, o Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias cessou as suas funções de Chefe do Estado-Maior da Armada, passados que foram os cinco anos previstos pela lei, no desempenho do mais alto cargo da Marinha Portuguesa. E, depois de quase 44 anos de uma carreira riquíssima, não quis deixar o serviço activo sem que a sua despedida fosse assinalada por uma realização condigna, onde teria ocasião de se dirigir a todos os marinheiros, com sentido próprio do comandante que olha a sua guarnição, no final de uma missão espinhosa, cumprida com brilho e dedicação.

A cerimónia teve lugar no dia 26 de Março, na Escola Naval, assumindo um carácter simbólico que fecha um ciclo de vida e transmite aos vindouros uma mensagem de esperança. A escola onde deu os primeiros passos na Marinha testemunha a sua despedida, mas, passados que foram os anos, ali mesmo nascem já as novas gerações de oficiais que garantirão o retomar de todas as missões presentes e futuras.

As Forças em Parada foram comandadas pelo Cap. de Frag. Cortes Picciochi e constituídas por Banda da Armada, estandarte da Escola Naval, bloco de guiões das Unidades de Marinha, uma companhia de cadetes da Escola Naval, uma companhia mista do Grupo 1 e Grupo 2 de Escolas da Armada, uma companhia do Corpo de Fuzileiros e outra das Unidades Navais. Prestadas que

foram as honras militares à chegada, o Almirante CEMA embarcou numa viatura ligeira passando revista à formatura e cumprimentando, de seguida, as tribunas de sargentos, pessoal civil e oficiais da Marinha num gesto de despedida a todo o pessoal.

Seguiu-se uma alocução feita pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-Almirante Mota e Silva, que, nas

condições presentes, iria assumir o comando interino da Marinha até à nomeação de novo CEMA. Na ocasião, referiu as circunstâncias em que assumia as funções, e salientou a dignidade e competência com que o Almirante Matias cumpriu o seu mandato, acrescentando: "É precisamente devido a isso que todos os que aqui se deslocaram, [...] não o fizeram apenas para cumprir mais um ritual das rotinas do cerimonial militar. Fizem-no para lhe testemunhar pessoalmente que tiveram um orgulho muito especial em servir Portugal na



Chegada do Almirante CEMA à Escola Naval.



O Almirante CEMA inicia a revista às Forças em Parada.



O Almirante Vieira Matias cumprimenta a assistência.

Marinha que V. Exa. comandou". Neste período de cinco anos – acrescentou o Vice-CEMA – houve uma significativa melhoria da capacidade operacional da Marinha (navios, fuzileiros, mergulhadores e órgãos do sistema da autoridade marítima) que foi visível no cumprimento de missões de grande responsabilidade, onde sobressaem as participações na EUROMARFOR e STANAVFORLANT, nas numerosas missões humanitárias e de paz (nunca a Marinha tinha tido empenhamento semelhante) e na acção de Entre-os-Rios (que bem espelha o bom entrosamento entre a componente militar do Sistema de Forças, o sistema de autoridade marítima e o Instituto Hidrográfico). E não deixou de referir que tudo isto aconteceu num clima de enorme aperto financeiro, com os orçamentos a descerem abaixo de todos os limites, até à rotura da capacidade de manutenção da



O Vice-Almirante Mota e Silva proferindo a sua alocução.

esquadra (já, de si, envelhecida) e sem investimento de renovação. Foram palavras de apreço que realçaram, sobretudo, a arte do Almirante Matias para navegar em mar tempestuoso, conduzindo a nau da Marinha nas mais duras condições de mar e vento, e com o aparelho para além dos limites.

O Almirante CEMA falou imediatamente a seguir e começou por assinalar ter sido sua intenção, nesta cerimónia, “homenagear os nossos antepassados marinheiros” e “agradecer, pessoalmente, o desempenho de todos os que [...] serviram o País na Marinha, ao longo dos últimos cinco anos”. Mas, as circunstâncias levaram a que o seu mandato chegue ao fim sem que tenham sido accionados os

mecanismos legais para a sua substituição, de forma que “o imediato passa a substituir o comandante” e a cerimónia marca uma transferência de funções para o Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada. A homenagem aos mortos, contudo, viria imediatamente, e o Almirante Matias interrompeu o seu discurso para ordenar ao comandante das Forças em Parada: “Senhor comandante da Força, dê as ordens para homenagem aos mortos.

Ao Senhor capelão Chefe da Marinha peço para, durante o silêncio, fazer a evocação dos nossos mortos”. A cerimónia de homenagem aos mortos começa com o toque de silêncio, a que se segue a homenagem, com as forças em “apresentar arma” e todo o pessoal em continência, e, por fim, o toque de alvorada. O CEMA retomou, então o seu discurso: “Como repararam a cerimónia terminou com o toque de alvorada. Simboliza-se com ele a continuação da vida e o renovar da esperança no novo dia que começa. E é exactamente porque quero deixar a Marinha com uma afirmação de fé e de esperança num futuro melhor que entendi ser a Escola Naval o local mais adequado para esta



O Almirante Vieira Matias lendo o discurso de despedida.

orçamentais – e o CEMA não esconde o seu desgosto por não ter “alcançado os objectivos que só o poder político podia ter tornado exequíveis – mas o seu pessoal nunca esteve abaixo de nenhuma expectativa e sempre dispôs dos “homens e mulheres [...] prontos para qualquer das missões que o País institucionalmente nos confia” e esse desafio assumido foi vencido. Enquanto for essa a postura por que se pauta o pessoal da Marinha a esperança poderá ser sempre elevada, e a mesma instituição que no século XV abriu o caminho da Índia e do Brasil, continuará a encontrar as suas Índias e Brasília, onde quer que eles estejam.

J. Semedo de Matos
CFR FZ



Desfile da Marinha.



A AORN e a Marinha de Guerra

No passado dia 15 de Março, a Associação de Oficiais da Reserva Naval promoveu um jantar de confraternização, no Hotel da Quinta da Marinha, em Cascais, com o objectivo de manifestar à Marinha de Guerra Portuguesa o agradecimento da AORN pelo apoio que recebeu ao longo dos últimos cinco anos da sua existência.

A presença do Almirante Nuno Vieira Matias, Chefe do Estado-Maior da Armada, conferiu ao acto o maior simbolismo, sendo especialmente relevante a comparência maciça dos Almirantes, dos comandantes das unidades e directores dos serviços, que ao longo do referido período, mais directa e assiduamente mantiveram contacto com a Associação dos Oficiais da Reserva Naval.

Pretendeu a AORN, que a saída do Almirante Nuno Vieira Matias da chefia do Estado-Maior da Armada, por força do limite de tempo legal naquele cargo, fosse assinalada com um encontro, em que à Marinha, represen-

tada pelas suas mais altas entidades, pudesse ser manifestado o empenhamento da sua Reserva Naval, na defesa do Mar, dos princípios que desde sempre nortearam a sua acção e da Instituição a que pertencem.

Quarenta e cinco oficiais de Marinha tiveram oportunidade de conviver com uma centena de associados da AORN, testemunhando um acto demonstrativo de que a sociedade civil, representada nesta Associação, mantém vivo o espírito solidário e amigo, iniciado quando em plena juventude franquearam pela primeira vez os portões da Escola Naval.

No uso da palavra, o Professor Ernâni Rodrigues Lopes, Presidente da Assembleia Geral da AORN, fez uma detalhada exposição acerca dos objectivos que norteiam a Associação, realçando o perfeito entendimento com a Marinha e garantindo a continuação da acção dos seus membros, na senda da divisa que em boa hora escolheram “... e bem serviram sem cuidar recompensa”.

Ao Almirante Vieira Matias foi feita a oferta do *Brasão de Armas* da AORN e um quadro com a serigrafia “*Rumos*”, réplica do quadro a óleo especialmente pintado para a Associação pelos pintores Vieira Baptista, Victor Laje e Gustavo Fernandes.

No agradecimento do Almirante Nuno Vieira Matias, ficou bem claro o sentimento de orgulho da Marinha de Guerra na sua Reserva Naval, e o reconhecimento do papel desempenhado pela AORN na divulgação da Instituição junto da população, com realce para o meio universitário, e na defesa do Mar.

Realçou o desgosto por deixar a chefia da Marinha numa fase extraordinariamente difícil da sua existência, com uma visível indefinição da política nacional no respeitante às Forças Armadas e, com consequências muito graves para o futuro da Marinha de Guerra Portuguesa, manifestando, no entanto, a sua esperança de ainda uma vez mais, os portugueses saberem encontrar força e lucidez para vencer esta crise.

O exercício do poder naval e a procura do Domínio do Mar

Depois da segunda viagem de Vasco da Gama à Índia é mais fácil compreender o verdadeiro significado da intitulação de D. Manuel como “Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”. No fim de contas não era senhor de nenhuma terra em especial, nem tinha súbditos definidos, mas arvorava-se com direito a controlar um movimento marítimo num espaço que engloba toda a parte ocidental do Oceano Índico. Digamos que é uma originalidade muito grande para uma Europa habituada a que o poder assenta numa base territorial. Mas observemos com mais atenção o que fez o Almirante na Costa do Malabar, para afirmar esta “senhoria da conquista, navegação e comércio”. À partida – e isso já foi dito – Calcut é o principal porto de comércio da pimenta, que lhe vem de plantações no

interior. O Samorim, ao saber da disposição do rei de Cochim e Cananor em vender a especiaria aos portugueses, tratou de movimentar as suas influências para fazer escassear esse produtos nas cidades rivais, e tentou sempre escoá-lo para o mercado tradicional, a caminho do Médio Oriente. Numa primeira fase, Vasco da Gama não conseguiu carregar os navios, mas a sua acção foi de sistemático bloqueio a Calcut, impedindo assim todo o movimento marítimo do seu inimigo. Com o passar dos meses, conseguiu até carregar alguns navios em Coulaão (a sul de Cochim), trazendo para Lisboa quase 30 000 quintais de especiarias (1512 toneladas). Acreditou o Samorim que, ganhando tempo, acabaria por fazer cair os portugueses na armadilha da monção, deixando-os presos na costa indiana, em grande risco de perderem os navios. Se isso tivesse acontecido, era muito provável que D. Manuel não voltasse a enviar mais expedições à Índia, e a empresa morreria à nascença. Tal não aconteceu porque Vasco da Gama, apesar de sair tarde do Malabar, ganhou tempo com uma rota directa a Moçambique, muito mais curta que o caminho tradicional dos roteiros árabes. Mas o que importa salientar é a ideia de exercer um domínio do mar no

Oriente, e a multiplicidade de componentes que era preciso controlar para o obter. Os navios portugueses eram mais poderosos e dispunham de melhor artilharia do que qualquer outro poder rival, na Índia. Mas isso era apenas um dos factores em jogo (neste caso favorável aos portugueses): era

outra a apoiava-a com tenacidade, identificando-a com o caminho necessário ao país. O Conselho do Rei desaprovou estas viagens e conhecem-se alguns dos argumentos utilizados, que andavam à volta da falta de meios para uma empresa tão longínqua, quando aqui mesmo ao pé – no Norte de

África – a guerra aos mouros parecia igualmente digna, e fundamental para a defesa da cristandade no Mediterrâneo. Eram, de facto, duas alternativas possíveis: a primeira é olhada como a dimensão visionária de um certo tipo de português, capaz de sonhar com mundos que vão para além do seu espaço imediato; e a segunda, talvez mais realista, é aquela que mede as consequências de projectos demasiado ambiciosos. Mas parece-me a mim que a colocação do problema nesta antinomia é dar uma ideia redutora do que estava realmente



Carta do Índico de Anónimo e de Pedro(?) Reinell, 1522.

preciso conhecer as monções; as derrotas do Malabar e do resto do Índico; perceber os jogos políticos entre os diferentes soberanos; entender aspectos culturais para evitar conflitos insanáveis (o que nem sempre aconteceu); conhecer a rota das mercadorias comerciáveis no Ocidente e das que eram essenciais à sobrevivência de certos potentados da região (como era o caso do arroz); e, enfim, jogar com tudo isto para exercer o tal *domínio do mar*, que era o objectivo de D. Manuel, bem expresso no título de “Senhor da conquista, navegação e comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia”. Menos de um século depois dos acontecimentos aqui relatados Walter Raleigh escrevia que “Aquele que controla o mar, controla o comércio; e aquele que controla o comércio controla tudo”. Este pensamento foi muito bem compreendido pelos pensadores de estratégia naval, do século XIX e XX, e não é absurdo pensar que algo de semelhante esteja subjacente à forma como os portugueses operaram no Índico, no início do século XVI.

A discussão política do século XV e XVI, em Portugal, colocou em confronto duas posições em face da expansão: uma delas via a empresa da Índia como uma loucura, muito para além das capacidades do país; e

mente em causa, quando foi decidido continuar a viajar para o Oriente e estabelecer o domínio do Oceano Índico. O tipo de poder que D. Manuel quer exercer à distância, sobre os mouros do Oriente, é uma nova forma de exercício do poder, que não exige (por si só) mais meios do que um povoamento militar do Norte de África. O que exige é outra maneira de actuar, que podia não ser absolutamente clara para homens como Gama ou Cabral, era no entanto totalmente incompreensível para a maioria dos fidalgos europeus, por mais experientes que fossem em questões de guerra. Compare-se a actuação de Vasco da Gama em 1502-1503, com as normais campanhas militares até aí levadas a cabo na Europa (mesmo aquelas que envolviam navios). As condições da vida e do conhecimento no início do século XVI ainda não convidavam à reflexão geopolítica teórica e elaborada, que permitisse a estruturação duma doutrina estratégica clara, e foi na prática do exercício do controlo do mar e na busca do seu domínio que se foram aprendendo e aplicando algumas noções fundamentais, como iremos ver proximamente.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

Homenagem a Pedro Nunes no Museu de Marinha

Realizou-se no Museu de Marinha (Pavilhão das Galeotas), no passado dia 6 de Março, uma cerimónia de homenagem ao insigne matemático e cientista português Pedro Nunes, no ano em que se comemoram os 500 anos do seu nascimento na vila de Alcácer do Sal.

A primeira parte da homenagem prestada consistiu na inauguração de mais um expositor, a integrar na exposição permanente, exibindo um Quadrante com o nónio de Pedro Nunes, réplica de uma peça original que se encontra no Museu da História da Ciência, em Florença e executada pela firma Leitão & Irmão, Joalheiros. Esta obra só foi possível pela acção determinante do Comandante

Estácio dos Reis, que deu a sua prestimosa colaboração na área histórico-científica e constituiu um precioso elo de ligação com a Direcção do Museu de Florença, que assegurou, por sua vez, o seu total e indispensável apoio ao projecto.

Este valioso trabalho da reputada firma de joalharia Leitão & Irmão, supervisionado pelo próprio dono, Sr. Jorge Leitão, que efectuou ele próprio os moldes necessários no Museu de Florença, não teria sido possível sem o apoio mecenático dos CTT-Correios de Portugal, que agora, representados pelo seu Presidente do Conselho de Administração, fizeram entrega deste importante objecto ao Museu de Marinha, enriquecendo assim o seu já importante património.

Quis ainda o Museu aproveitar o ensejo para inaugurar também uma aplicação multimédia com um programa referente ao nónio e ao quadrante já mencionado.

A cerimónia foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira Matias, que se encontrava ladeado, na

mesa de honra, pelo Presidente do Conselho de Administração dos CTT-Correios de Portugal, Engenheiro Emílio Rosa e pelo Director do Museu, Comandante Beça Gil, que deu início à cerimónia,

-Correios de Portugal, que se referiu não só aos aspectos mais importantes da obra de Pedro Nunes, mas também ao lançamento da emissão filatélica "500 Anos do Nascimento de Pedro Nunes" (segunda



O Comandante Estácio dos Reis durante a alocução.

pronunciando algumas palavras alusivas ao significado da doação da réplica do quadrante, a que já foi feita referência, à excelência do trabalho produzido pelo Sr. Jorge Leitão e pelos excelentes artífices da casa Leitão & Irmão e à importante intervenção, em todo o processo, do Comandante Estácio dos Reis, uma reconhecida autoridade, não só no âmbito da Marinha mas do próprio País, em instrumentação náutica antiga.

Seguiu-se a intervenção do Comandante Estácio dos Reis, que no seu estilo muito peculiar descreveu pormenorizadamente a interessante história do quadrante existente no Museu de Florença (o único instrumento náutico até hoje conhecido a usar a aplicação prática do conceito do nónio, da autoria de Pedro Nunes) e de como foi possível promover a execução da réplica que, a partir de agora, passa a ser exibida na exposição permanente do Museu de Marinha.

Usou depois da palavra o Presidente do Conselho de Administração dos CTT-

parte da homenagem ao insigne matemático português), constituída por três belos selos alusivos, por proposta do Comandante Estácio dos Reis que deu o necessário apoio histórico, representando a imagem conjectural do homenageado, bem como as suas duas mais importantes e renomadas invenções, a do nónio (materializada na réplica do quadrante já atrás referido) e a da linha de rumo constante ou loxodrómia, que veio a ser, mais tarde, amplamente utilizada, em benefício da navegação marítima, com o advento da cartografia náutica baseada na projecção de Mercator, utilizando as latitudes crescidas.

Encerrou a sessão o Almirante Vieira Matias, com palavras de apreço pela iniciativa da homenagem a Pedro Nunes e à importante contribuição dos CTT-Correios de Portugal na valorização do património do Museu de Marinha e na divulgação, através da filatelia, dos valores pátrios e dos vultos mais ilustres da nossa história.



(Colaboração do Museu de Marinha)



Sessão Solene e Entrega do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues”

Realizou-se na Academia de Marinha, no passado dia 27 de Fevereiro de 2002 uma sessão solene, sob a presidência do Almirante CEMA, na qual tiveram lugar diversos eventos.

A sessão iniciou-se pela imposição, pelo Almirante CEMA, das insígnias da Medalha Naval de Vasco da Gama aos membros eméritos CMG Henrique Alexandre da Fonseca e CMG ECN Bernardino Faria Rodrigues Cadete, cujas respectivas Portarias foram lidas pelo oficial de protocolo do Gabinete do Almirante CEMA.

Em seguida procedeu-se à entrega, também pelo Almirante CEMA, do Prémio “Almirante Sarmiento Rodrigues” / 2001 que, por decisão do júri de 3 de Dezembro de 2001, foi atribuído ao Prof. Doutor Francisco Contente Domingues, membro efectivo da Academia, pela sua obra intitulada “Os navios da Expansão – O Livro da Fábrica das Naus de Fernando de Oliveira”.

Este prémio que se destina “a impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das actividades marítimas dos portugueses” é concedido pela Academia de Marinha, em anos alternados, sendo constituído por um diploma e a quantia pecuniária de 5000€.

Passou a usar da palavra então o Presidente da Academia, CALM ECN Rogério de Oliveira, que princi-

piou por agradecer a presença do Almirante CEMA nesta cerimónia, o que muito honrava não só a Academia como os seus membros galardoados. A estes últimos felicitou-os também vivamente pelas distinções recebidas o que de certo modo, acrescentou, se aplicava igualmente a toda a Academia de Marinha, que os tinha como membros e que deles continuava a esperar a melhor das colaborações.

O Presidente referiu-se, então, ao orador desta sessão que dispensava qualquer apresentação, quer pelo facto de ser bem conhecido, visto ser um dos Vice-Presidentes da Academia, quer ainda pela circunstância de já ter apresentado, por diversas vezes, comunicações de índole histórico-literária neste auditório, razão pela qual o Presidente da Academia se referiu, de uma forma breve e muito sintética, aos principais trabalhos do orador.

O Prof. Fernando Castelo Branco, membro emérito da Academia apresentou então uma interessante comunicação sobre o tema “A Marinha nas Memórias de Joaquim Paço de Arcos”.

Referiu-se o orador às “Memórias da Minha Vida e do Meu Tempo” daquele escritor e dos elementos que desta obra se podem colher sobre a Marinha e a política portuguesa no tempo, uma vez que o escritor publicou “documentos inéditos respeitantes a questões importantes, mesmo de algumas em que não interveio”.

O Prof. Castelo Branco, no decurso da sua exposição citou o Prof. Joaquim Veríssimo Serrão que afirmou “Os acontecimentos que levaram o Doutor Oliveira Salazar à chefia do governo podem ser acompanhados através do testemunho de Joaquim Paço d’Arcos, que os historiadores da época nunca referem”.

Referiu-se o orador ainda aos papéis desempenhados pelos Almirantes Magalhães Corrêa, Mesquita de Guimarães e Mariano da Silva na política da Marinha e tal como são narrados por Joaquim Paço d’Arcos, bem como do Comandante Corrêa da Silva (pai do escritor) e o Presidente da República de então, Dr. Teixeira Gomes.

Foi citado ainda o facto de o Coman-

dante Corrêa da Silva, em 1930, ser a autoridade máxima da Armada em Angola, subordinado ao Comandante Filomeno da Câmara, na altura, Alto Comissário e de episódios desse tempo envolvendo o então 1º tenente José Moreira de Campos.

O orador terminou realçando que as atitudes assumidas pelos vários oficiais da Marinha esti-



O CMG Alexandre da Fonseca e o CMG ECN Bernardino Faria Rodrigues Cadete ostentando as insígnias da Medalha Vasco da Gama.



Entrega do Prémio "Almirante Sarmiento Rodrigues" - 2001 ao Prof. Doutor Francisco Contente Domingues.

veram impregnadas sempre de grande patriotismo, qualidade esta que, em sua opinião, se impunha recordar fortemente nos dias de hoje.

O auditório da Academia encontrava-se praticamente repleto, pois além dos habituais membros e convidados, notava-se ainda a presença de amigos e familiares dos galardoados e da Família Paço d'Arcos, tendo-se sentado ainda, como convidada, na mesa da presidência, a Exm^a. Sr^a. D. Maria da Graça Paço d'Arcos, viúva do escritor Joaquim Paço d'Arcos e ela própria, filha do Comandante Moura Braz, oficial já falecido e bem conhecido pelo seu notável contributo na edição dos trabalhos do Almirante Gago Coutinho.



(Colaboração da Academia de Marinha)

"D. Sebastião e o Mar"

Na Academia de Marinha, realizou-se no passado dia 22 de Janeiro, uma das habituais sessões culturais, sob a presidência do CALM Rogério de Oliveira, Presidente da Academia, em que o membro emérito Coronel Nuno Valdez dos Santos apresentou uma comunicação sob o título **"D. Sebastião e o Mar"**.

Seguidamente usou, então, da palavra o Coronel Valdez dos Santos o qual esclareceu como *"D. Sebastião nasceu, como a tradição popular dizia, voltado para o Mar e com vocação para a Marinha. Desde muito novo um dos seus maiores prazeres era afrontar as grandes tempestades em frágeis galés"*.

a Alcácer-Kibir fossem, na sua quase totalidade, construídos em Portugal".

O orador afirmou então que *"quase se pode dizer que as primeiras Leis promulgadas por D. Sebastião, assinados pelo seu punho, respeitavam à Marinha"*.

Referiu-se, ainda, a outra legislação deste reinado sobre construção de navios e respectivo armamento e provisões, demonstrando o interesse real pelos navios e pela defesa marítima da costa portuguesa, continental e ultramarina, e respectivas "atalaias" contra mouros ou corsários.

Mencionou também o facto de D. Sebastião nos seus escassos dez anos de reinado ter planeado, quase a nível nacional, manobras militares que implicariam o emprego, em conjunto de forças navais e terrestres e que, no dizer de um autor moderno era "uma singular e estranha ideia em que transparece um ramo de loucura" (!).

A partir de 1570-71 os conselheiros do Rei foram, contudo, substituídos por um grupo de gente moça e estouvada que via, na campanha militar no Norte de África, a salvação da crise Nacional.

Seguia-se um período de perguntas e respostas nas quais houve oportunidade para se esclarecer melhor aspectos marítimos e navais deste reinado que são muito pouco conhecidos da generalidade das pessoas.



(Colaboração da Academia de Marinha)



Mesa da presidência na sessão solene e o orador Coronel Valdez dos Santos.

Após abrir a sessão, o Presidente dispensou-se de apresentar à assistência o orador, pelo facto deste ser já bem conhecido de todos pelas suas numerosas comunicações de índole histórica das quais fez uma breve resenha.

Citando leis e documentação antiga sobre a Marinha, esclareceu como algumas leis e regulamentos desse tempo sobre navios foram das *"mais sábias leis Sebásticas"*, a ponto de ser possível que *"dos 800 navios da malograda expedição*

A prestação de serviço militar na Marinha

Ao longo do último quarto do século XX ocorreram significativas mudanças nas condições políticas e estratégicas que constituem o referencial da política de Defesa Nacional.

As mudanças afectam de uma forma saliente, extensa e profunda os efectivos militares e o respectivo quadro estatutário, as formas de prestação de serviço e, naturalmente, os sistemas de recrutamento, de formação e treino, de afectação e manutenção.

A mutação operada no sistema de recursos humanos evolui para formar crescentemente profissionalizados no serviço militar, com recurso a pessoas exclusivamente voluntárias.

O Serviço Militar Obrigatório, criado pela Revolução Francesa e ora denominado Serviço Efectivo Normal (SEN), está em franco declínio e a sua eliminação gradual ocorrerá num prazo que não poderá ir além de 19NOV04.

O presente texto, apresentado sob a forma de perguntas e respostas, visa informar e esclarecer os leitores da Revista da Armada sobre os principais aspectos que respeitam às actuais condições de prestação de serviço militar na Marinha nos Regimes de Voluntariado (RV) e de Contrato, no enquadramento estabelecido pela nova Lei do Serviço Militar e demais legislação complementar.

O QUE É O RV?

O RV corresponde à assunção voluntária de um vínculo às Forças Armadas por um período de doze meses, incluindo o período de instrução militar.

O militar em RV pode candidatar-se à prestação de serviço em RC.

O QUE É O RC?

O RC é a prestação de serviço militar voluntário por um período mínimo de dois e máximo de seis anos.

O tempo de serviço efectivo prestado durante a instrução militar conta para todos os efeitos legais, excepto para o cômputo da duração do contrato.

Ao militar em RC é facultada a candidatura aos Quadros Permanentes.

QUAIS SÃO OS OBJECTIVOS DA INSTRUÇÃO MILITAR?

A instrução militar compreende a instrução básica e a instrução complementar.

A instrução básica, vulgarmente conhecida por recruta, e que termina no acto solene do Juramento de Bandeira, visa habilitar os recrutas com conhecimentos, atitudes e perícias de carácter eminentemente militar.

A instrução complementar tem por objectivo geral propor-

cionar aos militares formação adequada ao exercício de cargos e funções próprias de cada uma das classes para que foi previamente seleccionado, na fase de recrutamento.

QUAIS SÃO AS CONDIÇÕES ESPECIAIS DE ADMISSÃO AO RC?

Constituem condições gerais de admissão:

- Ter nacionalidade portuguesa;
- Possuir, no mínimo, 18 anos de idade;
- Possuir aptidão psico-física adequada;
- Não estar inibido ou interdito do exercício de funções públicas;
- Não ter sido condenado criminalmente em pena de prisão efectiva;
- Possuir situação militar regularizada;
- Possuir adequadas habilitações literárias.

As idades limite para a candidatura ao RC são:

- 30 anos, para os cidadãos habilitados com a licenciatura em Medicina;
- 27 anos, para cidadãos detentores de outras licenciaturas ou bacharelatos;
- 24 anos para os restantes.

Para a categoria de praça é exigida a habilitação com o 2º ciclo completo do ensino básico.

Os cidadãos que tenham frequentado, com aproveitamento, o 12º ano de escolaridade, podem candidatar-se à prestação de serviço na categoria de oficial, classe de Fuzileiros.

QUE CLASSES EXISTEM EM RV E RC?

Nestas formas de prestação de serviço militar os oficiais, sargentos e praças da Marinha distribuem-se pelas classes, sub-classes e ramos discriminadas no quadro 1.

QUAIS SÃO OS POSTOS QUE EXISTEM NESTES REGIMES?

Nas carreiras destes militares as promoções efectuem-se por diuturnidade.

Os postos, consoante as categorias, são os seguintes:

- a. Durante a instrução básica:
 - Cadete, quando destinado à categoria de oficial.
 - Segundo-grumete instruendo, quando destinado à categoria de sargento.
 - Segundo-grumete recruta, quando destinado à categoria de praça.
- b. Na instrução complementar são:
 - Aspirante a oficial. (graduado)
 - Segundo-sargento. (graduado)
 - Segundo-grumete. (graduado em primeiro-grumete)



CATEGORIA	CLASSE	SUBCLASSE	RAMO
OFICIAIS	Técnicos Superiores Navais (TSN), Técnicos Navais (TN), Fuzileiros (FZ)		
SARGENTOS	Técnicos Navais (TN)		Programadores de Informática (PIN), Electrónica (ELT)
PRAÇAS	Artilheiros (A), Condutores de Máquinas (CM), Comunicações (C), Radaristas (R), Electricistas (E), Torpedeiros-detector (T), Manobras (M), Abastecimento (L), Mergulhadores, Fuzileiros (FZ), Condutores mecânicos de automóveis (V), Taifa (TF)	Dispenseiros (TFD), Cozinheiros (TFH), Padeiros (TFP)	

OBS: As classes TSN; TN; CM; C; R; E; L; V; TFD; TFH acolhem militares do sexo feminino.

c. No RV e após a instrução militar:

- Aspirante a oficial
- Segundo-sargento
- Primeiro-grumete

d. Em RC, e após a instrução militar:

- Subtenente e segundo-tenente.
- Segundo-sargento, sub-sargento e segundo-sargento.
- Primeiro-grumete, segundo-marinheiro e primeiro-marinheiro

OBS: Os segundos-marinheiros são graduados no posto imediato, durante a frequência do curso que os habilita à promoção a aquele posto.

QUE INCENTIVOS EXISTEM PARA OS MILITARES EM RV E RC?

As medidas de incentivo devem motivar a assunção voluntária da prestação de serviço militar e promover e apoiar a inserção do cidadão na vida civil.

Os incentivos, regulamentados pelo Dec. Lei 320-A/2000, de 15DEZ (OA1 52/20-12-00), assentam na conjugação de remunerações pecuniárias e benefícios diversos e um quadro propício à obtenção de habilitações académicas, à formação e certificação profissionais.

Em resumo, pode dizer-se que os militares em RV e RC:

- Beneficiam das disposições constantes do estatuto legal do trabalhador estudante;
- Têm prioridade no acesso a 2% das vagas fixadas anualmente para o concurso nacional de acesso ao ensino superior público;
- É garantida formação profissional certificada adequada à inserção no mercado de trabalho civil;
- Têm direito à certificação de aptidão profissional, quando adquiram conhecimentos ou competências para o exercício de determinada profissão;
- Beneficiam de acesso prioritário a 10% do n.º de vagas previstas para cada um dos cursos realizados pelo IEFP;
- Têm direito a níveis retributivos dos postos correspondentes aos militares dos QP;
- Recebem, após o termo da prestação do serviço efectivo, prestações pecuniárias mensais, sendo cada uma delas correspondente a um duodécimo da remuneração anual por cada ano completo de serviço prestado;
- Usufruem de fardamento, alojamento e alimentação gratuitos durante a instrução militar;
- Mantêm o direito à alimentação após o período de instrução;
- Têm direito a requerer bolsas de estudo e subsídios para pagamento de propinas do ensino superior, após a cessação do RC;

- Têm direito às prestações de desemprego, após a cessação do RC;
- Têm condições de preferência de acesso aos quadros de pessoal das indústrias de defesa;
- Beneficiam de condições preferenciais nos concursos internos de ingresso na função pública, nos QP das FA e das Forças de Segurança.

ALÉM DESTES INCENTIVOS, QUAIS SÃO AS CANDIDATURAS QUE OS MILITARES EM RV E RC PODEM CONCRETIZAR NA MARINHA?

Sublinha-se que há, em termos genéricos, intercomunicabilidade entre as formas de prestação de serviço e entre categorias. Dito de outra forma, os militares em RV e RC, desde que satisfaçam as condições especiais de admissão estabelecidas, podem candidatar-se:

- Ao Curso de Formação de Marinheiros, da respectiva classe, que habilita ao ingresso nos QP;
- Ao Curso de Formação de Sargentos RC TN-PIN;
- Ao Curso de Formação de Sargentos das classes de Electrotécnicos e Maquinistas Navais, dos QP;
- Ao curso de Formação Complementar de Oficiais que habilita ao ingresso nos QP, classe TSN;
- Ao Curso de Formação de Oficiais Fuzileiros do RC;
- Aos cursos da Escola Naval que conferem o acesso aos QP, nas classes de Marinha, Administração Naval, Engenheiros Navais, Fuzileiros e Médicos Navais.

Estes militares, tal como acontece aos militares dos QP podem ser opositores aos concursos de ingresso na Polícia Marítima, no Quadro do Pessoal Civil da Marinha e no Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha.

O quadro acima exemplifica as múltiplas saídas profissionais que são oferecidas a estes militares.

ONDE PODEM SER OBTIDOS ESCLARECIMENTOS?

Esta sucinta resenha não esgota os assuntos que respeitam à prestação de serviço na Marinha.

Informações adicionais podem ser obtidos nos seguintes organismos:

• Centro de Recrutamento da Armada

Praça da Armada - 1350-027 Lisboa - Tel: 213945469 n.º verde: 800204635
E-mail: cra@maiol.marinha.pt

• Gabinete de Divulgação e Informação da Marinha

Praça do Comércio - 1100-048 Lisboa Codex

• Capitanias e Delegações Marítimas



(Colaboração da DSP)

NOVO DIRECTOR DO PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN

● Em cerimónia realizada nas suas instalações, no passado dia 7 de Março, tomou posse de Director do Planetário o CFR Leal de Faria que substituiu nessas funções o CFR Franco Facada.

A posse foi-lhe conferida pelo CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, em representação do Almirante CEMA. Presentes encontravam-se o Presidente da Academia de Marinha, o Director da Escola Naval, o Director da Revista da Armada, o Director de Faróis, o Director do Aquário Vasco da Gama, muitos oficiais e demais funcionários do Planetário e diversos convidados.



O CALM Leiria Pinto proferiu uma breve alocução onde salientou o papel do Director cessante, que desde a sua tomada de posse, em Novembro de 1997, desenvolveu um trabalho muito válido, apesar de limitações de toda a ordem, facto que foi reconhecido publicamente pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada ao conceder ao Comandante Franco Facada um merecido louvor e uma significativa condecoração.

Ao passar em revista a actividade do Planetário, salientou a dado passo da sua intervenção:

"A actividade de divulgação do Planetário teve no último ano uma

assistência que atingiu cerca de 84.200 pessoas, 50.000 das quais estudantes, o que prova o elevado interesse pedagógico deste organismo. Também de salientar as numerosas sessões especiais e comemorativas da iniciativa da sua Direcção, eventos estes importantes para a difusão da Astronomia e demonstrativos do empenhamento da Marinha em actividades do âmbito cultural.

Como é do conhecimento geral o grande problema que se coloca presentemente é a necessidade de a curto prazo ter de ser substituído o coração do Planetário isto é, o seu projector principal, que com 37 anos de operação contínua e apesar dos técnicos da firma construtora, a Zeiss, terem em 1993 vaticinado cinco anos de vida, permanece em condições de funcionamento consideradas razoáveis apesar da sua provecta idade. Destaco que a longevidade do equipamento se deve exclusivamente à elevada dedicação e excepcional competência profissional do pessoal que aqui tem prestado serviço".

Referiu também as tremendas dificuldades para se encontrar os meios que permitam a substituição do projector principal e que como é referido na página 7 desta Revista estão ultrapassadas com a assinatura de um protocolo.

Ao terminar, dirigiu ao Comandante Leal de Faria, distinto professor da Escola Naval, as maiores felicidades nas suas novas funções, assegurando-lhe o apoio total por parte da Comissão Cultural da Marinha.

Por sua vez o Comandante Leal de Faria usou da palavra, referindo a sua disponibilidade para com o maior empenhamento, desempenhar as suas novas funções agora empossadas.

O Comandante Leal de Faria frequentou a Escola Naval (1972/76) tendo sido promovido a Guarda-Marinha em Outubro de 1976. Frequentou o mestrado em Oceanografia na Naval Postgraduate School, Califórnia, EUA tendo também obtido o título de Engenheiro Hidrógrafo em 1981. Frequentou o Curso Geral Naval de Guerra e em terra desempenhou funções de Chefe da Brigada Hidrográfica Nº. 1, Chefe da Divisão de Levantamentos Hidrográficos do Instituto Hidrográfico. Esteve embarcado em várias unidades navais e exercido o comando da Lancha Hidrográfica "D. Jeremias", do Navio-Hidrográfico "Almeida Carvalho" e da U.A.M. - N.T.M. "Creoula". Actualmente desempenha as funções de professor das cadeiras de Hidrografia e Oceanografia na Escola Naval.

NOVO DIRECTOR DA DIRECÇÃO DO APURAMENTO DE RESPONSABILIDADES

● No passado dia 1 de Março, no Gabinete do CALM SSF Jorge José Correia Jacinto, tomou posse o novo Director da Direcção do Apuramento de Responsabilidades (DAR), o CMG AN Rafael Sardinha Mendes Calado, que rendeu o CMG AN Luís Carlos Calceteiro Serafim.

O Comandante Mendes Calado, de 51 anos de idade, concluiu o curso da Escola Naval em 1973, tendo estagiado, no mesmo ano, no N.R.P. "João Coutinho", em Moçambique. Serviu a bordo do N.R.P. "Cte. Sacadura Cabral" (1975-76) e do N.E. "Sagres" (1981-82), como Chefe do Serviço de Abastecimento e Secretário-Tesoureiro.

Em terra, prestou serviço nos Comandos da Flotilha de Dragagem-Minas e da Flotilha de Navios Patrulhas (1973-75), no Comando da Força de Fuzileiros do Continente (1976-79), no Hospital da Marinha (1979-81), no G1EA, na Escola de Abastecimento (1982-86), no Conselho Administrativo da Administração Central da



Marinha (1986), no Comando Naval dos Açores e na Capitania do Porto de Ponta Delgada (1986-90), no EMA, na Divisão de Planeamento (1991-92), no Gabinete do Ministro da Defesa Nacional onde exerceu, inicialmente, as funções de Ajudante de Campo do Secretário de Estado do Equipamento e Tecnologias de Defesa e, posteriormente, idênticas funções junto do Ministro da Defesa Nacional (1992-95).

Desempenhou, ainda, o cargo de "Executive Assistant to the Assistant Chief of Staff, Resources", no SACLANT, em Norfolk, nos Estados Unidos da América (1995-97) e, na sequência, chefiou a Divisão de Planeamento Financeiro e Controlo Orçamental e, mais tarde e em acumulação, a Divisão de Normas e Contratação da Direcção de Administração Financeira.

Da sua folha de serviços constam diversos louvores e condecorações.

VISITA DO COMANDANTE-CHEFE DAS FORÇAS DE DEFESA DE TIMOR-LESTE À MARINHA

● O Comandante-Chefe das Forças de Defesa de Timor-Leste (FDTL), Brigadeiro-General Taur Matan Ruak, visitou a Marinha no período de 25 de Fevereiro a 1 de Março último.

Após a apresentação de boas vindas pelo Vice-CEMA, Vice-Almirante Mota e Silva, foram proporcionados Briefing's do Estado-Maior e da Direcção-Geral de Autoridade Marítima. De seguida, o Brig. General Ruak foi recebido pelo Almirante CEMA que, antes do almoço privado, em cerimónia realizada no seu gabinete na presença de vários oficiais generais e outros oficiais superiores, lhe entregou o diploma concedendo-lhe o título honorífico de Almirante da Marinha Portuguesa.

Seguiram-se várias visitas de trabalho, designadamente à Capitania do Porto de Lisboa, Comando Naval/Flotilha, Corpo e Escola de Fuzileiros, Esquadrilha de Navios Patrulhas e Esquadrilha de Submarinos, com uma demonstração da equipa de fiscalização do NRP "Zaire", de trabalhos por mergulhadores



e embarque no NRP "Órion", Direcção de Faróis, Instituto Hidrográfico e GIEA.

De natural interesse para quem possui um mar com importantes recursos a proteger e, atento o desenvolvimento da Componente Naval das FDTL, ao longo de toda a semana foram realçados diversos aspectos de âmbito organizacional, visando o melhor enquadramento e operação das lanchas da classe "Oé-cusse" cedidas por Portugal a Timor (processo que mereceu especial destaque na edição de Março da

R.A.) e, a instalação e funcionamento de uma Base Naval no porto de Hera.

O Brig. General Ruak foi em toda a sua visita à Marinha acompanhado pelo CMG Garcia Esteves, actual Comandante da Esquadrilha de Navios Patrulhas e Coordenador da Assessoria Naval para Timor-Leste.

(Colaboração da Flotilha)



Instituto de Odivelas

(Internato e Externato)

**Tradição de excelência
Exigência e disciplina
Sucesso escolar
Realização pessoal
Crescimento harmonioso**

O Instituto de Odivelas proporciona os planos curriculares oficiais para os 2º e 3º ciclos do Ensino Básico e do Ensino Secundário.

O Instituto propõe um projecto pedagógico apoiado em tecnologias modernas, integrando actividades exclusivas que permitem desenvolver a personalidade das alunas de forma dinâmica e integral.

Actividades de complemento curricular:

Informática
Puericultura
Culinária
Drama Educativo
Desportos colectivos
Esgrima
Equitação
Instrução Militar, etc.

Período de inscrições:
Junho de 2002



INSTITUTO DE ODIVELAS

Largo D. Dinis,
2675-336 Odivelas
Tel : 21 933 71 07
Fax : 21 934 07 34
www.exercito.pt

CENTROS COMERCIAIS AÇOLHEM EXPOSIÇÃO DE FARÓIS

● Está patente desde dia 18 e até 30 de Abril no Centro Comercial Algarve Shopping, na Guia, a exposição de parte do espólio do Museu da Direcção de Faróis, composta por antigas lanternas, ópticas e objectos de sinalização marítima que, fruto da modernização dos faróis ocorrida nas últimas duas décadas, foram retiradas, para cumprir com compromissos internacionais de serviço e fiabilidade dos sistemas, e preservadas.

Estão ainda expostas maquetas de faróis, painéis com a história de alguns dos nossos faróis e outros com explicações sobre a sua evolução, como funcionam, etc.

Esta exposição que tem como objectivo divulgar o serviço público da Marinha nesta área, já esteve no Centro Comercial Modelo em Portimão de 26 de Março a 17 de Abril, irá ainda estar no GaiaShopping em Agosto, e no CascaiShopping em Setembro, estando ainda prevista a sua apresentação este ano no Museu de Marinha e em Ilhavo.



SIMPÓSIO “REDE NACIONAL DE APOIO – STRESS DE GUERRA” ASSOCIAÇÃO DOS DEFICIENTES DAS FORÇAS ARMADAS (ADFA)

● Organizada pela ADFA decorreu no passado dia 21 de Fevereiro, no Instituto de Defesa Nacional com o apoio do Ministério da Defesa Nacional, o Simpósio “Rede Nacional de Apoio – Stress de Guerra”.

Na sua intervenção na Sessão de Abertura, o Dr. Rui Pena, Ministro da Defesa, enalteceu *“a actuação empenhada da ADFA em prol dos deficientes militares e antigos combatentes e a sua acção meritória na denúncia de situações e reivindicações dos seus direitos”*.

O âmbito operacional da guerra do ex-Ultramar, foi evocado pelo General Chito Rodrigues e pelo Dr. Fausto Lourenço, Chefe de Serviço do Hospital Militar Regional Nº 1 do Porto.

Na sua intervenção o Secretário Nacional para a Reabilitação, Dr. Vieira Dias, sugeriu que além do recurso às Organi-

zações Não Governamentais (ONG) poder-se-ia utilizar a rede de Acção Social do Ministério do Trabalho e Solidariedade, e outras entidades de acção social.

O Secretário-Geral de Federação Mundial dos Antigos Combatentes e Vítimas de Guerra, Marek Hagmajer e Toby Elliott, Chefe Executivo da “Ex-Services Mental Welfare Society”, do Reino Unido, salientaram a “universalidade do stress de guerra no mundo dos ex-combatentes”.

No final do simpósio concluiu-se que *“as ONG têm papel fulcral na informação e sensibilização e que têm que lutar pela Rede*



Nacional de Apoio”, sendo ainda sublinhado pela Secretária de Estado para a Igualdade, D. Maria do Céu Cunha Rego a importância das mulheres e das famílias das vítimas de “stress de guerra” como grande suporte da frágil estabilidade dos casos mais dramáticos.

NOVO CENTRO DE APOIO SOCIAL EM PONTA DELGADA

● Durante uma breve visita à Zona Militar dos Açores (ZMA) e continuando a ir ao encontro dos anseios dos beneficiários do IASFA, o Presidente do IASFA, Tenente-General Pires Mateus, assinou no passado dia 28 de Fevereiro juntamente com o Comandante da ZMA Major-General Pinto de Castro, o auto de entrega ao IASFA do Prédio Militar nº 7, também conhecido

como Prédio da Rua do Frias. Este acto protocolar, que visa a criação do Centro de Apoio Social de Ponta Delgada, tem como objectivo fundamental melhorar o apoio aos militares e respectivas famílias residentes na Região autónoma dos Açores.

Esta infra-estrutura do IASFA, será construída e equipada para uso dos beneficiários, com as valências que me-

lhor sirvam as suas reais necessidades de apoio social complementar.

O Tenente-General Pires Mateus aproveitou ainda a oportunidade para verificar o estado de alguns prédios do IASFA, bem como para visitar outras instalações militares, nomeadamente o Prédio Militar da Boa Nova em Angra do Heroísmo, para melhor poder equacionar o alargamento do apoio social.

ASSOCIAÇÃO DOS OFICIAIS DA RESERVA NAVAL CORPOS SOCIAIS PARA O BIÉNIO 2002/2003

● No passado dia 6 de Abril foram eleitos em Assembleia Geral, os novos corpos sociais da AORN.

Assembleia Geral

Presidente:
Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes

Vice-Presidente:
Dr. António Henrique Rodrigues Maximiano

1º Secretário:
Dr. Paulo Henrique Lowndes Marques

2º Secretário:
Dr. Fernando Amaro Valente de Almeida

3º Secretário:
Comandante Casimiro da Rocha Barreto

Conselho Fiscal

Presidente:
Dr. Alípio Barroso Pereira Dias

Vice-Presidente:
Professor Doutor José Luís da Cruz Vilaça

1º Secretário:
Dr. Alfredo Augusto de Lemos Damião

2º Secretário:
Dr. Manuel Ventura Carneiro Moreira da Silva

3º Secretário:
Engº José Aníbal Xavier Pereira

Direcção

Presidente:
Dr. Carlos Alberto Marques Pinto Pereira

1º Vice-Presidente:
Engº Francisco Manuel Craveiro Duarte

2º Vice-Presidente:
Dr. António Aurélio de Castro Moreira

Vogais Efectivos:
Dr. José Gomes Honorato Ferreira
Comandante Joaquim de Oliveira Moreira
Tenente João Sales Henriques Belchior
Engº Martinho Afonso Vilar Pereira Coutinho

Vogais Suplentes:
Engº Jorge Manuel de Moura Vieira Teles
Comandante José António Ruivo
Engº Manuel Lema Pires dos Santos
Drª. Generosa Maria Cardoso da Silva Folga

ASSOCIAÇÃO DE EX-MARINHEIROS BRIOSAMIZADE

● Há sete anos que um grupo de marinheiros, movidos pelo espírito que só a Armada sabe criar, resolveu associar-se e pôr em marcha um processo que conduziria à nomeação de uma comissão que veio a agrupar todos os marinheiros e ex-marinheiros numa associação que se constituiu com a designação de “Briosamizade”.

Foi celebrado em 23 de Fevereiro mais um aniversário com a participação de todos os ex-marinheiros desde a Escola de 1946, num total de 78 pessoas, entre os escolas e familiares e ainda com a entrada de novos sócios para a Associação, no restaurante “Pedra Alta” de Leça de Palmeira e tendo como convidado o respectivo Chefe dos Faroleiros.

Numa visita de cumprimentos, em 14 de Março ao Director da Revista da Armada foi entregue a respectiva Medalha comemorativa daquele aniversário.



“FILHOS DA ESCOLA” JAN 1971

● Comemorou-se no passado dia 30 de Março, “a bordo” da Quinta de Stª Teresinha, na Sertã, o 31º aniversário dos “Filhos da Escola” de JAN71.

O convívio decorreu em ambiente de sã camaradagem, onde estiveram presentes cerca de 220 pessoas que puderam desfrutar de um dia radioso e uma paisagem ímpar.

Para 2003 ficou a promessa de novo evento ainda em parte incerta.

“FILHOS DA ESCOLA” 1952 – 2002

● Realiza-se no dia **25 de Maio**, um almoço-convívio no Instituto de Apoio Social das Forças Armadas (Rua de S. José, 24 Lisboa) às 13 horas, antecedida de Missa na Capela de S. Roque no Edifício da A.C.M. (ex. Ministério da Marinha) às 11.30 horas.

Os interessados poderão contactar para: José Inácio – Telf. 212756609, Manuel Topa – Telf. 218512806 e Augusto José Lobato – Telf: 212533976.

ESTACIONAMENTO DE VIATURAS PARTICULARES NAS INSTALAÇÕES CENTRAIS DA MARINHA

● Por motivo das obras na área do recinto da parada das ICM destinada ao estacionamento de viaturas particulares, tornou-se necessário vedar a sua utilização para esta finalidade.

Assim, a partir do passado dia 26 de Abril, ficou interdito o acesso de viaturas particulares às ICM.

Enquanto decorrerem os trabalhos, previsivelmente a concluir até ao final do próximo mês de Setembro, as viaturas particulares dispõem da área de estacionamento existente na Doca da Marinha.

AVISO

● Informa-se que a partir do mês de Março passou a estar disponível na Internet (página da Marinha) a Ordem da Direcção de Serviço de Pessoal Reserva e Reformados – OP3.



CONVÍVIO DOS “SACADORES”

● Há semelhança do ocorrido em anos anteriores, efectuou-se em 15 de Março, na câmara de oficiais do NRP “Sacadura Cabral” e com a presença do actual Comandante, um jantar que reuniu um total de 15 oficiais que constituíram a maior parte da primeira guarnição de oficiais que foi receber aquele navio em França.

A inveja

*Não invejo quem tem carros,
parelhas e montes*

*Só invejo quem bebe a água
em todas as fontes*

A inveja, todos o sabem, é um mau sentimento. Leva o ser humano ao pior de si próprio. É arrogante e egoísta. Dessa não vou falar, pois estou cansado de histórias tristes. Venho falar-vos de uma outra inveja - longe deste pecado mortal - da qual, essa sim, muitas vezes padeci...

De todas as formas de arte, aquela que me agrada mais é a música. Gosto da música séria e da música leve. Da música clássica e da música *rock*. Da música inglesa, francesa, brasileira ou portuguesa. Gosto da música sempre que tem alma e corpo. Sempre que nos trás sentimentos, memórias, lugares... Acho, hoje, que se pudesse escolher teria sido músico.

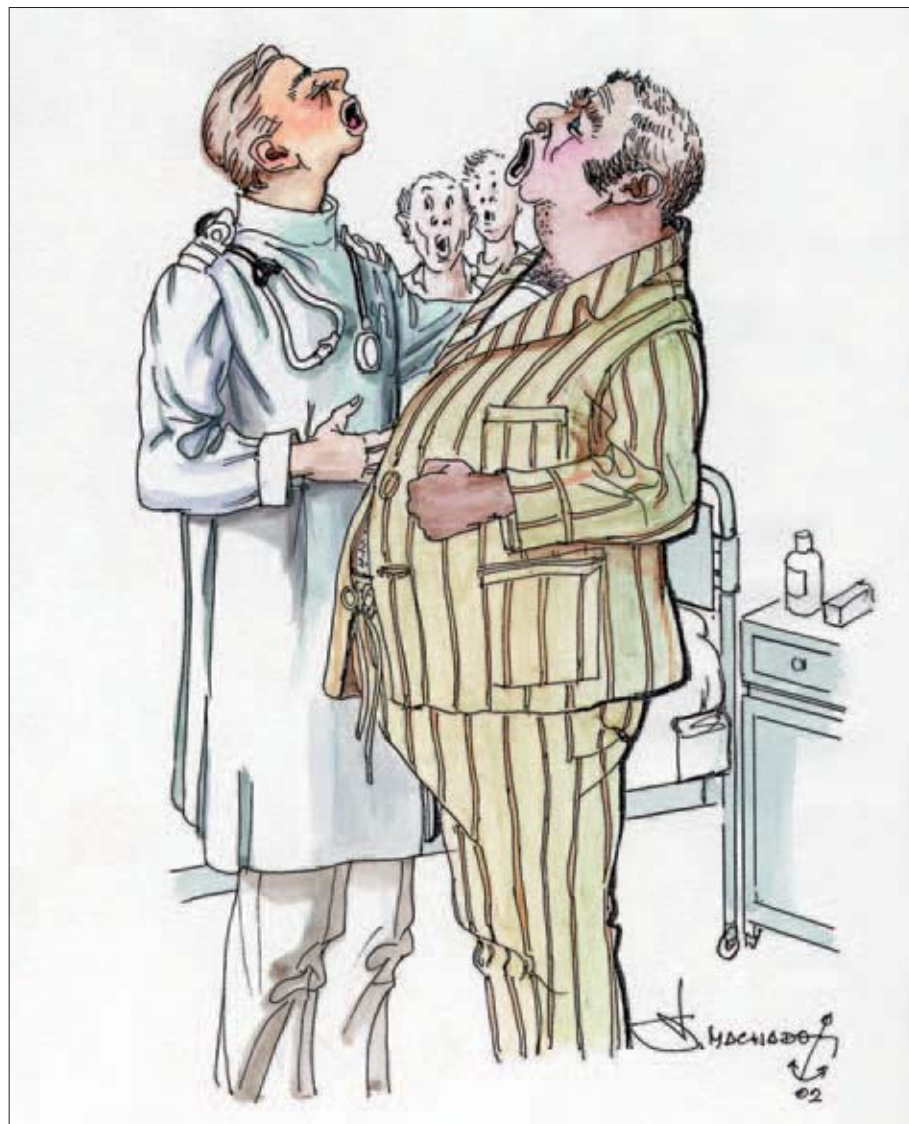
Muitas vezes quando a solidão e a perplexidade recorrente me afligem, procuro uma canção. E então, livre, navego os sons, ouço aquela pequena nota que transporta o coração, que nos liberta a alma...

Ora, em determinado navio, havia um marinheiro com um dom muito especial...

Tratava-se de um homem de corpo farto e olhos claros, de um azul que só tem igual no céu, no auge de um Verão quente, do Monte alentejano que o viu crescer. Brindava-nos com a sua voz cheia, grave e sóbria, única... em cantares populares. Arrastava muitos consigo e fazia-o com arte, com sentir, com seriedade, que um sotaque genuíno não comprometia. Transportava na voz e no sentir, julguei mesmo sem o conhecer, tudo o que o nosso povo tem de bom... toda a limpeza, toda a seriedade, todo o trabalho... E tornava pequena a saudade, que todos sentíamos, nesse mar distante...

Em noites consecutivas, nem o frio metal do navio, nem o ruído amorfo da máquina, me impediram de sentir, na sua voz, o sabor doce da terra seca, o calor do fim da tarde e o cantar do melro... no lonjura do pomar... Dias a fio, era um cantar agradável, quase irreal, que ecoava contra as anteparas e preenchia o vazio dos corredores...

Por vezes formava-se um estranho coro espontâneo em que mesmo os que conheciam mal a letra, ou tinham provado um pouco mais de cerveja, não desafinavam, numa sucessão de belas melodias... Um dia, nesse doce embalo, também eu me enchi de coragem e cantei... Não sabia a letra e tenho



voz de cana rachada, mas senti uma immanidade e uma comunhão que desconhecia...

Foi nesse dia, do outro lado do mundo, que me ocorreu que muitos dos outros marinheiros, antigos, que por ali navegaram, durante séculos, também deveriam ter ecoado as mesmas canções... com o sentir profundo, que marca a nossa cultura.

Mas a minha relação com o melodioso marinheiro mal tinha começado. Quando procurou os meus serviços, já eu lhe conhecia, bem, a voz. Tinha sofrido um acidente - mazela antiga. Havia sido operado a uma perna. A perna não tinha ficado bem. Inchava muito e dificultava o seu trabalho, quase sempre em pé.

Regressados, lá se agendou uma operação, para consertar o que estava mal. Perdido dos

pormenores, não soube da data da intervenção. Até que, surpreendentemente, numa das rondas pelas enfermarias do Hospital, era já noite alta, reconheci a voz... Lá cantava o marinheiro no mesmo tom, com a mesma beleza, imaginei que para espantar a dor da recente operação... Conversámos, demoradamente, e perante o meu espanto por o ouvir cantar naquela situação, ripostou:

- *Sabe Doutor, eu até já cantei num funeral* - e com um sorriso malandro, que escondia o sofrimento, concluiu - *e o morto gostou!*

Intimamente achei bem. Achei que o morto deveria ir muito mais feliz por uma missa rezada por um cardeal assim, sem candelabros, sem velas, sem ladaínhas, sem promessas, só com força e alegria... E foi então que tive inveja, muita inveja de não ter

uma voz assim, de não possuir tal coragem, de não conseguir tal alegria, que marca tão bem a alma portuguesa, da qual, com esse e outros marinheiros simples, aprendi a ter orgulho...A mesma alegria, com que em certo dia, fui por ele abençoado, com um vinho milagroso e decerto livre de todo o pecado, como é a inveja....

Sendo eu um homem triste, muitas vezes sinto que a vida me furtou alegrias, que com outros parece ter esbanjado. Esse sentimento moldou a minha vida. Ensinou-me a ser o que sou e a colecionar momentos, insignificantes, escondidos, sussurrados, mas que têm, assim acredito, uma imensa e poderosa força...

Na Marinha encontrei muitos destes artistas e gabo-lhes a força interior, que me dá coragem. Reconheço-lhes a força incógnita. Roubo-lhes memórias, que dão sentido a este meu viver...

Faço o possível por lhes prestar homenagem nestas palavras sem grande préstimo, que o leitor já reconhecerá pelo estilo piegas e pelos temas simplórios. Louvo-lhes, particularmente, a alma boa e corajosa. Enquanto eu, medroso, mais não faço do que partilhar os meus próprios receios...

Com eles tive orgulho de ser português (sei que nos tempos modernos a palavra já parece estranha). Reconheci-me entre eles. Senti o meu antigo avô, que se terá perdido no distante caminho de Goa, ouvi o choro da minha velha tia pelo marido que morreu, de sezões, nas idas *campanhas do Gunhana*, vi finalmente, estou seguro, a alegria da avó Luísa, que conheci, quando o filho regressou da guerra de África, são e salvo...

No silêncio dos caminhos da vida ouço, ainda, frequentemente, o cantar desse alentejano – que há longo tempo não vejo – e

recordo que a arte e o sentir estão no coração dos homens limpos, muito mais que em gabinetes eruditos, museus aspirados, ou programas ensaiados...

Quanto a mim, homem inculto e sem jeito, talvez seja tempo de repor ao silêncio das gavetas este e outros pensamentos, que, muitas vezes acredito, talvez só a mim interessem...

No final desta história lá dirá, certamente, um grande e sábio amigo, que vou tendo:

- *Afinal onde está o princípio, o meio e o fim da história?*

- Não sei, meu bom e corajoso amigo, só sei que por vezes é assim, andamos, andamos, só para voltar ao sítio exacto de onde partimos...e fazemos, num instante, uma grande viagem...



Doc.

BIBLIOGRAFIA

"A FIGUEIRA DA FOZ E A PESCA DO BACALHAU"

Há para aí uns anúncios com frases que procuram ser aliciantes para a aquisição, no âmbito económico de ter mais por menos, rezando, por exemplo leve três, pague dois, ou três por nada. Não! Este livro vai mais longe, e logo na ficha técnica nos deixa perfeitamente à vontade. Após a informação: Coordenação, compilação e notas: Manuel Luís Pata, Colaboração, Grácia Cardoso do Carmo, Título: A Figueira da Foz e a Pesca do Bacalhau – Achegas para a sua História. Edição: Centro de Estudos do Mar e dos Navegantes Luís de Albuquerque – CEMAR. Apoio! Stora Celbi. Local Figueira da Foz, Data: 1997. Capa, Composição de página, etc. etc., remata assim:

"Este livro não se destina a ser vendido, e será distribuído em ofertas gratuitas, como forma de divulgação cultural".

Ora bem, como é que só chega até nós, Revista da Armada, já com cinco anos de existência, é curiosidade que demoraria a desvendar, mas que não é importante: chegou e cumpriu.

Vieram dois volumes, sequência de três, segundo cremos; o terceiro aguarda, conforme apurámos, novas ajudas de parto.

Diz o Editor: "Julgamos que entre os principais méritos desta compilação, se outros não houvesse, contar-se-iam sempre o esforço e a dedicação investidos; um esforço abnegado e uma dedicação verdadeira, que transparecem até no figurino gráfico da composição do texto e imagens das páginas deste livro [...]". "Levantam-se pistas para o estudo da pesca do bacalhau, um tema de tanta relevância para a História Marítima Figueirense, sobre a qual, infelizmente, ainda ninguém até hoje na Figueira da Foz, havia tido a coragem de fazer qualquer investigação sistemática, e qualquer publicação específica semelhante a esta".

Quem assina tais palavras é "um marítimo prático" – digamos o nome, que o merece, é Manuel Luís Pata" – sempre a citar com recato e modéstia o seu nome, mas, dizemos nós, tomaram muitos!... É escrita sã, escoreita, e revela enorme, enormíssima dedicação, dádiva dos dias, das horas, dos minutos em produção eficaz e produtiva; ele próprio o confessa: "O sofrimento a que obrigava a faina, acresci-

do dos maus tratos de alguns capitães... seriam razão suficiente para que, na voz do povo, tal vida fosse comparável a uma escravidão só aceitável para encarcerados. Dolorosa era, sem dúvida, a vida do pescador do bacalhau..." letras forjadas na ira duma lida de mar gelado, e faina de enregelar, já vinda de pai a filho...

O livro é um profuso e bem elaborado estudo da vida de navios na

Terra Nova, desde os Corte Reais à mais corrente actividade da pesca do bacalhau, que, pouco tempo após o descobrimento e primeiras explorações, passou a ser conhecida por Terra dos Bacalhau.

Mas com muito mais proveito e peso, até porque esta série de 2, véspera de 3 livros, está muito bem feita, bem escrita, e até bem ilustrada, sendo novidade no que respeita à sua ligação com as belas praias e terras da Figueira da Foz, vai deixar com certeza o leitor encantado.

Como deixou, por exemplo, a Confraria Gastronómica do Bacalhau, e

ainda os "Amigos do Museu de Ílhavo" e da Câmara Municipal, que em cerimónia presidida pelo vereador Neves Vieira e outras personalidades, celebraram o aparecimento do 2º Volume com almoço e traje próprio da confraria (gabão preto) dando a conhecer o aparecimento que monetariamente apoiaram.

Para o 3º Volume falta ainda apoio que leve à respectiva edição que isto de papel, letra, encadernação, etc., não nasce das boas vontades das gráficas.

Mas parece estar prestes a aparecer o terceiro volume.

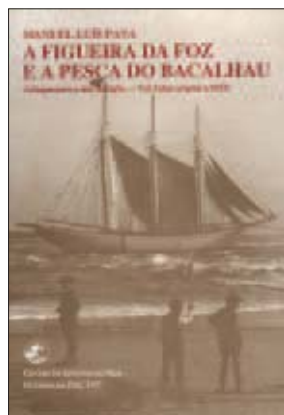
Se puder, não deixe de os ir lendo, que valem bem as penas da pesquisa e outras, já que a aquisição é questão apenas de três mil escudos (à venda apenas o 2º volume, por ora, na Revista da Armada, ao preço de Euros 15.00), ou pouco mais.

A Revista agradece ao autor a oferta dos dois volumes já editados.

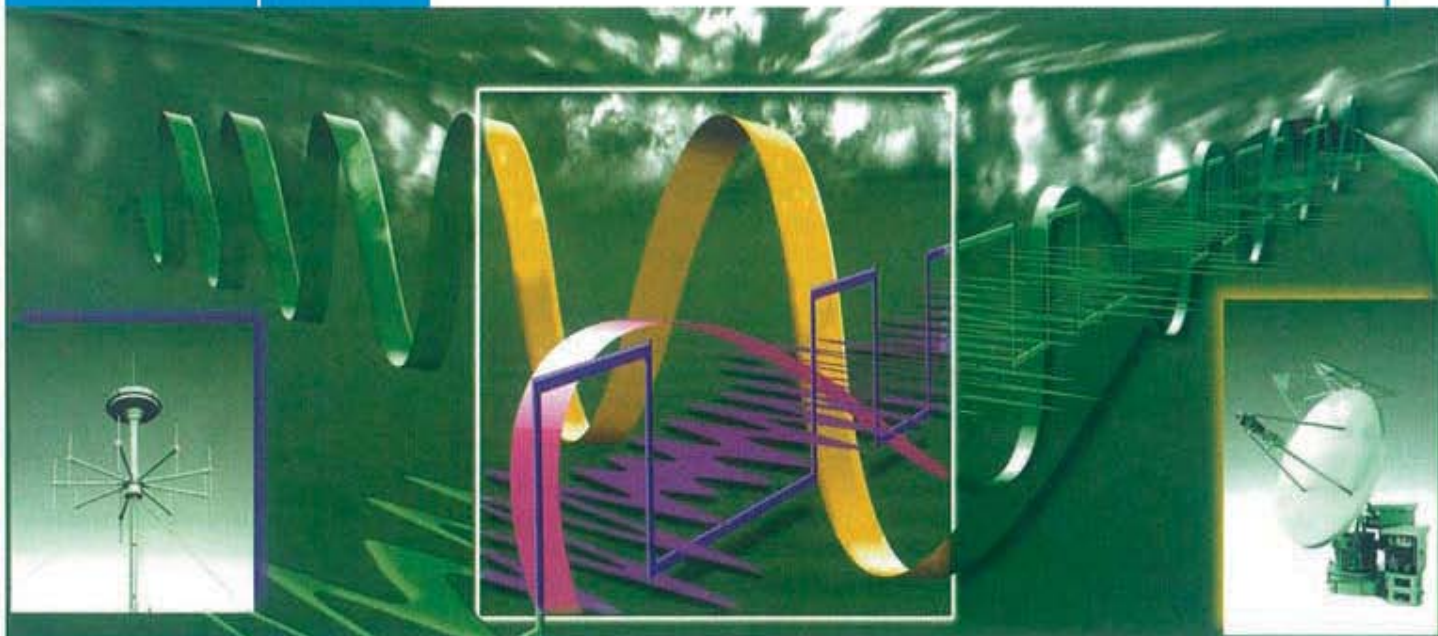
Para homens do mar, esta colecção é um "must".



S. Machado
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

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 41)

Tente cumprir o contrato proposto tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	A	7	R
V	V	6	V
8	10	5	
4	3		

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
A	7	A	A
D	6	V	2
10	5	8	
6		2	

Este (E):

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

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
9	R	R	D
7	9	D	3
5	2	10	
3			
2			

Ninguém vuln. N abre em 1♦ e S após receber apoio na sua resposta em 1♠, valoriza a sua mão e marca 4♣ dobradas "ingenuamente" por W que sai a ♣A e continua com o 2. Será que S consegue cumprir o contrato face à informação do dobre, ou será que a defesa, mesmo tendo ajudado, não o irá permitir?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 41

O dobre, que numa situação à mesa não deverá existir, constitui na verdade uma excelente ajuda, pois permite localizar os 4 trunfos e os 2 Ases menores em W, e para cumprir o contrato S só poderá dar um trunfo. Para isso terá que conseguir vir à mão 3 vezes, para poder jogar as ♠ e dar apenas o A. Assim, na 3ª carta joga ♥3 e passa o 9 (a D em E era também indispensável), o que com mais ♥R e ♦R ou D possibilitará as 3 entradas necessárias para não dar 2 trunfos, cumprindo este contrato. Repare que na 4ª ♥ balda o ♦ perdedor. Esta seria a linha de jogo ganhante, mas atenção que a defesa estará atenta e não vai deixar, pois E jogará ♥D sobre o 3 e destruirá deste modo esta 3ª entrada, nada podendo S fazer para evitar um cabide (2♠, 1♦ e 1♣).

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 325)

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

HORIZONTAIS: 1 – Longa duração da vida. 2 – Coisa agradável num meio que o não é; a maior das três partes, em que se divide o osso ilíaco. 3 – Moeda chinesa; letra grega; discursa. 4 – Composto resultante da combinação do iodo com um corpo simples; prefixo de negação. 5 – Os espaços celestes (fig); livro das edições feitas pelos Aldos. 6 – Arrolar. 7 – Ninho; deuses dos ventos. 8 – Rio da Ásia setentrional, que separa a Manchúria da Coreia; pular. 9 – Baixio; pequeno mamífero carnívoro que vive nas florestas da América. 10 – O mesmo que atempar; deus do sol. 11 – Homens que se empregam na apanha do sargaço.

VERTICAIS: 1 – Família de moluscos, que tem por tipo a lula. 2 – Um dos estados da América do Norte; departamento da França (inv); basta. 3 – No meio da ansa; recambiar. 4 – Cavalo de boa raça; título académico (inv). 5 – Estás; localidade arqueológica e pré-histórica do cantão de Neuchâtel (Suíça); artigo indefinido feminino. 6 – Lugares de descarga e carga de navios; antes de Cristo. 7 – Três romanos; vivamente alegre. 8 – Quinhentos e cinquenta romanos; maçaroca do milho depois de debulhada. 9 – Escudeiro; rol. 10 – Magoada; negro. 11 – Enfeitiçarias.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 324

HORIZONTAIS: 1 – Acrimonioso. 2 – raia; rabinas. 3 – Rum; afio; MM. 4 – Os; alia; cai. 5 – Luta; saro. 6 – Mira; gola. 7 – Mora; Mulo. 8 – Ora; aila; au. 9 – Ud; aspa; sul. 10 – Recria; Rita. 11 – Arruaceiros.

VERTICAIS: 1 – Arroz; moura. 2 – Caus; morder. 3 – Rim; lira; cr. 4 – la; aura; aru. 5. Alta; asia. 6 – Orfia; mipac. 7 – Naia; gula. 8 – lbo; sola; ri. 9 – Oi; calo; sir. 10 – Samara; auto. 11 – Osmio; aulas.

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

● CMG AN Rafael Sardinha Mendes Calado, Director da Direcção de Apuramento de Responsabilidades, em substituição do CMG AN Luís Carlos Calceteiro Serafim ● CFR Luís Maria Cabral Leal de Faria, Director do Planetário Calouste Gulbenkian, em substituição do CFR João Francisco Franco Facada ● CFR Jorge Fernando Veiga de Matos Sá, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços de Pessoal ● CTEN José Nuno dos Santos Chaves Ferreira, Comandante do NRP "Augusto de Castilho", em substituição do CTEN Paulo Tomás de Sousa Costa.

EXONERAÇÕES

● CTEN José Nuno dos Santos Chaves Ferreira, exonerado de Comandante do NRP "Honório Barreto".

RESERVA

● VALM António José Fonseca Cavaleiro de Ferreira ● CMG António Luís Soares Centeno da Costa ● CMG MN António Alves da Fonseca ● CMG MN José Luís Marques Barata Valério ● CFR EMQ Fernando Oliveira Josué ● CFR SEM João Madeira Domingues Cega ● CFR SEF Jacinto Manuel Ferreira de Oliveira ● 1TEN OT João Esteves Pires André ● SAJ ETI Artur Custódio da Silva.

REFORMA

● CMG Carlos Saraiva da Costa Pecorelli ● CMG Adolfo Esteves de Sousa ● CMG EMQ Carlos Manuel Sequeira Pimentel ● 1TEN OTS Rufino Alves ● 1TEN OTS João Valente Reis Coelho ● 1TEN OTT Joaquim Fernando Malveiro ● SMOR V José Joaquim Magalhães dos Santos ● SMOR H José Maria Muchão ● SMOR O Óscar Santos da Fonseca ● SMOR TES Manuel Joaquim Mendes Ramos ● SCH M Fernando Gonçalves ● SAJ FZ Domingos Jesus dos Reis ● SAJ M César António Martins ● SAJ CM Amandio Gonçalves Rodrigues ● SAJ A Serafim da Nazaré Cristóvão ● SAJ M Vergílio Eugénio Azevedo ● SAJ A José Manuel de Carvalho Estopa ● SAJ O Joaquim da Silva Ferreira ● SAJ FZ José Francisco Fresco Rebolo ● SAJ FZ Manuel António Rodrigues Castanheira ● SAJ MQ Manuel Francisco Ameixeira Galiza ● SAJ CM Serafim dos Anjos Pipa Reguengo ● 1SAR TES Ceriaco Soares dos Santos ● 1SAR MQ Carlos José de Almeida Matos ● 1SAR CE Dinis Manuel Paula ● CAB FZ Sérgio da Conceição Fernandes Ribeiro ● CAB T Fernando Manuel Correia de Moraes e Soares ● CAB CCT Alcino de Jesus Reis.

FALECIMENTOS

● CALM AN REF Manuel Joaquim Ataíde Marques de Almeida ● CMG REF João Batista Coelho Soares Parente ● CMG FN REF Victor Manuel Alegre Branco ● CMG REF João Manuel Velho Silva Dias ● CMG RES António José Delduque Pereira Gonçalves ● CFR AN REF Clarimundo Pereira ● CTEN REF José de Magalhães Saldanha Gomes Mota ● CTEN SG REF Sérgio Augusto da Silva Malpique ● 1TEN OTT RES José Augusto da Costa Isabel ● 1TEN OTS REF Victor Marques Pedrosa ● 1TEN OTS REF Manuel do Nascimento ● 2TEN SG REF José Alves Catarrinha ● 2TEN OTT REF Albino Bernardes Lourenço ● SMOR O REF José Filipe dos Santos Nogueira ● SAJ CM REF Agostinho Cabral Saraiva ● SAJ FZ REF Amadeu Palminha Pires ● SAJ TF REF Antão de Freitas ● SAJ CM REF Custódio Barbosa da Costa ● SAJ C REF Luís Henriques Pereira ● SAJ FZ REF Carlos Cesteiro Pastor ● 1SAR CM REF Adelino Leandro de Almeida ● 1SAR TFD REF Jacinto de Carvalho Andana ● 1SAR TE REF Luís Barroso Bessa ● 1SAR TF REF Aníbal Nunes ● 1SAR T REF Carlos Alberto Guerreiro ● 2SAR REF Armindo José Gonçalves Machado ● 2SAR CM REF Francisco Costa Fonseca ● CAB FZ REF José Manuel Rosado da Silva ● CAB FZ REF Manuel dos Santos Barros ● CAB FZ REF Epiménio Horta da Costa Deitado ● CAB A Paulo José Afonso Galrito ● CAB A REF João da Costa Carvalho ● CAB M José Gomes Simões ● CAB C REF João de Pina ● CAB E REF Carlos Alberto Guerreiro ● CAB GR REF António Luís Lourenço ● 1MAR OE REF José Pinto Junior ● 1MAR CE REF João Luís Alves ● CAB/MAR 1ª Classe José Romão ● 2MAR TFD RC Carlos Manuel Buchó T. Mendes ● 2MAR TFH RC Carlos Manuel Silva Mira ● 1GRT João Carvalho da Silveira ● C/MAR 1ª Clas. António Filipe Calças.

RECTIFICAÇÃO

● Por lapso foi publicado na OP3 o falecimento do SCH CE Américo Gonçalves e reproduzido nas Notícias Pessoais da RA nº 351/MAR02. Pelo facto apresentamos as devidas desculpas.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

38. O HINO DA REAL ACADEMIA DOS GUARDAS-MARINHAS

A comemoração do Bicentenário da Companhia dos Guardas-Marinhas e sua Real Academia em 1982/1983 deu origem a um notável esforço de investigação documental que se traduziu em importantes esclarecimentos históricos, como sejam o da própria criação da Real Academia dos Guardas-Marinhas.

Na preparação das celebrações também se investigou quais os símbolos da Academia: a Bandeira, que se guarda no Museu da Escola Naval (Revista da Armada nº 335), e o Braço, que por descrição documental se conseguiu reproduzir e foi representado no anverso da medalha comemorativa do Bicentenário.

No mesmo intento se considerou a existência dum hino. Foi pela mão do pintor Alberto Cutileiro, membro da Comissão das Comemorações, que se tomou conhecimento da partitura de um hino da autoria do compositor português Marcos António da Fonseca Portugal, que o havia composto em 1809 e havia dedicado a D. João, o Príncipe Regente.

De facto, na biografia do compositor refere-se que “no dia de anos de D. João VI (1809) deu-se uma récita de gala no Teatro de S. Carlos, para a qual Marcos Portugal escrevera uma peça de ocasião e que o final desta cantata era um hino, que se tornou o hino oficial português até 1834, evoluindo mais tarde para Hino de D. João VI”.

Não será de excluir que exista correlação entre este hino e o hino em causa ou até que se trate da mesma peça musical, já que compostos no mesmo ano e ofertados à mesma entidade.

De qualquer modo, a Corte Portuguesa ficou depositária dum património de que a rainha D. Maria II fez oferta à Real Academia dos Guardas-Marinhas. Faz sentido supor que tal oferta tenha tido lugar na oportunidade da nomeação de seu filho D. Luís (futuro rei), para guarda-marinha, aquando da sua apresentação à Academia e, ainda, que tivesse ordenado a execução do hino nessa cerimónia, realizada a 28 de Outubro de 1846. Sabe-se que a Bandeira da Companhia foi aí pela primeira vez apresentada em público, pois é certo que D. Maria ordenara que fosse o hino tocado sempre que a bandeira da Companhia estivesse presente.

Parece lícito supor-se que desde então fosse o hino tocado em todas as cerimónias militares em que a Companhia estivesse presente, havendo notícia de o haver sido pela última vez no Juramento de Honra do guarda-marinha Infante D. Manuel, muito provavelmente em razão da queda do regime monárquico.

Uma vez “descoberto” o Hino da Academia julgou-se que seria adequado atribuí-lo à Escola Naval (que não possuía) e nesse sentido foi, em Maio de 1981, solicitado ao Chefe do Estado-Maior da Armada fosse superiormente determinado que o hino que Marcos Portugal dedicou a D. João, Príncipe Regente (1809) e atribuído por D. Maria II (1846) à Academia dos Guardas-Marinhas passasse a ser o Hino da Escola Naval.

É assim que na cerimónia de abertura das comemorações do citado Bicentenário (3 de Maio de 1982) o Hino é executado, pela Banda da Armada, na presença do Presidente da República. Volta a sê-lo no encerramento das citadas celebrações (24 de Março de 1983). Desde então tem vindo a ser tocado na cerimónia do Juramento de Bandeira dos alunos finalistas na Escola Naval. O Hino da Escola Naval é actualmente também cantado nas festas da Escola, com letra do Cap. Ten. Ribeiro Cartaxo, composta em 1987, a qual determinou ligeiras alterações musicais elaboradas pelo então Chefe da Banda da Armada, Cap. Frag. Manuel Maria Baltazar.

Ao citar-se Marcos Portugal merece que seja recordada a figura do compositor português mais notável de todos os tempos. Nasceu em Lisboa a 24 de Março de 1762. Aos sete anos entrou para o Seminário Patriarcal e ali fez rápidos progressos no estudo da composição. Aos vinte e um anos foi admitido na Irmandade de Santa Cecília. Foi mestre de música no Teatro do Salitre para onde entrara em 1785. Por esta altura foram ali representadas várias peças musicais de sua autoria, adquirindo grande fama de compositor colocando-se a par de seu mestre Sousa Carvalho.

Muito conceituado e gozando do convívio da família real obteve os meios para ir para Itália com uma bolsa de estudos concedida pelo governo. Parte em 1782 ficando a residir em Nápoles.

Dando-se a conhecer como compositor realizou logo um ano depois uma ópera séria à qual se seguiram muitas outras nos teatros de Florença. Em 1794 apresentou pela primeira vez uma ópera sua no Scala de Milão. Seguem-se depois várias representações de óperas (bufas e sérias) nos teatros de Veneza. Durante a sua estada de oito anos em Itália escreveu vinte e uma óperas.

Regressou definitivamente a Portugal em 1800, rodeado de prestígio e de fama, sendo logo nomeado mestre da Capela Real e do Teatro de S. Carlos, onde já no ano anterior à sua vinda se tinham cantado algumas óperas suas.

Quando D. João VI partiu para o Brasil não o quis acompanhar. Ainda no princípio de 1810 esteve à testa do Teatro de S. Carlos, mas depois partiu definitivamente para o Brasil sendo recebido na Corte com todas as deferências devidas ao seu talento. No Rio de Janeiro o seu trabalho principal consistiu na composição de música religiosa para o serviço da Capela Real. Foi ali mestre do Príncipe D. Pedro.

Um ataque apoplético ocasionou a perda da suas incomparáveis faculdades artísticas e impossibilitou-o de acompanhar a família real no seu regresso a Lisboa. Viveu os seus últimos anos sem recursos. Morreu no Rio de Janeiro a 7 de Novembro de 1830.

Dez anos volvidos após a restauração do hino e para dotar a Marinha com um hino que o Regulamento de Honras e Continências prescreve e de que não dispunha, foi atribuído à Corporação (1993) a peça que Marcos Portugal compôs em 1809. O Hino da Marinha tem letra da autoria do 1º Ten. Jorge Moreira Silva.

A Escola Naval, legítima herdeira da Real Academia dos Guardas-Marinhas, fiel à sua missão de preservar a tradição, naquilo em que ela é válida, como vínculo com o passado e ponte para o futuro, instituiu-se assim, depositária de tão valioso património.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

38. O HINO DA REAL ACADEMIA DOS GUARDAS-MARINHAS

Andante Imperioso M.M. $\text{♩} = 112$

Tutti

Melais

Gr. Bombo



The image displays a musical score for the Hino da Real Academia dos Guardas-Marinhas. The score is written for a full orchestra, including strings, woodwinds, and brass. The tempo is marked 'Andante Imperioso' and the metronome marking is 'M.M. $\text{♩} = 112$ '. The score is in 3/4 time and features a key signature of one flat (B-flat). A decorative golden frame with a heart-shaped ornament at the top is superimposed over the score, containing a portrait of a man in a blue coat and white cravat. The portrait is of a young man with light-colored hair, looking slightly to the right. The score includes various musical notations such as notes, rests, and dynamic markings like 'Tutti', 'Melais', and 'Gr. Bombo'.



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 354 • ANO XXXI

JUNHO 2002 • MENSAL • € 1,25



DIA DA MARINHA-2002

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



FERNANDO PESSA, um inesquecível amigo da Marinha, que sempre acompanhou e, no seu trabalho, tudo fez por a prestigiar, merecendo o justo reconhecimento da Armada.

Foto de cima – 1986 – NE “Sagres” em viagem Açores/Lisboa.

Capitão-de-Fragata Castanho Paes, Comandante do navio; Almirante Andrade e Silva – Comandante Naval; Dr. Mário Soares, Presidente da República; General Tomaz Conceição Silva, Chefe da Casa Militar do PR; Comandante Rogério Fontes, oficial às ordens do PR e Fernando Pessa.

Foto de baixo – 1989 – O Almirante Andrade e Silva, Chefe do Estado-Maior da Armada condecora Fernando Pessa com a Medalha Naval de Vasco da Gama.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 354 • Ano XXXI

Junho 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

4

Tomada de posse do
Almirante CEMA.



10

História da presença
da Marinha em Timor



15

O novo regime legal da
Autoridade Marítima Nacional.

18

Dia da Marinha 2002.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
DIA DA MARINHA, MENSAGEM DO ALMIRANTE CEMA	6
ENTREGA DE COMANDO DA STANAVFORLANT / CONDECORAÇÕES NO EMGFA	9
A MARINHA DE D. MANUEL (26)	14
ACADEMIA DE MARINHA	20
O QUE É UM PLANETÁRIO?	22
EXERCÍCIO UNIFIED ODYSSEY 02	23
A INAUGURAÇÃO DE UMA EXPOSIÇÃO SOBRE TIMOR E A APRESENTAÇÃO DO "CATÁLOGO DAS OBRAS IMPRESSAS NOS SÉCULOS XV E XVI"	24
FISCALIZAÇÃO DA ACTIVIDADE DA PESCA NO ANO DE 2001	25
NOTÍCIAS	26
CONVÍVIOS	27
DESPORTO / SAIBAM TODOS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (20)	30
PRÉMIOS DA REVISTA DA ARMADA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA



DIA DA MARINHA-2002

Foto de
Cabo AD Mendonça

ANUNCIANTES:

FRILOPES; LUSITANIA - Companhia de Seguros, S.A.;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA EMPOSSOU O ALMIRANTE CEMA

Em cerimónia realizada no fim da manhã, do passado dia 7 de Maio, no Palácio de Belém, o Presidente da República empossou o Almirante Mendes Cabeçadas no cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, na presença das mais representativas figuras da hierarquia do Estado.

Estiveram presentes na cerimónia de posse o Primeiro Ministro Dr. Durão Barroso, o Ministro de Estado e da Defesa Nacional, Dr. Paulo Portas, membros do Governo e outras figuras da hierarquia do Estado, os Chefes do Estado Maior do Exército e da Força Aérea, este ainda em representação do CEMGFA por estar ausente no estrangeiro, bem como muitos oficiais dos três ramos. Após a cerimónia de tomada de posse que culminou com a assinatura do auto de posse, o Almirante Mendes Cabeçadas foi cumprimentado pelas individualidades civis e militares, designadamente muitos oficiais de Marinha.

No início da tarde, o Almirante Mendes Cabeçadas entrou nas instalações da Marinha, na Ribeira das Naus, onde lhe foram prestadas as respectivas honras militares por uma Companhia de Fuzileiros e Banda da Armada. Após o desfile da força, o Almirante Mendes Cabeçadas era aguardado na Casa da Balança pelos Oficiais Gerais e por Oficiais, Sargentos, Praças e Civis da Marinha, constituindo diversas delegações das várias unidades e dos serviços.

O Almirante Mendes Cabeçadas proferiu na ocasião, algumas palavras de improviso, referindo a grande confiança que deposita em todo o pessoal e que com ele conta para levar a Marinha a cumprir as suas missões, deixando um sinal de esperança para o futuro. Esta cerimónia terminou com os cumprimentos individuais de todos os presentes.



O Almirante Mendes Cabeçadas assinando o Compromisso de Honra.

Foto: Presidência da República / Orlando Teixeira



Chegada do Almirante CEMA às Instalações Centrais da Marinha.

Foto: Júlio Tito



O Almirante Mendes Cabeçadas saudando os representantes das várias Unidades e Serviços da Armada.

Foto: Júlio Tito

Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas

Chefe do Estado-Maior da Armada

Foto de Júlio Tito



O Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas nasceu em Lisboa, em 1943.

Entrou para a Escola Naval em 1961, sendo promovido a Guarda-Marinha em Janeiro de 1965.

Especializou-se em Comunicações em 1967 e possui os Cursos de Tática e Operações Navais e o Superior Naval de Guerra.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo efectuado uma comissão em Cabo Verde na corveta "Cacheu" e desempenhou funções de Chefe do Serviço de Comunicações no NRP "D. Francisco de Almeida". Exerceu os cargos de Comandante do NRP "Quanza", na Guiné, e do NRP "Oliveira e Carmo", nas áreas do Continente, Açores e Madeira, em vários exercícios nacionais e internacionais.

Em terra exerceu as funções de Chefe do Centro de Comunicações do Comando da Defesa Marítima dos Portos do Lago Niassa, do Centro de Comunicações do Ministério da Defesa e de Director da Estação Radionaval de Metangula, em Moçambique. Desempenhou funções nas Divisões de Pessoal e Organização e de Informações do Estado-Maior da Armada. Foi Ajudante de Campo do Chefe do Estado-Maior da Armada e do Ministro da Defesa Nacional, Chefe da Divisão de Informações do Comando Naval e Chefe da Secção de Movimentos da Repartição de Oficiais da Direcção do Serviço de Pessoal. Posteriormente, foi professor do Instituto Superior Naval de Guerra.

Na NATO exerceu as funções de Adjunto da Missão Militar em Bruxelas, entre Setembro de 1984 e Outubro de 1987 e em 1990 assumiu as funções de Chefe do Gabinete do Comandante-em-Chefe da Área Ibero-Atlântica, em Oeiras.

Em Agosto de 1996 foi promovido a Contra-Almirante e, dois meses mais tarde, assumiu o cargo de Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada. Após a promoção a Vice-Almirante, em Outubro de 2000, passou a exercer as funções de Director do Instituto Superior Naval de Guerra.

Em 7 de Maio de 2002 foi empossado como Chefe do Estado-Maior da Armada e promovido ao posto de Almirante.

Ao longo da sua carreira, o Almirante Mendes Cabeçadas recebeu vários louvores e condecorações, das quais se destacam duas Medalhas de Prata de Serviços Distintos, as Medalhas de Mérito Militar de 1ª, 2ª e 3ª Classes, as Medalhas de Ouro e de Prata de Comportamento Exemplar, as Medalhas Comemorativas das Campanhas em África (Cabo Verde, Moçambique e Guiné), a Medalha Naval de Vasco da Gama, e é também possuidor de duas Medalhas da Cruz Naval de 2ª Classe.

Dia da Marinha

Mensagem do Almirante CEMA

Comemoramos hoje o Dia da Marinha, evocando a chegada de Vasco da Gama a Calecute, em 20 de Maio de 1498. A sua viagem marcou um dos pontos mais altos da dinastia de Avis que, no curto espaço de um século, conseguiu consolidar as fronteiras europeias do País e lançar um empreendimento marítimo que levou os portugueses a três outros continentes.

O sucesso alcançado por Portugal nessa época ficou a dever-se à mobilização de todo o seu potencial estratégico para uma empresa que foi assumida como projecto nacional e no qual se conjugaram a visão da classe dirigente, a determinação dos executores e os meios militares, científicos e financeiros necessários à sua realização. Foi isto que basicamente permitiu a um pequeno povo modificar o seu destino e influenciar o Mundo através do estabelecimento de relações entre regiões que se desconheciam.

As cerimónias do Dia da Marinha deste ano foram consideravelmente reduzidas por força das restrições financeiras que afectam o Ramo, mas não serão destituídas do simbolismo que tradicionalmente as caracteriza, nem deixarão de homenagear a memória dos marinheiros portugueses de todas as épocas.

O local escolhido para a celebração não poderia ser mais apropriado pois esta Praça está profundamente associada à História de Portugal e nela encontramos variadas referências às razões culturais e políticas que estão na génese da nossa identidade nacional, europeia, atlântica e lusófona. É neste quadro de múltiplas pertenças que a Marinha continua a servir o País, desenvolvendo uma actividade que merece breve referência nesta ocasião.

Começo naturalmente pelas missões desenvolvidas em Timor-Leste, que hoje ascendeu à independência. Temos manti-

do uma companhia de fuzileiros integrada no Batalhão Português que se encontra ao serviço das Nações Unidas e prestamos assessoria à formação da componente naval das Forças de Defesa de Timor-Leste, no âmbito dos compromissos que Portugal assumiu na Conferência de Doadores de Dili. Saudamos com

Defesa Nacional estabeleceu com Angola, Cabo-Verde, Guiné, Moçambique e São Tomé e Príncipe.

No âmbito da Aliança Atlântica temos mantido em permanência uma fragata na STANAVFORLANT desde Abril do ano passado e assegurámos o comando daquela força de reacção imediata durante cerca de doze meses.

Integramos também uma fragata em todas as activações da EUROMARFOR e participámos em diversos exercícios internacionais aliados com navios, fuzileiros e mergulhadores.

Nas águas de responsabilidade nacional assegurámos o exercício da autoridade do Estado, a vigilância e fiscalização, a investigação científica do mar e todas as missões de interesse público que nos foram atribuídas pelo Governo, designadamente no âmbito da autoridade marítima, da segurança e salvamento marítimo, da segurança da navegação, da fiscalização da pesca, do assinalamento marítimo, do combate à poluição e da preservação do domínio público marítimo.

Contribuímos ainda com uma corveta para o controlo da zona da *Convenção para a Cooperação Multilateral de Pescas no Atlântico Nordeste*, no seguimento de uma decisão do Conselho de Ministros da Pesca da União Europeia.

Considero que todas estas missões foram cumpridas

de forma exemplar e com assinalável prestígio para o País. No entanto, apesar de a actividade operacional em 2001 ter atingido níveis próximos dos alcançados em anos anteriores, não foi possível evitar a progressiva erosão do sistema de apoio logístico da Esquadra, inclusivamente quanto a pessoal mais qualificado. Esta situação foi naturalmente vista com apreensão pelos efeitos que poderia vir a ter em vários sectores da Marinha.

Sendo a primeira vez que me dirijo à Marinha desde a minha recente tomada



emoção o novo País e a sua jovem Marinha, desejando-lhes o melhor futuro. Em paz, em liberdade e em progresso.

No âmbito das relações bilaterais com os países lusófonos, a Escola Naval e as escolas técnicas da Marinha têm continuado a formar alunos dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa e o Instituto Superior Naval de Guerra tem recebido oficiais daqueles países e do Brasil. Num plano diferente, continuámos a colaborar em vários projectos de cooperação técnico-militar que o Ministério da

de posse, parece-me assim oportuno tecer algumas considerações sobre o momento que atravessamos e as perspectivas que se nos abrem para o futuro.

No início de 2002 a situação da Marinha agravou-se com a descida do orçamento de investimento (LPM e PIDDAC) e, em particular, devido à queda abrupta do orçamento de operação e manutenção que obrigou a restringir consideravelmente a actividade operacional, especialmente ao nível das missões de interesse público.

Não me vou alongar no enunciado das dificuldades que enfrentamos porque elas são conhecidas, estão estudadas e o actual Governo manifestou claro empenho na sua resolução. Estou certo de que, depois de ponderados todos os factores de decisão, incluindo o "factor tempo", serão tomadas as decisões políticas que melhor servirão o interesse nacional.

Desde já, o Orçamento Rectificativo, recentemente aprovado pela Assembleia da República, vai permitir repor a actividade operacional em níveis mais próximos dos exigíveis pelas missões atribuídas à Marinha e, num outro plano, vai possibilitar a correcção de desigualdades remuneratórias entre as categorias de sargentos e de praças das Forças Armadas e de outros corpos militares, bem como o ajustamento de suplementos na Polícia Marítima e no Instituto de Socorros a Náufragos.

Encaro estes desenvolvimentos como um sinal positivo, de duplo significado. Por um lado, a indicação de que o Governo atribuirá à Marinha os recursos necessários ao cumprimento das missões exigidas pelo interesse do País. Por outro lado, como o prenúncio de uma maior atenção às aspirações sociais dos militares, militarizados e civis da Marinha.

Sem prejuízo desta nota de esperança, assumimos claramente que nos cabe uma quota-parte dos sacrifícios impostos pela difícil situação das finanças públicas do País, com o qual é nossa obrigação ser solidários. Desta forma, reconhecemos que não será possível resolver os proble-

mas da Marinha com a celeridade que desejaríamos.

Teremos, assim, que prosseguir as missões e tarefas da Marinha sabendo de antemão que no curto prazo não se registarão melhorias significativas na área financeira mas, por outro lado, sabendo também que não ocorrerão cortes inopinados, nem atrasos sistemáticos na descativação de verbas. Estas condições permitirão retomar o planeamento da actividade possível nas áreas da operação e da manutenção.

Vai ser constituída em breve a nova equipa de almirantes e de oficiais de outras patentes que assegurarão as actividades da Marinha ao nível de comando,

cadres necessários à avaliação global do desempenho do Ramo.

Desejo ainda que a nova equipa fomenta o planeamento de médio e longo prazos - em cada uma das áreas funcionais e no seu conjunto integrado - tendo em vista o estabelecimento de quadros realistas de evolução e de mudança.

Na linha dessa orientação, importa prosseguir os trabalhos de actualização dos *Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha*, logo que fique concluída, em sede própria, a revisão do *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*, do *Conceito Estratégico Militar*, das *Missões Específicas das Forças Armadas* e do *Sistema de Forças Nacional*.

Ainda no âmbito do estudo e planeamento, considero que a Marinha deverá manter e aprofundar a atitude de abertura ao exterior que vem seguindo há alguns anos, dando-se a conhecer e, simultaneamente, procurando obter benefícios do manancial de conhecimento existente na sociedade civil nas mais variadas áreas do saber. No meio académico e científico, em particular, poderemos encontrar novas visões e formas de pensar que serão úteis para a análise de cenários de evolução e prospectar os desafios do futuro.

De todas as áreas funcionais da Marinha, a do pessoal é a que continua a suscitar maior atenção e, de momento, é também

aquela que maiores preocupações causa devido às carências que a afectam e que devemos assumir como inultrapassáveis no curto e médio prazo.

Vamos adoptar medidas que permitam corrigir as insuficiências que se verificam em algumas classes e especialidades, em termos quantitativos e qualitativos, com a consciência de que as medidas que agora adoptarmos só produzirão resultados dentro de alguns anos.

Teremos, por isso, que aprender a viver com a situação existente e encontrar soluções que permitam atenuar as implicações mais negativas. Visualizo dois caminhos a adoptar em simultaneidade:



de estado-maior, dos órgãos centrais de administração e direcção, de conselho e de implantação territorial, bem como da componente operacional do sistema de forças nacional e do sistema de autoridade marítima.

Para além dos tradicionais atributos de competência, experiência e coesão, pretendo que a nova equipa tenha uma visão articulada da Marinha, imprimindo-lhe uma dinâmica consistentemente suportada por métodos modernos de gestão. Por essa razão, considero necessário prosseguir o desenvolvimento e implantação dos *Sistemas de Informação da Marinha* que proporcionarão os indi-

em alguns casos teremos de rever novamente as lotações e, em outros, vamos ter que concentrar os recursos existentes por forma a rentabilizar as suas potencialidades. Isto, porque as dificuldades presentes não podem constituir um ónus que nos impeça de projectar o futuro.

Entretanto, procuraremos ter em consideração as aspirações do pessoal, quer ao nível da gestão que desejamos mais flexível, quer das condições de bem estar que tentaremos continuar a melhorar ao nível da habitabilidade das infra-estruturas.

E, naturalmente, não deixaremos de continuar a meditar nas razões que levam o nosso pessoal a abandonar as fileiras, não só para a vida civil, como também para outros sectores do Estado. Em função das conclusões a que formos chegando, adoptaremos as medidas que estejam ao nosso alcance e apresentaremos para consideração da tutela as propostas que nos pareçam mais indicadas para inverter essa tendência.

A segunda maior preocupação da Marinha continua a residir na modernização da Esquadra que, depois dos adiamentos verificados nos principais programas de reequipamento, está a ser afectada pela crescente obsolescência de várias unidades.

Teremos, assim, que prolongar a vida útil de vários navios para além do que seria normal e aconselhável - naturalmente nos casos em que isso for exequível e sem quebras de segurança - com a consciência de que essa solução acarretará custos acrescidos para o sistema logístico da Marinha, que reconhecemos estar fragilizado e descapitalizado.

Vamos acompanhar esta questão com o maior cuidado, concentrando os recursos disponíveis na sobrevivência do núcleo militar da Esquadra, designadamente nas três fragatas da classe "Vasco da Gama" e respectivos helicópteros orgânicos, nos dois submarinos que restam e no navio reabastecedor.

Estes meios são a razão de ser da Marinha, enquanto ramo militar inserido na estrutura da Defesa Nacional. Longe de ser um dispendioso luxo, esta é hoje, para todos os países, como para Portugal, essencial à manutenção de um ambiente de segurança que é condição indispensável ao progresso e ao desenvolvimento.

Simultaneamente, teremos de retardar a degradação de alguns dos navios que asseguram as missões de interesse público, dando assim tempo a que as decisões políticas nesta área possam surgir.

Apesar das dificuldades sentidas ao nível do pessoal e do material, teremos que continuar a garantir condições mínimas de operação aos navios, fuzileiros e mergulhadores - que são a face mais visível do Ramo - e, também, que salvaguardar a estrutura que proporciona os

elevados padrões de operacionalidade e desempenho que conseguimos atingir. Temos orgulho nesses resultados e consideramos que credibilizam o País.

Continuaremos, por isso, a manter os programas de treino operacional das unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores - sempre que possível em simultâneo com outras missões - e a recorrer ao "Operational Sea Training" da Marinha Britânica para a avaliação das fragatas da classe "Vasco da Gama".

Vamos prosseguir o programa de reestruturação iniciado no Arsenal do Alfeite - no contexto da actual lei orgânica, ou de outra que venha a ser elaborada - tendo em vista o aumento da sua eficiência e eficácia, bem como a redução das despesas fixas e a aplicação dos recursos disponíveis nas actividades que estão na base da razão de ser do estaleiro.

Continuamos a considerar que a Marinha necessita de um arsenal junto à base naval. No entanto, ele pode ter uma menor dimensão humana, pode e deve ser mais eficiente e deve ser dotado de instrumentos que agilizem a gestão. Continuaremos a trabalhar nesse sentido.

A Marinha atribui a maior relevância aos projectos do *Reordenamento do Parque Escolar* e da *Modernização e Automatização das Estações Radionavais*, cujos programas é imperioso prosseguir e concretizar.

Espera-se que o primeiro destes projectos - que inclui a futura *Escola de Tecnologias Navais* - venha a permitir uma maior racionalização de recursos humanos e materiais e, simultaneamente, que proporcione condições de trabalho e bem-estar propícias ao desenvolvimento do conhecimento. O projecto vai ainda acolher o novo *Sistema de Formação da Marinha* que foi estruturado numa perspectiva decididamente virada para o futuro e de integração no sistema mais vasto de formação nacional, com o qual deverá ser compatível nos graus de equivalência académica e de qualificação profissional.

No âmbito do projecto de *Modernização e Automatização das Estações Radionavais*, temos vindo a trabalhar no sentido de a principal estação do Continente vir a ser localizada nas actuais instalações da NATO da Fonte da Telha e de Coima, assegurando os serviços de radiocomunicações a navios portugueses e aliados. Esta solução permite antever o possível abandono, a prazo, das infra-estruturas que actualmente ocupamos em Algés e Monsanto.

A determinação das linhas de orientação e domínios prioritários de actuação do Instituto Hidrográfico passou recentemente a ser exercida pelo Ministro de Estado e da Defesa Nacional em articulação com o Ministro da Ciência e do Ensino Superior. A Marinha colaborará na definição do ponto de equilíbrio entre

o papel do Instituto na estrutura militar da Defesa Nacional e as actividades que desenvolverá no domínio da ciência, tirando proveito da sua capacidade no domínio da investigação científica do mar.

Ainda no âmbito do Instituto Hidrográfico, atribuo a maior prioridade ao aprontamento dos navios que estão a ser convertidos para actividades hidro-oceanográficas, dada a necessidade de garantir o apoio às operações navais, no âmbito nacional e internacional, e de prosseguir os estudos científicos do mar nas águas de jurisdição e interesse nacional.

Encerrando um ciclo de trabalhos inter-departamentais que decorreu durante cerca de uma década, foi recentemente estabelecido um novo enquadramento conceptual para o Sistema da Autoridade Marítima e um novo regime orgânico para a Autoridade Marítima. O novo modelo reconheceu a intervenção da Marinha nas missões de interesse público e atribuiu ao capitão de porto um conjunto de competências de maior relevância no exercício da Autoridade do Estado, embora assumindo uma nova metodologia de intervenções no porto e nas áreas de jurisdição marítima.

É agora fundamental que se articulem todas as entidades com intervenção e responsabilidades no espaço marítimo e, em particular, entre a autoridade marítima e as autoridades portuárias, tendo em vista a eficácia da sua actuação na defesa do interesse público.

Não vou alongar mais esta intervenção, apesar de ter consciência de que muitos projectos ficaram por referir.

Termino com uma breve nota final que é também um voto de confiança e esperança:

A Marinha vai continuar a assegurar com carácter permanente e em todos os dias do calendário, o exigente conjunto de missões que o País lhe atribuiu e, ao mesmo tempo, manterá um perseverante esforço de modernização e de adaptação ao futuro. É esta a tarefa que nos cabe no tempo presente e que cada um de nós deve assumir como um desafio pessoal no seu nível de competência e responsabilidade.

Conto com todos os militares, militarizados e civis da Marinha - homens e mulheres - aos quais saúdo, em particular àqueles que cumprem missões fora do território ou das águas nacionais, para continuarmos a servir o País com patriotismo, empenho e a excelência que são nosso apanágio, mantendo o espírito de serviço público que é tão próprio da Instituição secular a que pertencemos.

Muito obrigado.



José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas
Almirante

Entrega de Comando na STANAVFORLANT

Em cerimónia realizada na estação marítima da Rocha Conde d'Óbidos, o General do Exército Americano William F. Kernan, Supremo Comandante Aliado para o Atlântico, procedeu no passado dia 5 de Abril à entrega de comando desta prestigiada Força de Reacção Imediata da NATO ao Contra-Almirante da Marinha de Guerra Espanhola Manuel Otero Penelas, que rendeu o Comodoro Fernando José Ribeiro Melo Gomes.

Completo-se assim o segundo Comando Nacional da STANAVFORLANT, resultando no empenhamento desde o dia 30 de Março de 2001 das três fragatas da classe Vasco da Gama e de um Estado-Maior Nacional composto por dois Oficiais, sete Sargentos e duas Praças.

O período de Comando Nacional fica indelevelmente assinalado pelos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001, em par-

titular pelo subsequente emprego da STANAVFORLANT no período de 7 de Dezembro de 2001 a 14 de Janeiro de 2002, na Operação Direct Endeavour, verificando-se pela primeira vez na história da Aliança o emprego operacional de meios ao abrigo do Artigo V do Tratado de Washington.

Presentemente, para além do NRP "Vasco da Gama", a força integra ainda os seguintes navios: SPS "Canarias" (Espanha), navio-chefe, FGS "Lutjens" (Alemanha), HDMS "Olfert Fischer" (Dinamarca), HMS "Norfolk" (Reino Unido), HNoMS "Narvik" (Noruega), USS "Samuel B. Roberts" (Estados Unidos da América), aos quais se irão juntar o ITS "Granatiere" (Itália) e o reabastecedor HNMS "Amsterdam" (Holanda). Um total de mais de 1 800 homens e mulheres servem a bordo destes navios.

A STANAVFORLANT largou de Lisboa a 8 de Abril, de regresso ao Mediterrâneo Oriental, onde renderá a STANAVFORMED por um

período de 3 meses, na Operação Direct Endeavour, continuando assim o esforço da Aliança na luta contra o terrorismo.

A STANAVFORLANT é a primeira Força Naval Multinacional constituída em tempo de paz. Arvorando continuamente a bandeira da NATO ao longo de 34 anos, mais de 155 000 homens e mulheres serviram a bordo de 600 navios. Por ano a força percorre mais de 50 000 milhas, participando em exercícios NATO e nacionais e fazendo visitas de cortesia. Ao longo da sua existência mostrou o valor intrínseco de uma força naval permanente, operando livremente em águas internacionais e disponível, com um elevado grau de prontidão, para um leque variado de missões. Pela sua natureza, é um indispensável instrumento de resposta a crises, num cenário em constante evolução.



CONDECORAÇÕES NO EMGFA

Realizou-se no passado dia 23 de Abril no Gabinete do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) a cerimónia de condecoração do CALM Duarte Lima e do Comodoro Melo Gomes, ambos com a Medalha de Ouro de Serviços Distintos.

O CALM Duarte Lima foi condecorado pela forma competente, responsável e dedi-

cada como desempenhou as funções de Assistant Chief of Staff Resources no Quartel-General do SACLANT. Oficial com grande experiência e elevado nível de conhecimentos, pautou a sua acção com notória ponderação, esgrimindo a sua capacidade de planeamento e gestão, sendo ainda de salientar o espírito de colaboração que soube imprimir entre o EMGFA e o Quartel-General do SACLANT.

O Comodoro Melo Gomes foi condecorado pela sua competência e notabilidade da sua acção como Comandante da Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT). Para o sucesso alcançado contribuíram a capacidade de trabalho, os conhecimentos técnico-navais,

experiência operacional e de comando deste oficial, que mereceu múltiplas referências elogiosas dos Comandos da NATO.

Estiveram presentes ao acto o Vice-CEMA VALM Mota e Silva e o Comandante Naval VALM Silva Santos bem como vários Oficiais Generais e outros Oficiais em serviço no EMGFA.



A história da presença da Marinha em Timor

- por ocasião da independência do território -

INTRODUÇÃO

Agora que Timor-Leste se tornou num país independente considero de interesse descrever, de um modo sucinto, o que foi a presença da Marinha Portuguesa naquele território, nomeadamente após a II Guerra Mundial.

O mais afastado e talvez por esse facto o espaço português mais esquecido do governo central, Timor só foi elevado à categoria de província dependente directamente de Lisboa em 1906. Antes esteve subordinado a Goa, então sede do Governo Geral da Ásia, a partir de 1844 integrado na província de Macau, Timor e Solor, com capital em Macau e em 1896 considerado um distrito autónomo.

Povo com características muito próprias (1) o timorense fez-se notar pela mentalidade guerreira, daí as suas lutas internas e por vezes a contestação à soberania portuguesa. De referir que as forças militares de origem europeia estacionadas no território sempre foram diminutas tendo por isso de se recorrer ao emprego de milícias locais, as denominadas tropas de 2ª linha. Quando a situação se agravava era solicitada a presença de unidades navais, normalmente estacionadas em Macau, porto situado numa área mais importante no aspecto político e económico e onde os navios tinham um eficaz apoio logístico, principalmente desde fins do século XIX em Hong-Kong. No que respeita a Timor até 1950, ano da independência da Indonésia, os portos de apoio próximo foram Singapura ou Surabaya tendo sido depois Port Darwin, na Austrália. Salienta-se que nunca existiram no território timorense oficinas navais dignas desse nome e o primeiro cais acostável para navios



Canhoneira "Pátria".

oceânicos apenas foi inaugurado em Díli em 10 de Junho de 1965.

Embora o presente trabalho trate essencialmente do período que decorre desde o fim da II Guerra Mundial, capitulação do Japão em Setembro de 1945, até à actualidade, far-se-à seguidamente uma referência aos finais do século XIX e às primeiras quatro décadas do século XX.

AS REVOLTAS DOS FINS DO SÉCULO XIX

Nos anos oitenta do século XIX eram as canhoneiras habitualmente em serviço em Macau que, quando necessário, acorriam a Timor. A 3 de Março de 1887 acontece o **assassinio do governador**, Capitão-tenente Alfredo de Lacerda Maia, relacionado com esta ocorrência permanecerão em Timor por breves períodos em 1887 a canhoneira "**Rio Tâmega**", em 1888 a "**Tejo**" e em princípios de 1889 e inícios de 1890 a "**Rio Lima**".

Na **Guerra dos reinos de Leste**, que ocorre entre 16 de Outubro e 28 de Novembro de 1889, intervirá a "**Tejo**".

Em 1893 dá-se a **revolta de Maubara**, a canhoneira "**Diu**" em Junho e Julho tem uma participação decisiva contribuindo com a respectiva força de desembarque (2).

Em 1895 nova instabilidade, **acontecimentos de Batugadé**, em que são mortos militares europeus, ocorre a "**Bengo**" que estacionará em águas do território durante o último trimestre desse ano e irá posteriormente neutralizar a **revolta de Batugadé**, em Julho e Agosto de 1896.

Com o final do século e a notável **acção do governador Celestino da Silva** a situação mantém-se calma e visitaram Timor, essencialmente para *mostrar bandeira*, as canhoneiras "**Liberal**" em Abril de 1900, a "**Diu**" em Abril e Maio 1902 e os cruzadores "**Adamastor**" de Julho a Setembro de 1908 e em Setembro de 1910 o "**Vasco da Gama**".

DA IMPLANTAÇÃO DA REPÚBLICA À INVASÃO JAPONESA

Após a implantação da República seguiu-se um período de grande agitação política no Portugal europeu que teve obviamente repercussões na Marinha, cuja disponibilidade de navios para o serviço no Ultramar foi cada vez sendo mais limitada.

Em comissão no Extremo-Oriente destacava-se a presença, em Macau, da canhoneira "**Pátria**" (3), que conjuntamente com o cruzador "**Adamastor**" e a canhoneira "**Chaimite**" tinham sido construídos no Arsenal da Marinha em Lisboa, por subscrição dos residentes portugueses no Brasil e como resposta ao Ultimato inglês de 1890.

Foi a canhoneira "**Pátria**" que esteve presente logo a seguir à **revolta de**



Canhoneira "Liberal".



O Aviso de 2ª Classe "Gonçalves Zarco" fundeado no porto de Díli visto de través e de proa.

Manufai, em Dezembro de 1911. O navio permaneceu em Timor de Janeiro a Agosto de 1912, tendo apoiado acções terrestres com a artilharia de bordo e intervido nas mesmas com uma força de desembarque comandada pelo 2º Tenente Jaime do Inso (4). De notar que a "Pátria", de Abril a Junho, foi comandada pelo então Capitão-tenente Gago Coutinho (5).

Entretanto a Marinha caminhava assustadoramente para o zero naval e só ressurgiria com o **Programa Magalhães Corrêa**, cujos primeiros navios foram entregues em 1933, sendo dois avisos de 1ª classe e quatro de 2ª destinados ao serviço no Ultramar.

Após a citada **revolta de Manufai**, a situação em Timor manteve-se relativamente calma até ao início da II Guerra Mundial no Pacífico em 1941, tendo sido durante esse período visitada, muito esporadicamente, pelas canhoneiras da Estação Naval de Macau.

O primeiro navio do **Programa Magalhães Corrêa** a escalar Díli foi o aviso "Gonçalves Zarco" (6), de 15 de Junho a 19 de Julho de 1939 e de 24 de Março a 3 de Maio de 1941 o "Gonçalo Velho" (6) navegou em águas timorenses, tendo sido o último navio de guerra português a aportar ao território antes da invasão nipónica.

Em Janeiro de 1942 o "Gonçalves Zarco" largou de Lourenço Marques comboiando o transporte de tropas "João Belo", com o

objectivo de substituir as **forças australianas e holandesas que tinham, em 17 de Dezembro de 1941, desembarcado em Díli** sem autorização do governo português e alegando que o território não estava suficientemente defendido, mas os **japoneses**, como reacção à presença das tropas aliadas **invadiram Timor em 20 de Fevereiro de 1942**, pelo que o "Zarco" foi desviado para Goa.

DO FIM DA II GUERRA MUNDIAL AO 25 DE ABRIL

Só em Setembro de 1945, após a **rendição do Japão** e por consequência o fim da II Guerra Mundial no Pacífico, a Marinha regressa a Timor. Nesse mesmo mês chega a Díli o "Gonçalves Zarco" (7) vindo de Lourenço Marques a escoltar o transporte de tropas "Angola" e mais tarde também, integrados nas **Forças Navais de Recuperação da Soberania Portuguesa em Timor**, o "Bartolomeu Dias" e o "Afonso de Albuquerque" (8). Foi a presença mais notória, desde sempre, da Marinha em Timor, tendo a mesma contribuído para o rápido restabelecimento da autoridade do governo português no território.

As perturbações internas na China após a II Guerra Mundial com o desenvolvimento do comunismo e por consequência com reflexos em Macau e também a **instabilidade nos territórios portugueses da Índia,**

após a **independência da União Indiana em 1947**, fizeram com que a presença da Marinha em Timor fosse muito escassa, chegando a ser inexistente durante um elevado número de anos - vide Quadro 1. Assim, entre 1955 e 1964 apenas o "Gonçalves Zarco" se manteve em permanência no Extremo Oriente, com base em Macau, cumprindo 7 missões em Timor (9). É curioso constatar que este navio foi aquele que esteve mais tempo fora do porto de armamento, quase 9 anos, tendo largado de Lisboa para comissão no Extremo-Oriente em 29 de Setembro de 1955 só regressou em 16 de Março de 1964.

Nos princípios dos anos 60, data do início da **guerra de África**, obviamente o esforço da Marinha fez-se sentir prioritariamente naquele continente e Timor será novamente secundarizado.



Estação Radionaval de Díli (Comando e Central Receptora).

Verifica-se que desde Janeiro de 1964, data da última estadia do "Zarco", até Outubro de 1975 com a chegada da corveta "Afonso Cerqueira" à ilha de Ataúro, apenas dois navios escalaram Díli, foram as fragatas "D. Francisco de Almeida" em 1966, a pedido do Ministro dos Negócios Estrangeiros numa missão especificamente de soberania de curta duração e em 1970 a "Comandante João Belo" (10) em trânsito para Sidney, onde representou Portugal nas comemorações do 2º centenário do desembarque do Capitão Cook na Austrália.

A ausência do exercício de soberania em águas de Timor era um problema premente e para minorá-lo em 9 de Abril de 1973 chegou a Díli, a bordo de um navio mercante, a lancha de fiscalização "Tibar" (11), ex-Albufeira, que se manteve operacional até Outubro de 1975, tendo ficado atribuída ao Comando de Defesa Marítima de Timor. Efectuou esta lancha patrulhas na área visitando vários portos, inclusive o

QUADRO 1: DO FIM DA II GUERRA MUNDIAL À INVASÃO INDONÉSIA

Navios/Anos	1945	1946	1947	1950	1951	1952	1957	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1966	1970	1975	1976
Afonso de Albuquerque	3 OUT 5 NOV	23 FEV 16 ABR	15 FEV 9 ABR			19 FEV 21 FEV											
Bartolomeu Dias	27 SET	25 JAN 30 AGR 4 SET															
Gonçalves Zarco	27 SET 7 OUT						26 MAI 6 JUN	26 JUL 6 AGR	30 JUL 19 SET	12 MAR 30 MAR 18 SET 5 DEZ	16 MAR 15 JUL	23 AGR	27 JAN				
Gonçalo Velho					27 MAI 6 JUN												
João de Lisboa				31 DEZ	28 FEV												
D. Francisco de Almeida													7 JAN 1 FEV				
Comandante João Belo														1 ABR 14 ABR			
Afonso Cerqueira															6 OUT 8 DEZ		
João Roby															24 NOV	18 MAR	
Oliveira e Carmo																14 JAN 18 MAI	



Lancha de fiscalização "Tibar".

de Kupang, a capital do Timor indonésio, e constituiu o único meio que o governo local dispunha para estar ligado por via marítima, ao enclave de Oé-Cusse. Em Outubro de 1975 foi abatida como navio da Armada e em Novembro do mesmo ano perdeu-se nas costas das Filipinas, quando seguia a reboque com destino a Macau.

DO 25 DE ABRIL À INVASÃO INDONÉSIA

Entretanto a **revolução de Abril de 1974** vai alterar profundamente a estabilidade social timorense que desde o fim da II Guerra Mundial se tinha mantido sem problemas de maior, apenas pequenas escaramuças surgiam, por vezes, na fronteira com o Timor indonésio, motivadas por roubos de gado sendo prontamente resolvidas com o emprego de tropas de 2ª linha e as notícias de pseudo reacções da população à autoridade local não passavam, a maioria das vezes, de simples boatos.

Preocupado com a situação e na qualidade de Comandante da Defesa Marítima, cargo que em Setembro de 1973 tinha assumido, em Outubro do ano seguinte solicitei ao Estado-Maior da Armada a vinda urgente de uma unidade naval oceânica, já que a presença da mesma poderia não só garantir a soberania nas águas timorenses, que à data era, como atrás referido, muito limitada, como também constituiria um meio de dissuasão para quaisquer movimentos internos ou externos contra a autoridade do governo local. Infelizmente o meu pedido só seria satisfeito tarde de mais!

Em Agosto de 1975 inúmeros factores, ainda hoje muito controversos mas que a História certamente se encarregará de esclarecer, levam ao descontrolo da situação por parte do governo local, facto que motivou a sua saída de Díli, conjuntamente com a totalidade do pessoal de Marinha (12).

Foi na lancha "Tibar" que o governador e os seus colaboradores mais próximos se

deslocaram para a ilha de Ataúro e a bordo da qual, mais tarde, escalei Kupang em missão logística e onde estabeleci contactos com o governador indonésio.

Em Outubro fundeou junto da ilha de Ataúro, então o único espaço timorense sob soberania portuguesa, a corveta "Afonso de Cerqueira" (13). Uma unidade naval voltava a Timor após 5 anos de ausência. Mais tarde o governador afirmou:

Em 6 de Outubro chega finalmente a Ataúro a corveta Afonso Cerqueira, o que melhora consideravelmente a situação, por aumentar a segurança e garantir as comunicações com Lisboa, possibilitando também que se fizessem patrulhamentos, que permitiriam uma melhor aviação do que se estava a passar. Este foi o primeiro apoio militar vindo de Portugal, após quase dois meses passados do início dos acontecimentos e cerca de um ano depois de ter sido solicitado! Lamentável que houvesse sido assim, pois se tivesse chegado mais cedo poderia ter evitado muitas das situações vividas. (14)

A missão da corveta visava aspectos de segurança, comunicações e transporte ficando sob controlo operacional do governador e comandante chefe para fins humanitários, logísticos e de informações.

Em Novembro fundeou no Ataúro a "João Roby" e foi aí que com a "Afonso Cerqueira" presenciou, à distância, a invasão indonésia de Díli em 7 de Dezembro, tendo os dois navios embarcado, nessa data, os militares europeus estacionados em Ataúro.

Entretanto a "Afonso Cerqueira" regressa a Lisboa e em Janeiro de 1976 com a chegada da "Oliveira e Carmo" esta unidade naval conjuntamente com a "João Roby" formam a FORNAVITIMOR patrulhando as águas de Timor até Março, mês em que a força naval é dissolvida. A "João Roby" regressa à Europa e a "Oliveira e Carmo" manter-se-à nos mares de Timor até Maio, largando seguidamente para Lisboa.

A História repetiu-se, a Marinha tinha como sempre ocorrido em auxílio de Timor, embora tardiamente e demonstrado a enorme falta que fizera nos momentos decisivos.

DO FIM DA OCUPAÇÃO INDONÉSIA À INDEPENDÊNCIA

Só em Novembro de 1999, após 24 anos de ocupação indonésia, a Marinha regressa, com a chegada da fragata "Vasco da Gama" (15), que integrou a componente naval da INTERFET (Força Internacional de Timor-Leste) e foi rendida em Março de 2000 pela "Comandante Hermenegildo Capelo" (16) que terminou a sua comissão em Junho do mesmo ano.

Estas unidades navais desempenharam missões logísticas e humanitárias cooperando também na reconstrução de infra-estruturas básicas no território.

Entretanto a 20 de Janeiro de 2000 a INTERFET transferiu oficialmente a responsabilidade do território para a UNTAET (Administração Transitória das Nações Unidas para Timor-Leste). O território foi dividido, para efeitos de segurança em 4 sectores, com o central sob responsabilidade de Portugal, do qual uma parte, a correspondente ao distrito de Manufai, o mesmo onde em 1912 tinha eclodido uma violenta revolta, ficou atribuída à Marinha através dos seus fuzileiros (17). Assim, desde Fevereiro de 2000 até à presente data **Companhias de Fuzileiros** (150 homens) têm efectuado comissões de 6 meses em Timor.

A ACÇÃO DO PESSOAL DOS SERVIÇOS DE MARINHA E DO COMANDO DA DEFESA MARÍTIMA DE TIMOR

A presença da Marinha em Timor ao longo dos tempos não se concretizou apenas por intermédio das suas unidades navais e dos seus fuzileiros, também foi notável a acção do pessoal pertencente aos **Serviços de Marinha** e a partir de 1961 aos do **Comando da Defesa Marítima**.

Desde 1887 que um oficial da Armada desempenhou o cargo de Capitão dos Portos de Timor e por inerência Chefe dos Serviços de Marinha, departamento que era responsável por toda a actividade marítima do território. Destaca-se neste âmbito a instrução, a formação e a gestão das guarnições pertencentes ao trem naval local (18). Também, desde 1965 ano da

QUADRO 2: DO FIM DA OCUPAÇÃO INDONÉSIA À INDEPENDÊNCIA

Navios - Companhias de Fuzileiros/Anos	1999	2000	2001	2002
Vasco da Gama	19 NOV	15 FEV		
Comandante Hermenegildo Capelo		6 MAR 14 JUN		
CF 22		29 FEV 22 AGO		
CF 23		19 AGO	1 MAR	
CF 21			26 FEV 21 OUT	
CF 22			16 OUT	→



Acção dos fuzileiros junto da população.



Fragata "Cmte. Hermenegildo Capelo" atracada ao cais de Dili em Março de 2000.

inauguração do porto de Díli, o Capitão dos Portos presidiu à respectiva Junta Autónoma. A partir de 1961 com a nova organização da Marinha foi criado o Comando da Defesa Marítima de Timor, cujo comandante era em acumulação o Capitão dos Portos. Em 1962 quando a **Estação Rádio-Naval de Díli** se tornou operacional, a mesma ficou integrada no Comando da Defesa Marítima e por ocasião dos graves acontecimentos de Agosto de 1975 foi a *última voz de Portugal em Timor* (19).

A EDIFICAÇÃO DA MARINHA DE TIMOR-LESTE

Na Conferência de Dadores de 21 Novembro de 2000 Portugal comprometeu-se a fornecer o *treino básico e edificar a Marinha* timorense, acção que compreendia a cedência de 2 lanchas de fiscalização e a formação das respectivas guarnições (20), embarcações essas da ex-classe "Albatroz", que são presentemente a "Oé-Cusse" e a "Ataúro". Estes primeiros navios de Timor-Leste, após a intervenção da **Acessoria da Marinha Portuguesa** para o território, foram oficialmente integrados em Janeiro de 2002 na **Compo-**

nente Naval das Forças de Defesa do Território (21).

Mais uma vez a Marinha teve uma acção de relevo em Timor, agora na sua constituição como país independente.

CONCLUSÕES

Pode-se afirmar que a presença da Marinha foi fundamental, desde sempre, para a segurança e para a actividade marítima de Timor. As suas unidades navais desempenharam um papel decisivo na neutralização das revoltas surgidas nos fins do século XIX e princípios do XX.

Após as grandes convulsões originadas pelas ocupações japonesa e indonésia, a Marinha contribuiu para o restabelecimento da autoridade e tudo leva a crer que se estivesse presente atempadamente estas ocorrências teriam tido menos probabilidades de ter acontecido.

De salientar que em terra o pessoal de Marinha foi não só determinante para a sustentação de toda a actividade relacionada com o meio marítimo, como também, através da Rádio-Naval de Díli, assegurou as comunicações de Timor com o exterior.

Finalmente a Marinha, com a cedência de duas das suas lanchas e a formação das

respectivas guarnições, iniciou a construção da Marinha do primeiro país do século XXI.



José Luís Leiria Pinto
CALM

Notas

- (1) "Timor e as suas curiosidades", Anais do Clube Militar Naval (ACMN) de 1972
- "Manufuto, o pecadilho do Timorense", Revista da Armada (R.A.), nº 20 Mai 1973
- "Timor Terra Mártir", R.A., nº 240 Fev 1992
- "Timor. A lenda, a terra e as suas gentes", R.A., nº 326 Dez 1999
- (2) ESPARTEIRO, António Marques, "A canhoneira Diu e a guerra de Timor", Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1951.
- (3) "Os Últimos navios do Império", R.A., nº 326 Dez 1999
- (4) INSO, Jaime do, "Em Socorro de Timor", ACMN, nº de 1912 e 1913.
- "A Pátria em Timor", R.A., nº 241 Mar 1992
- (5) "Recordando Timor", ACMN de 1965
- (6) "Os avisos de 2ª classe Gonçalo Velho e Gonçalves Zarco", R.A., nº 223 e 224 de Jun e Jul 1990
- (7) "Timor, alfa e ómega", R.A., nº 228 Jan 1991
- (8) "Os avisos de 1ª classe Afonso de Albuquerque e Bartolomeu Dias", R.A., nº 220 Abr 1990
- (9) MATOS, Pedro Frago de, "Cartas de um Comandante no Extremo-Oriente", Macau, Instituto Cultural de Macau, 1987.
- (10) "Os aplausos a D. Aleixo", R.A., nº 162 Mar 1985.
- (11) "A lancha Tibar", R.A., nº 19 Abr 1973.
- (12) "Dos últimos marujos portugueses nos mares do Sul", R.A., nº 66 Mar 1976.
- (13) "Circum-navegação 75-76 (Viagem do NRP Afonso Cerqueira)", ACMN de 1977.
- (14) PIRÉS, Mário Lemos. "Descolonização de Timor. Missão Impossível?", Lisboa, Círculo de Leitores/ Publicações D. Quixote, 1991, p301.
- (15) "A Fragata Vasco da Gama em Timor-Leste", R.A., nº 327, 328, e 333 de Jan, Fev e Abr 2000.
- (16) "Crónica de Timor", R.A., nº 330, 331, 333, 334, 335 e 336 de Abr, Mai, Jul, Ago, Set/Out e Nov 2000.
- (17) "Crónicas de Timor", R.A., nº 338, 339, 340, 341, 344 e 346 de Jan, Fev, Mar, Abr, Jul, Set/Out 2001.
- (18) "O afundamento do navio Arbiru" R.A., nº 22 Jul 1973
- "Por mares do Extremo-Oriente" R.A., nº 64 Jan 1977.
- (19) FONSECA, Moura de. "As Comunicações Navais e a TSF na Armada", Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1988.
- (20) "Uma Marinha para Timor", R.A., nº 345 Ago 2001.
- "Timor a caminho da independência", R.A., nº 351 Nov 2001.
- (21) "Os primeiros navios de Timor-Leste", R.A., nº 351 Mar 2002.

RELAÇÃO DOS CAPITÃES DOS PORTOS DE TIMOR

(Tomadas de posse)

Capitão-tenente César Gomes Barbosa	15MAR1940
1ºTenente António Cunha Aragão	22JUN1946
2ºTenente Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro	18NOV1950
1ºTenente José Maria Nápoles Ferraz de Almeida e Sousa	30MAR1955
1ºTenente Pedro Manuel de Arriaga Casqueiro de Sampaio	09JUN1957
Capitão-tenente António Sérgio de Pereira Cardoso	25OUT1959
Capitão-tenente Abel de Azevedo Mafra	15NOV1961
Capitão-tenente Ângelo de Melo Menezes e Castro Barbeitos	29NOV1963
Capitão-tenente Aurélio Fernandes de Castro e Silva Junqueira	04DEZ1965
Capitão-tenente Jorge Teles de Faria Correia Bastos	06DEZ1967
Capitão-tenente Afonso Telo Marques Carneiro	29NOV1969
Capitão-tenente Manuel Arsénio Velho Pacheco de Medeiros	14DEZ1971
Capitão-tenente José Luís Ferreira Leiria Pinto	29SET1973

A esquadra de Vicente Sodré

O regresso a Lisboa em 1503 da esquadra de Vasco da Gama foi atormentado por episódios diversos que retardaram a viagem e causaram enormes perdas humanas. Como já se disse, os navios alcançaram Moçambique a 12 de Abril, sem problemas de vulto, graças a uma derrota mais directa e curta do que aquelas que era costume tomar no Oceano Índico. A frota estava em muito mau estado e impunham-se reparações profundas para as quais não havia capacidade na região. Apesar de tudo alguns navios foram varados, enquanto as naus *São Gabriel* e *Santo António* foram despedidas à frente para anunciarem em Lisboa o êxito da viagem. A 28 de Abril tenta sair para o mar, mas tem de regressar a Moçambique devido a avarias de vulto. Decide que os navios de Fernão Lourenço e Luís Fernandes devem seguir de imediato para Lisboa e tenta recuperar as avarias como pode. Os abastecimentos escasseavam e não havia grande possibilidade de reabastecer com segurança, mais do que água, e uma ou outra iguaria insuficiente para a guarnição numerosa. A 20 de Maio tenta sair outra vez, mas em vão. Só a 16 de Junho partem três navios, seguindo-se os restantes sete, a 22 de Junho.

Entretanto, tinha ficado na Índia a pequena frota de três naus e duas caravelas, comandadas por Vicente Sodré, cuja missão era a de ajudar o rei de Cochim, caso fosse atacado pelo Samorim, seguindo, quando fosse possível, para a entrada do Mar Vermelho, onde daria caça às naus de mouros. Do que nos legam as crónicas, o fim desta esquadra não foi feliz, mas as versões dos acontecimentos divergem nalguns pontos, levando-me a crer que alguns relatos estão marcados pela paixão de quem quer fazer dos acontecimentos uma lição moral. De acordo com João de Barros, essa esquadra esteve no Malabar aprisionando quatro navios de Calecut, carregadas com arroz e outros mantimentos. Deve dizer-se que o arroz era uma mercadoria com um valor estratégico elevado, na medida em que era a base da alimentação das populações e não se produzia na zona costeira, onde estavam os reinos de Cochim e Calecut. Tanto quanto se sabe, a sua produção em quantidade era feita na bacia do rio controlada pelo reino de Vijayanagar (o reino de Bisnaga, como aparece referido em relatos

portugueses da época), cuja sede era no interior da Península Indústânica. A bacia do rio Kaveri (e especialmente o seu delta), que corre desde os Gates Ocidentais até à costa do Coromandel, alimentava todo o sul da Índia, nomeadamente o Malabar, onde passavam outras mercadorias que interessavam ao Vijayanagar.



Afonso de Albuquerque.

Mas a esquadra de Vicente Sodré, depois deste primeiro saque nos navios do Samorim preparou-se para zarpar em direcção ao Mar Vermelho. Segundo Barros, foi o capitão avisado de que o rei de Calecut se preparava para atacar Cochim, e dispôs-se a ajudá-lo, mas este escusou a ajuda, alegando que a monção estava próxima e qualquer ataque só viria depois de passado o período de invernada: que partisse pois, para o Mar Vermelho que ali não faria falta até ao final das chuvas. Damião de Góis, no entanto descreve o acontecimento com severas críticas a Sodré, por não ter ficado em Cochim a defender um rei que tão amigo de Portugal se veio a revelar e que, por isso, tão maltratado foi, sem que o socorressem as principais forças que estavam na Índia. Segundo ele, Vicente Sodré partiu com a

ganância das pilhagens, dispensando-se da defesa da feitoria portuguesa de Cochim e do rei que a protegia. É assunto para uma melhor investigação histórica, observando outras fontes e tentando entender as acusações dos cronistas em função da política do momento. Mas, para além deste incidente menos esclarecido, o que é facto

é que os cinco navios de Vicente Sodré saíram da Índia, em direcção ao Mar Vermelho, passaram por Socotorá e Guardafui e foram parar numa costa onde tencionavam invernar, e esperar pela monção favorável para regressar à Índia. Gentes da terra, recomendaram a Vicente Sodré que não deixasse ali os navios porque, nessa altura do ano era frequente ventarem temporais de norte que tudo destruíam. O Capitão não acreditou. Pensou que estavam a tentar afastá-lo das presas que vinham de Calecut ou de Ormuz. Dentro de pouco tempo veio o tal temporal que destruiu completamente os navios de Vicente e Braz Sodré. Apenas sobreviveram as duas caravelas e uma nau, que regressaram à Índia, onde já estava Afonso de Albuquerque, partido de Lisboa em Março de 1503.

Aliás, os navios que tinham saído de Moçambique, de acordo com o relato de Tomé Lopes, que já foi referido em números anteriores, saiu de Moçambique a 16 de Junho, navegando com bordos alternados a terra e ao mar, até que se levantou um temporal, numa zona que pensaram ser já o Cabo das Agulhas. A *Leitoa Nova* (Nau) andara perdida e chegava agora à fala com eles dizendo que tinha avistado naus que vinham de Portugal para a Índia. Pouco tempo depois, avistaram eles dois navios que souberam ser da esquadra comandada por Afonso de Albuquerque. A eles deram todas as informações que puderam, sobre a Índia, receberam dois sacos de biscoito, e souberam do nascimento do príncipe D. João, aquele que viria a ser D. João III. Da missão desses navios de Albuquerque, saídos de Lisboa em Março, falaremos noutro número, mas da esquadra de Vasco da Gama importa referir que chegou a Lisboa com menos um navio, depois de muitas dificuldades relacionadas com escasses de mantimentos e mau estado dos navios.

Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima

– O MODELO APROVADO PELO GOVERNO –

(I Parte)

Foi recentemente aprovado o novo regime legal enquadrador da Autoridade Marítima Nacional (AMN), o qual ressalva, com alguma clareza conceptual, o peculiar modelo existente em Portugal desde o início do século XIX, aproveitando as sinergias orgânicas, funcionais e logísticas que resultam de uma actuação optimizada e racional de recursos em sede da Marinha. Face a desenvolvimentos que vinham sendo notórios de alguns quadrantes de opinião, chegou a temer-se a arriscada assunção de modelos estranhos à tradição e à cultura portuguesa, tendo inclusive chegado a antever-se, aqui e ali, a transfiguração de mecanismos de autoridade face à clonagem de formatos puros de gestão comercial. Imperou, notoriamente, o sentido público de exercício da autoridade de Estado.

N o âmbito de temas ligados ao mar, a **Autoridade Marítima** tem avocado, nas últimas décadas, alguns dos mais arrebatados debates institucionais e públicos, designadamente envolvendo quer protagonistas quer actores secundários, de todas aquelas entidades que, directa ou indirectamente, têm intervenção perante as actividades que se desenvolvem em espaços sob soberania e jurisdição marítima nacional. É o interesse, acrescido, suscitado por um vector público que, geneticamente, abrange e atravessa as áreas da Defesa Nacional, da Administração Interna, das Pescas, do Ambiente, da Cultura, da Saúde, do Emprego, das Migrações e dos Negócios Estrangeiros.

Tem faltado unanimidade sobre conceitos, bem como não existe, e provavelmente nunca existirão, concordâncias sobre opções orgânicas a assumir. É por tal razão que a matéria envolve paixões, mas também é de-



Manuscrito do Primeiro Regulamento das Capitanias - 1838.

vido a tal característica que os desenvolvimentos orgânico-legais de fundo, em sede de autoridade marítima, apenas se manifestam de 15 em 15 anos, facto que, aliado à exponencial explosão de regulamentação internacional e comunitária nas temáticas da preservação do meio marinho e da segurança marítima, tem impedido uma mais *desanuviada* definição de regimes.

A última década de acontecimentos recomendou, de sobremaneira, recolhimento de menções e comentários públicos a propósito das opções que se defendem, mas a aprovação e publicação, recentes - pelo **Decreto-Lei nº 43/2002, e Decreto-Lei nº 44/2002, ambos de 02MAR2002** - do novo quadro legal da Autoridade Marítima Nacional (AMN), e seu entrosamento, obriga à clarificação do regime ora delineado. Não sem antes, contudo, por imposição da autenticidade factual, se ventilarem alguns dos argumentos que têm servido às várias concepções. É tal a tarefa, brevemente como lembra o presente espaço, a que nos propomos alcançar.

I. ALGUMAS PISTAS DE REFLEXÃO. MODELOS

Ainda que não o queiramos, realidades existem que aconselham uma análise mais



Requerimento ao Rei sobre o exercício do cargo de Capitão de Porto - 1833.

profunda de certas opções. E assim, para quaisquer diálogos efectuados na matéria, parecerá incomensuravelmente absurdo, se não conscientemente *perverso*, que não sejam tomados em conta, de forma clara e assumida, os seguintes factos:

- Portugal é um país que tem obrigações soberanas e jurisdicionais perante uma área marítima em 19 vezes superior ao seu território terrestre. É, pois, geomorfologicamente, mais um país de Mar do que, propriamente, um país *meramente* portuário, como o são, no fundo, certos Estados do Norte da Europa, nalguns dos quais as áreas de jurisdição marítima chegam a ser, quase, comparativamente irrelevantes. É certo que os portos são fundamentais na projecção e desenvolvimento económico do País, mas a realidade marítima do Estado português não pode, de todo, ser desvalorizada.

- Em tais áreas navega mais de 57% de todo o comércio marítimo europeu, o que acentua, visivelmente, a necessidade de se operacionalizarem estratégias marítimas efectivas, não se restringindo a visão do Estado - em relação ao mar - a políticas conjunturais portuárias. Impor a sua presença e promover uma eficaz teia de fiscalização são, de entre muitos outros, parâmetros fundamentais para um Estado com tal morfologia marítima, tanto mais que existe na fronteira externa portuguesa uma irrecusável realidade Shengen.



Regulamento Geral das Capitânicas e Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos - 1892.

Índice Remissivo do Regulamento das Capitânicas - 1894.

- Atentas as necessidades, em períodos de tempo, em que a prestação de um serviço público como é a Autoridade Marítima tem obrigatoriamente que decorrer, é da mais elementar lógica perceber que, num país que é uma *mediana* economia europeia – e tem, portanto, por imperativo, o saber otimizar com profundidade e ciência os seus escassos recursos –, se poupará bastante mais utilizando uma estrutura regional e local (que é, aliás, vasta) baseada em funcionários militares e militarizados do que, em alternativa, somente civis. Como está, o actual Sistema da Autoridade Marítima (SAM) envolve custos anuais bastante significativos, aliás, de montantes tais que inviabilizam atitudes e análises conjunturais. Estimativas apontam para gastos elevadíssimos em horas extraordinárias (ou mecanismos jurídicos de isenção), se as autoridades marítimas locais se “extinguissem”, tal como as conhecemos, e fossem transferidas para estruturas de *modelo-base* civil. Afastou-se, logicamente, tal ideia.

- Os estereótipos valem o que valem. Impor modelos orgânicos que, geneticamente, nada terão cultural, histórica ou socialmente a ver com determinada Nação significa, aplicando o termo de comparação – e com a necessária distância – a outras realidades, introduzir hábitos alimentares escandinavos em Itália, tradições musicais polacas em Espanha, construções político-constitucionais britânicas na Grécia, esquemas jurídico-laborais americanos na China, ou, mesmo, fomentar a arquitectura histórica da França à imagem da russa. A cópia, pela cópia, é método cientificamente paupérrimo e, intelectualmente, profundamente medíocre. Não existindo os cuidados prévios necessários (culturais, sociais, jurídico-estruturais e económicos), também assim poderia, hipoteticamente, ocorrer com a *recuperação* de modelos de exercício de autoridade do Norte da Europa e das Ilhas britânicas para os países do Sul, sem mais.

- Analisando, fria e neutralmente, tal afeição, teremos a seguinte conclusão: O que está em causa não é crítica alguma aos modelos de exercício de autoridade que existem da

Europa central para cima (e naqueles países do mundo para os quais, pelo fenómeno da colonização, ele foi exportado). Nem o poderia ser. O que tem que ser dito sem receios dogmáticos e sem branqueamentos metodológicos ou terminológicos, é que não faz sentido *plantar* um modelo estrangeiro numa realidade que nenhuma afinidade com ele encontra. Assumindo exemplos concretizáveis: alguém, mesmo em Bruxelas, vencerá os franceses a deixarem de ter o *Préfet maritime*, ou os italianos a deixarem de ter a *Guardia Costiera* (militares da Marinha com tutela própria em sede dos Transportes) com poderes acrescidos em matéria de vigilância, controlo, segurança da navegação e inspecção? Ou, citando outros, convencer os brasileiros ou os americanos a *afastarem* as suas Marinhas do exercício da Autoridade Marítima? A questão é clara, e responde-se por si.

- Note-se bem. Apresentámos, propositadamente, exemplos de países que têm *afinidades* marítimas com Portugal em termos de vastas áreas jurisdicionais, ao invés de se invocar, como tem sido feito insistentes vezes, analogias inadequadas. E mais, argumentámos com países estruturalmente poderosos e economicamente pujantes (todos eles estão entre as maiores 10 economias do Mundo), e não chamámos à colação países medianos, embora sócio-economicamente mais desenvolvidos que Portugal. Isto, para responder àquelas *escanzeladas* ideias, tantas vezes ofegantemente atiradas a lume, de que o exercício da Autoridade Marítima,

através da Marinha, é coisa do passado, constitui modelo anacrónico e desusado, retrógrado e próprio de países e sociedades subdesenvolvidas. Irónica confrontação, quando as contestações se esbatem na própria génese.

- Por outro lado, pouco adianta à discussão vir-se adensar que o perfil do modelo americano, e o de Itália, é que as funções são exercidas pela Guarda Costeira. Pois são, é um facto. Mas *estruturalmente* a GC é de Marinha, chefiada por almirantes, apenas tendo uma tutela própria (Transportes e Comunicações) e com uma inserção específica.

- Mas, ainda que assim não fosse. Existe um parâmetro *filosófico* de análise, também ele baseado em factos, que permite identificar o porquê de certos modelos. França, Itália, Brasil e Portugal (Espanha já não, uma vez que abandonou o modelo na última década) não mantêm, há séculos, a Marinha a exercer funções de autoridade marítima, por razões de mera conjuntura política ou de situacionismo histórico, mas por lógica de Estado. Tais tradições, que enraizaram profundamente, nas comunidades ribeirinhas e marítimas, posturas institucionais de ser e de estar, têm que ver com modelos integrados de exercício de Autoridade em vastos espaços marítimos, e, precisamente, o aproveitamento do know-how largamente instalado. Tem que ver com ligações intrínsecas entre a autoridade exercida no Mar (naval) e a autoridade (marítima) que tem que coexistir em terra, o que implica, ainda, linguagem uniforme. Somente com tais conotações, é que se percebem os elos processuais, e logicamente sucedâneos, que existem em matéria de sinistros marítimos (e *inscrição marítima*), de relatórios e protestos de mar (e *tripulações*), de actos soberanos de Estado (no *acesso a águas territoriais e na largada de navios dos portos*), de fiscalização da pesca (*meios navais de maior porte*), do controlo local das frotas (e *registo patrimonial*), e de polícia (na aplicabili-



Carta da Costa Oeste de Portugal, 1928 - Baías Históricas.



Torre do Bugio - postal de 1900.

dade de *medidas cautelares*). Apenas estes, entre largas dezenas de outros exemplos, que, existindo espaço, aqui se poderiam arrolar.

Ainda que com leitura diversa, estes constituem factos cuja dispensabilidade de análise não pode ser encarada, sob pena de se *vilipendiarem* conclusões. Independentemente da valoração apreciativa que se lhes queira dispensar, embora algo irrefutáveis na sua consistência, subsistem, por outro lado, alguns *dogmas* que vêm sendo usados numa atitude argumentativa, no sentido de *vulgarizar*, na opinião pública, determinadas correntes doutrinárias. Como mero elemento exemplificativo, aqui estão breves comentários a propósito de alguns deles:

- Capitania não é sinónimo de burocracia. Também ela deverá, certamente, assim como todas as outras estruturas de Estado, usufruir de qualquer mecanismo que vise, de forma uniformemente coerente, eficaz e metódica, servir o utente e melhorar-lhe as acessibilidades aos serviços. O quadro legal sobre o *tarifário portuário*, e os foros de centralização integrada, visam, parcialmente, ultrapassar algumas das questões que se colocam, actualmente, às actividades marítimas e náuticas. Fazer conotar o exercício da Autoridade Marítima com uma moldura caduca, amorfa e pronta a entorpecer, é, por si, revelador de uma postura no mínimo *peculiar*.

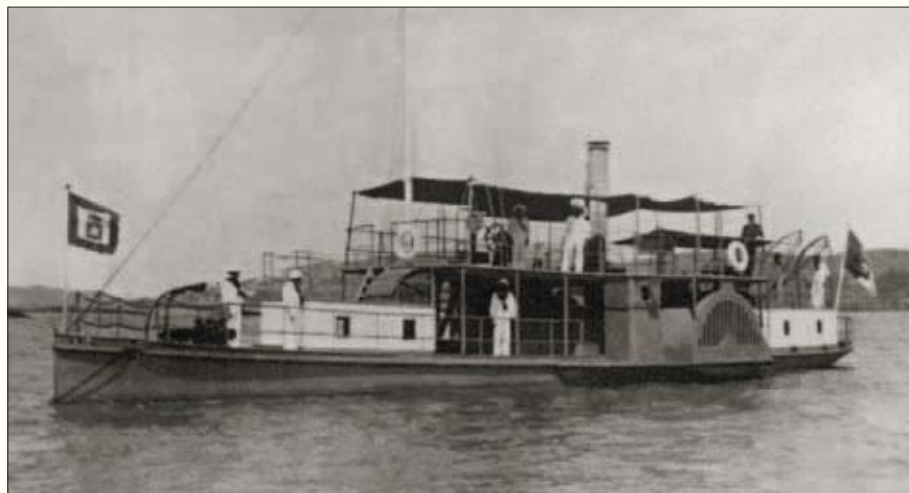
- Desburocratizar – objectivo que se deseja – não é, por outro lado, sinónimo de facilitismo e ultra-liberalização do exercício da Autoridade. De um ponto ao outro, é a distância que medeia entre o ideal e o patético. A Autoridade, por vezes, não se *compagina* com preocupações procedimentais e minimalistas. Exerce-se na justa medida da necessidade o no correcto âmbito da acção.

- A efectiva experiência de mar que os oficiais de Marinha acumulam, e exibem no seu currículo – quer nas áreas de comando, quer nas áreas técnicas de máquinas –, sugere, vocacionalmente, uma ligação *natural* para funções concernentes ao exercício da autoridade marítima. Por outro lado, por razões de existência secular, existe um irrefutável acervo de conhecimento adquirido e acumulado na instituição Capitania que não é, de *per si*, transitável de forma automática para outrem.

É, de facto, verdade, que a navegação mer-

cante tem algumas especificidades do foro técnico-temático. O conhecimento do *navio-plataforma* é importante, e fundamental, em matéria de certificação, e de inspecção, actividades essas que são próprias e constituem mesmo o núcleo de uma *administração marítima*. Autori-

dade Marítima é, contudo, outra coisa. Por conceito e existência, diversa daqueloutra. A marinha de *comércio* não é o único objecto de tratamento, de fiscalização, de controlo e registo em sede da AM. Também as de pesca e de recreio têm o seu enquadramento próprio e regimes legais de especialidade. Aliás, para Portugal, em termos de *flag state*, e atentos os números de registo patrimonial conciliados, e disponíveis (nomeadamente de 2000), pode mesmo concluir-se que qualquer destas duas últimas abrange uma percentagem elevadíssima, dir-se-ia determinante, do mapa global (ambas, somam mais de 70.000 registos).



Lancha de Fiscalização "Infante D. Manuel" (1905-1948) fundeada no Rio Minho.

Estrategicamente, o navio (mercante) não é, apenas, uma plataforma de transporte comercial. Numa visa pura de Estado, **afinal o essencial ao tema da Autoridade Marítima, é intrinsecamente** obrigatório aferir as questões laterais e complementares da navegação: a relação com os demais navios, a influência no meio marinho, as potencialidades e ocorrências de uma gama variada de ilícitos penais e contra-ordenacionais, a sua utilização com meio de *projectar* ameaças no Estados-costeiros (tráficos, migrações, móbil de explorações e pesquisas ilegais, entre vários outros) e as atitudes predatórias dos recursos do Mar.

- Existe, de facto, um especial entrosamento de vivência entre as comunidades piscatórias e a Autoridade Marítima exercida como é. É irrecusável para qualquer observador me-

diano que, especialmente em áreas com tradicionais envolventes como Caxinas, Olhão, Póvoa do Varzim, Nazaré, Monte Gordo e Meia-Praia, Alvor e Rabo de Peixe, entre muitas outras, a relação entre o exercício da Autoridade e as realidades sócio-culturais das populações tem, necessariamente, que atender ao sentir do povo e ao fenómeno dos sinédrios populares. Não é o *síndrome da autoridade*, mas, outrossim, encarar a realidade tal como ela, efectivamente, é.

- Nem todas as estruturas e actividades do Estado têm que ser fundadas em ideologias de base *mercantilista* e em posturas neo-empre-sariais. De facto, nem todas as áreas de intervenção do Estado, como ente público nuclear, têm que se rever em fenómenos de lucro e de ganho (o que o Estado tem que *beber* do mundo empresarial é, outrossim, o planeamento organizacional, adaptado à realidade pública, bem como a optimização económica). O exercício da Soberania, como mecanismo puro que visa a integridade do próprio território e a preservação do meio marinho, é, precisamente, uma daquelas áreas.

E não se trata de Defesa naval, como alguns analistas insistem, dir-se-ia de forma infantil, a tentar reduzir e cingir as questões de Soberania. Numa fase de estudo conceptual em que as Nações Unidas gizam como preocupações prioritárias para futuro, face à apli-

cabilidade resultante do quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a preservação do meio marinho e a segurança da navegação, Soberania no Mar é, a dados analíticos actuais, perceber que tipo de *ameaças* as vias marítimas nos trazem, e que variedade de *prejuízos* pode ofender o meio em si. E isso implica, como bem se percebe, e entre outras, questões como os tráficos e as imigrações, a predação de recursos e as explorações selvagens, as pesquisas clandestinas e a arqueologia náutica bárbara, o envenenamento das águas e os sinistros marítimos.



Dr. Luís da Costa Diogo
(Assessor do VALM DGAM)

(Conclusão no próximo número)



Dia da Mar

O Dia da Marinha comemora um feito notável levado a cabo por Vasco da Gama no final do século XV e recorda-nos o exemplo de uma missão cumprida com êxito, contra dificuldades que só muito poucos acreditavam ser possível ultrapassar. Fazer uma viagem de Portugal até à Índia, com os navios da época, com as dificuldades de abastecimento dos mesmos por um período que durou quase um ano, e com os parcos conhecimentos das condições físicas e meteorológicas do espaço marítimo oriental, era, de facto, uma obra para gente de grande vontade, espírito de sacrifício e fé nas suas capacidades. Por isso nos cumpre honrar os portugueses que o conseguiram. E não haveria forma mais significativa de o fazer do que reunir a família naval na mais significativa festa anual, a festa do Dia da Marinha. Mas tem sido habitual que estes festejos sejam levados aos mais diversos locais do país que, de algum modo, estão ligados à nossa actividade marítima e onde esta comemoração tem um sentido que ultrapassa as fileiras e extravasa para as populações, que têm correspondido em pleno, participando com entusiasmo na nossa festa. O Dia da Marinha tem sido também uma festa popular. E, aliás, com todo o sentido. Não só porque o carinho dos portugueses pela sua Marinha é muito grande (e sentimo-lo muito bem, nos bons e nos maus momentos), como pelo facto dos feitos que se comemoram serem – com todo o direito – encarados como feitos do povo português no seu todo. Infelizmente, a austeridade financeira que chegou à actividade operacional e aos meios disponíveis, não podia deixar de se estender aos legítimos festejos, não nos deixando levá-los tão longe quanto gostaríamos, sobretudo, partilhando-os com mais gente – gente portuguesa, gente que ao mar tanto deu da sua vida, que nele sofreu o que muito bem sabemos e que, naturalmente, sente connosco a alegria de mais um Dia da Marinha.

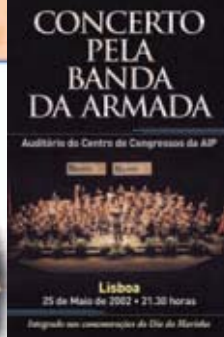
As Comemorações

As comemorações tiveram início com a inauguração, no dia 15 de Maio, na Biblioteca Central da Marinha de uma exposição intitulada “Timor, cinco séculos de presença”. A apresentação foi organizada em secções temáticas que envolvem: “Timor na Cartografia – as primeiras imagens”; “Usos e costumes”; “História de Timor”; “Mercadorias que valem em Timor”, um título que recorda a anotação de Tomé Pires quando fala desta ilha na sua *Suma Oriental* (2ª década do sec. XVI); “A Marinha em Timor”; e “Timor na escrita dos oficiais de Marinha”.

Durante o fim de semana de 18 e 19 de Maio tiveram lugar, no rio Tejo, regatas de vela de diversas classes, algumas unidades navais estiveram abertas a visitas públicas, e, no dia 19, realizou-se um concerto pela Banda da Armada, junto à Torre de Belém.

No dia 20, pelas 10h30 foi celebrada missa na igreja dos Jerónimos pelo Bispo das Forças Armadas, D. Januário Torgal Ferreira, recordando todos os militares, militarizados e civis da Marinha mortos.

Naturalmente que o ponto alto foi a cerimónia Militar que teve lugar neste mesmo dia 20, sob a presidência do Sr. Ministro da Defesa Nacional, Dr. Paulo Sacadura Cabral Portas, em frente ao Mosteiro dos Jerónimos. As Forças em Parada foram comandadas pelo Cap. Frag. FZ Manuel Ferreira Campos; integrando a Banda da



Marinha - 2002

Armada; o Bloco de Estandartes das Unidades da Armada, escoltados por um pelotão da Escola Naval; o Bloco de Guiões; uma Companhia da Escola Naval; uma Companhia mista do Grupo 1 e do Grupo 2 de Escolas da Armada; e duas Companhias de Fuzileiros. Sua Ex.cia o Ministro da Defesa foi recebido pelas Forças em Parada e saudado com uma salva de 19 tiros efectuada pelo Navio Escola "Sagres", fundeado em frente à Praça do Império, dando-se início à cerimónia com a alocução proferida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas. Foi a primeira vez que o novo CEMA se dirigiu à Marinha em público e o discurso efectuado tem uma importância particular, num momento em que as dificuldades financeiras assumiram um protagonismo inusitado, que foi ao ponto de comprometer a actividade operacional e o futuro dos meios navais disponíveis. Por isso este não podia deixar de ser um ponto essencial das declarações do Almirante Mendes Cabeçadas, que esboçou as suas preocupações respeitantes às carências de pessoal e de material. Salientou que não é possível suprir qualquer destas carências a curto ou a longo prazo, até porque à Marinha caberá "uma quota-parte dos sacrifícios impostos pela difícil situação das finanças públicas do país, com a qual é nossa obrigação ser solidários". O problema da sobrevivência do núcleo militar da esquadra é uma questão que tem vindo a ser abordada, sempre na perspectiva de que o planeamento da sua remodelação e modernização era algo fundamental, sem o que se chegaria a uma posição insustentável, onde os navios existentes se tornariam incomportáveis na sua manutenção, e a aquisição de novos, de uma só vez, uma despesa que o país dificilmente suportaria. E este assunto voltou a estar presente nas palavras do Almirante Mendes Cabeçadas, recordando como a Marinha não é um luxo e como é "essencial à manutenção de um ambiente de segurança que é condição indispensável ao progresso e ao desenvolvimento". A esperança no futuro será a última coisa a abandonar-nos, e as dificuldades não serão uma razão para que não seja projectado o futuro, impondo-se a análise de alguns dos problemas, tendo "em consideração as aspirações do pessoal, quer ao nível da gestão, que desejamos mais flexível, quer das condições de bem estar". E terminou, exortando todos os militares, militarizados e civis da Marinha – homens e mulheres – para que continuem a servir o país com patriotismo, empenho e excelência.

Seguiu-se uma homenagem aos militares mortos ao serviço da Pátria, a imposição de condecorações, terminando com o desfile das Forças em Parada e a passagem dos helicópteros "Lynx", da Esquadrilha de Helicópteros.

Também inserida no dia da Marinha esteve a distribuição dos Prémios da Revista da Armada correspondentes ao ano de 2001 e que teve lugar no dia 23 de Maio no Gabinete do Almirante CEMA e tendo sido presidida pelo Almirante Mendes Cabeçadas.

As comemorações do Dia da Marinha de 2002 foram concluídas no dia 25 de Maio com a actuação da Banda da Armada no Auditório da FIL, gentilmente cedido pela Associação Industrial Portuguesa. Com um programa em que mais uma vez se evidenciou a criteriosa escolha de temas, de música contemporânea, a execução foi primorosa e terminou com a *Marcha dos Marinheiros*, cantada por toda a assistência.

Fotos do Gabinete de Fotografia do Estado-Maior da Armada





Sessão Solene Evocativa do Vice-Almirante Avelino Teixeira da Mota

Por ocasião do 20º aniversário do falecimento do Vice-Almirante Avelino Teixeira da Mota, cujo passamento ocorreu em 1 de Abril de 1982, a Academia de Marinha realizou uma sessão solene de homenagem à memória daquele que foi seu membro fundador e, após o falecimento do Vice-Almirante Sarmento Rodrigues, lhe sucedeu na presidência, vindo assim a ser o seu segundo Presidente.

A cerimónia, que teve lugar no auditório da Academia, foi presidida pelo Almirante Vieira Matias, Chefe do Estado-Maior da Armada, a cuja direita, na mesa da presidência, se sentaram a Sr.ª D.ª Maria de Lourdes Teixeira da Mota, viúva do homenageado e o Contra-Almirante Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha e, à esquerda, o Professor Doutor Joaquim Veríssimo Serrão, Presidente da Academia de História e o Contra-Almirante Rogério de Oliveira, Presidente da Academia de Marinha.

Após a abertura da sessão, usou da palavra o Contra-Almirante Rogério de Oliveira que saudou o Almirante CEMA, lembrando-lhe que, logo no primeiro dia do seu mandato e constituindo o seu primeiro acto oficial nessa função, tinha presidido a uma sessão nesta Academia e que agora, a poucos dias do final desse mesmo mandato, voltava o CEMA a honrar a Academia com a sua presença.

Seguidamente, recordou que tendo sido companheiro do Vice-Almirante Teixeira da Mota desde os bancos do Liceu e, depois, na Escola Naval, só podia recordá-lo associando-o à triologia “saber, probidade e rigor”.

Recordou a passagem do então Comandante Teixeira da Mota pelo Grupo de Estudos de História Marítima (GEHM) que constituiu o embrião do Centro de Estudos de Marinha (CEM) que, mais tarde, se transformaria em boa hora, na



Exposição evocativa.

actual Academia de Marinha.

Afirmou estar bem vivo na Academia o espírito, o exemplo e o pensamento de Teixeira da Mota, e o quanto lhe era grato recordar este cientista que, além de tudo, tinha sido um amigo desde tenra idade.

Referiu-se, depois, aos vários oradores que interviriam na sessão considerando-os “individualidades da mais alta estatura intelectual e científica” exprimindo o seu “apeço pela presença de alguns antigos alunos do Liceu de Passos Manuel e bem assim dos oficiais de Marinha antigos discípulos da Escola Naval, todos contemporâneos de Teixeira da Mota como estudante”.

Agradeceu, ainda, todos os apoios que o Almirante CEMA tinha facultado à instituição a que o orador preside, “apoios que a Academia de Marinha não esquece e lhe apraz registar com o merecido relevo” terminou as

suas palavras evocando o título “Mar, além mar” dado pelo homenageado à edição dos seus primeiros, mas valiosos trabalhos, título este que “mais do que poesia é um lema que em si encerra a razão de ser de Portugal como Estado-Nação”.

O orador seguinte, o académico Comandante Serra Brandão, também ele fundador do antigo CEM e contemporâneo do homenageado, quer na frequência da Escola Naval, quer na docência nesta mesma instituição de ensino, dissertou lembrando o quanto o Vice-Almirante Sarmento Rodrigues tinha

reconhecido e incentivado o valor das faculdades mentais do então 2º Tenente Teixeira da Mota, e da evolução da sua vida profissional na Marinha, aludindo à comissão por este desempenhada na Guiné e da obra científica, etnográfica e cartográfica que desta comissão resultou a respeito dos “problemas e dos assuntos da África Ocidental”.

Deu relevo especial ao trabalho elaborado pelo homenageado com o Dr. Armando Cortesão – a famosa “*Portugaliae Monumenta Cartographica*” e “*Tabularum Geographiarum Lusitanorum Specimen*” e da sua participação em numerosos congressos, reuniões, simpósios e colóquios internacionais.

Passou o Comandante Teixeira da Mota à reserva, em 1976, e “não teve uma palavra amarga, nem um gesto de desagrado e continuou, com inalterado entusiasmo, no activo da vida nacional”.

Mencionou ainda a actividade do homenageado na Academia das Ciências e na Sorbonne, tendo a sua promoção por distinção a Vice-Almirante, em 1981, sido uma “reparação de uma grande injustiça”.

Destacou que, a este propósito, é ainda o jornalista Norberto Lopes que escreve no “Diário de Notícias”: “A promoção do capitão-de-mar-e-guerra Avelino



Mesa da Presidência, com o Presidente da Academia no uso da palavra.

Teixeira da Mota ao posto de vice-almirante veio chamar a atenção para uma figura de proa da cultura portuguesa que prestou relevantes serviços ao País no campo da investigação”.

Salientou também a notícia da sua morte publicada no respeitável e circunspecto jornal londrino *Times* (23.04.1982), geralmente parco e prudente em referências obituárias: “O Vice-Almirante Teixeira da Mota, falecido em 12 de Abril de 1982, era um notável académico e homem de acção que, nalguns aspectos lembrava os pioneiros da Renascença portuguesa, acerca dos quais escrevia tão bem”. O *Times* lembrava ainda que o falecido publicou centenas de ensaios, artigos, monografias e livros de elevada qualidade “pela amplitude do seu âmbito e profundidade da sua erudição”, lembrando ainda que Teixeira da Mota se distinguiu não só como historiador mas também como antropólogo e cientista náutico e que “*tinha poucos iguais e nenhum superior*” nos vários ramos a que se dedicou.

A concluir a sua intervenção, o Comandante Serra Brandão afirmou: “Avelino Teixeira da Mota morreu em 12 de Abril de 1982, com 61 anos; jovem de idade perante o muito que havia ainda a esperar da sua inteligência e do seu talento; jovem de espírito pois conservava o entusiasmo pelo trabalho, a vivacidade da conversa, a riqueza do comentário.

Na qualidade de seu amigo, contemporâneo no Alfeite, colega no corpo docente da Escola Naval, companheiro de trabalho nas Comemorações Henriquinas, sócio na Sociedade de Geografia e confrade nesta Academia, tive a honra e a responsabilidade de ser convidado para redigir a triste notícia da sua morte nos Anais do Clube Militar Naval que assim terminava: “Quem tiver conhecido bem o investigador da cartografia portuguesa dos séculos XV e XVI sabe que Teixeira da Mota já era almirante quando foi promovido a guarda-marinha. Ele é uma daquelas figuras, como Fontoura da Costa e Gago Coutinho, de quem a Marinha, através dos tempos, se lembrará sempre com sa-
dade e com orgulho”.

Hoje 20 anos decorridos, posso acrescentar: pelo que conhecemos dele e da sua obra, pelas reacções suscitadas com o seu desaparecimento em diversos meios científicos e, sobretudo, pelo vazio que indubitavelmente deixou em alguns ramos da sua especialidade, designadamente nesta Academia, a morte de Teixeira da Mota foi muito mais do que uma perda nacional”.

Usou seguidamente da palavra o académico Professor Doutor Dias Farinha que se referiu ao homenageado considerando-o um notabilíssimo historiador a nível nacional e internacional e cuja obra, nos seus múltiplos aspectos, muitíssimo contribuiu para o desenvolvimento das ciências históricas, momento da Ciência Náutica e da Cartografia Antiga.

O académico Professor Doutor Veríssimo Serrão abordou, então, a personalidade e a obra do homenageado, afirmando ter acompanhado de perto os trabalhos deste ilustríssimo historiador e da sua contribuição e empenhamento para o desenvolvimento das ciências históricas.

Afirmou estarmos a viver “numa época cada vez mais ausente dos valores, do afecto e em que o pecado da ingratidão pesa sobre muitas figuras dignas de lembrança” acrescentando, ainda, que, para si, “os marinheiros receberam uma aprendizagem que lhes permite ser diferentes dos outros homens na vida e na captação do destino”.

Quanto ao homenageado, afirmou que “conseguiu impor-se como um dos mais dignos e prestantes historiadores portugueses da segunda metade do séc. XX” ficando “como exemplo da argúcia crítica no apuramento das viagens marítimas do séc. XV”.

Após tecer mais considerações sobre



Aspecto da assistência.

aspectos diversos da obra de Teixeira da Mota, o orador terminou considerando-o “... *marinheiro e historiador para todo o sempre de memória abençoada*”.

O auditório, não conseguiu conter todos os presentes, que se espalhavam no seu exterior onde puderam seguir, no entanto, a sessão através de projecção de TV cedida e montada pelo CNED. Estiveram presentes os Presidentes da Sociedade de Geografia e da Sociedade Histórica da Independência de Portugal e os representantes da Academia das Ciências e da Comissão das Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, além de oficiais dos cursos da Escola Naval contemporâneos do Vice-Almirante Teixeira da Mota, familiares e amigos do homenageado, cadetes da Escola Naval e da Academia Militar e muitas outras entidades militares e civis que contactaram com o Vice-Almirante Teixeira da Mota em situações diversas.

A propósito desta sessão de homenagem, a Academia de Marinha, em colaboração com outros organismos da Marinha (EMA, BCM, E. Naval) exibiu fotografias e documentos respeitantes a aspectos diversos da vida do homenageado e ainda alguns exemplares dos principais trabalhos da sua valiosa e vasta obra científica.



(Colaboração da Academia de Marinha)



O Almirante CEMA impondo a condecoração ao Presidente da Academia.

Condecoração do Presidente da Academia de Marinha

O Chefe do Estado-Maior da Armada, no fim da sessão e imprevistamente, saiu da mesa de presidência e usou da palavra referindo-se “ao brilho e extensa actividade desenvolvida pela Academia” e ao seu Presidente como “gerador de sinergias e proveito do prestígio da Academia”, citando em termos elogiosos as reuniões de carácter científico e cultural que nela têm usualmente lugar.

Acerca do Contra-Almirante Rogério de Oliveira, aludiu ao prestígio nacional e internacional de que se rodeou a sua actividade de engenheiro construtor-naval e à sua brilhante docência na Escola Naval, pelo que cumprindo um “dever de justiça” ia louvá-lo “pelo brilhante e extraordinário exercício da presidência da Academia de Marinha que levou a cabo ao longo dos cinco anos em que estou investido no presente cargo”.

Seguiu-se então a leitura dum louvor pelo Comandante Sanches de Baena, após o que o Almirante CEMA impôs ao Presidente da Academia de Marinha a Medalha de Ouro de Serviços Distintos, o que foi sublinhado com uma longa salva de palmas por toda a assistência, de pé.

O Presidente da Academia, emocionado e em resposta às palavras e à condecoração que lhe tinha sido imposta pelo Almirante CEMA, aludiu num improviso à “sua paixão pela Marinha e pela sua carreira profissional o que o tinha sempre levado a nunca aceitar convites para sair da Marinha”.

Agradeceu lisonjeado a condecoração recebida considerando, no entanto, que é à Academia que ela é de facto dirigida e “aos membros que mais se dedicam com o seu labor, a sua inteligência, o seu espírito naval, os que diariamente prestam o seu contributo à Academia de Marinha”, terminando por agradecer, mais uma vez, ao Almirante CEMA o “notável desenvolvimento que imprimiu à cultura, o que a Academia de Marinha muito apreciou”.

O QUE É UM PLANETÁRIO ?

planetário (Lat.planetariu), adj. relativo ou pertencente aos planetas; s.m. maquinismo que exemplifica o movimento dos planetas; edifício ou cúpula dotado de um mecanismo, através do qual se transmite aos espectadores a situação e o movimento do sistema solar.

Dicionário UNIVERSAL da Língua Portuguesa 1995, Texto Editora, LDA.

O QUE SIGNIFICA UM PLANETÁRIO ?

O Universo contém tudo, desde o microcosmos das infinitésimas estruturas atômicas que continuam escondidas aos mais poderosos microscópios, até ao infindável macrocosmos que se estende muito além de tudo aquilo que pode ser observado com os maiores telescópios. Aprender o Universo através da Astronomia, é aprender acerca de todos os campos do conhecimento humano inerentes à nossa existência na Terra.

Quando se estuda a História da Arte e da Cultura, torna-se evidente que os mitos, religiões e superstições surgiram de uma necessidade de entender o Universo, em alguns casos não muito diferente daquela que, mais tarde, deu origem ao estabelecimento de campos científicos específicos como a biologia a química ou a física.

Quando somos crianças, o que é que pensamos ao olhar o céu estrelado ? Beleza, mistério, ou ... simplesmente interrogações? Quase todas as crianças do mundo partilham esse sentimento. Muitos de nós continuam a sentir as mesmas dúvidas enquanto adultos, provavelmente porque não tiveram oportunidade de receber os adequados conhecimentos de Astronomia.

No passado, as pessoas estavam mais próximas da natureza e aceitavam-na tal como ela se apresentava, aprendendo as suas leis através da observação e experiência pessoal.

Presentemente, em plena "Era Espacial", a nossa formação base de Astronomia está muito longe de estar completa. Não é exagero se dissermos que a oportunidade que muitas pessoas têm de observar um céu estrelado é diminuta, principalmente para os habitantes das cidades, sufocados pela poluição atmosférica e luminosa. Em compensação, surgem os planetários, devolvendo à Humanidade o antigo gosto de observar o céu, recriando a esfera celeste, ensinando Astronomia, a importância de preservar o nosso planeta e, possivelmente, responder a muitas daquelas questões que tínhamos em criança, quando olhávamos o céu estrelado !

Apesar de todos os planetários de projecção terem raiz comum no modelo I elaborado em 1923 pela fábrica ZEISS de Jena, hoje em dia eles diferenciam-se não só pela técnica mas também pela dimensão.



A palavra "planetário" significava, originariamente, um modelo mecânico que demonstrava os movimentos dos planetas. Actualmente, significa um aparelho que projecta estrelas, o sol, a lua, e outros corpos celestes num écran semi esférico concebido na parte interna de um tecto em cúpula. Também, muitas vezes, se chama "planetário", num sentido mais alargado, não só à sala de projecções, como também ao próprio edifício onde se encontra instalado.

O Homem já lançou satélites artificiais, caminhou na Lua e enviou sondas para os confins do Sistema Solar. Estuda-se a possibilidade de estabelecer colónias espaciais noutros planetas. Mas, apesar de todos estes avanços científicos e tecnológicos que todos nós ouvimos diariamente noticiar através dos media, a maior parte das pessoas pouco sabe acerca do Sol... da Lua... das estrelas... até mesmo do seu próprio planeta. Temos que reconhecer a Terra como entidade viva para melhor a compreender e, nessa base, podermos resolver os graves problemas ambientais que a afligem, como o efeito de estufa, a desertificação, as chuvas ácidas e a destruição da camada de ozono.

O planetário surge, não só como ferramenta para aquisição de conhecimentos astronómicos necessários aos estudantes, mas também como valioso contributo para o crescimento global de uma atenta consciência colectiva, que permitirá um maior aprofundamento e compreensão da dinâmica deste nosso planeta azul. O planetário transporta-nos ao infinitamente grande transformando a sua perenidade quase religiosa, na nossa humildade perante a beleza das coisas simples e regulares do Universo, abrindo os espíritos a outros possíveis e insuspeitáveis campos do conhecimento.

O planetário pode funcionar como escape ao fatídico stress do dia a dia, proporcionando tranquilidade e paz sob um magnífico céu estrelado. O planetário funciona como pólo de informação, onde a comunidade tem acesso às últimas notícias e acontecimentos astronómicos, filtrada de modo a tornar simples e acessível ao grande público toda a informação recebida dos grandes centros científicos internacionais.

Por tudo isto, concluímos que o planetário privilegia o espírito e a mente humanas, proporcionando grande poder imaginativo e estimulando a criatividade dos mais novos, aqueles que são o futuro da nossa sociedade. Nos nossos dias, a missão de um planetário é de tal forma importante quanto gratificante.



*Teresa Barbosa
Conferencista Demonstradora
Planetário C. Gulbenkian*



EXERCÍCIO UNIFIED ODYSSEY 02

INTRODUÇÃO

Durante o pretérito período que mediou os dias 28 de Janeiro e 6 de Fevereiro, realizou-se, na Ilha do Porto Santo, um exercício NATO denominado *Unified Odyssey 02*. Este exercício teve como principais objectivos, por um lado, proporcionar treino à STANAVFORLANT (SNFL), no seu papel de *Maritime Immediate Reaction Force (MIRF)*, no âmbito de uma *Non-Article 5 Crisis Response Operation* nas suas componentes de *Humanitarian Assistance* e *Disaster Relief (CRO HD/DR)*, por outro, o de preparar o RHQ SOUTH LANT para o planeamento e condução de uma operação deste tipo e para exercer o respectivo controlo operacional de uma MIRF empenhada para esse efeito. O cenário criado consistiu na ocorrência de um desastre natural numa ilha denominada Ilha Dourada, provocado pela entrada em erupção de um vulcão que deu origem a fortes abalos sísmicos.

Esta situação degradou as infra-estruturas de apoio existentes localmente, motivando o pedido de auxílio por parte das autoridades da ilha.

FORÇAS E UNIDADES PARTICIPANTES

A MIRF foi constituída pela SNFL, que incorporou as fragatas NRP VASCO DA GAMA (*Flag Ship*), FGS KARLSRUHE, SPS REINA SOFIA, HMS NORFOLK e USS SAMUEL B ROBERTS, tendo sido ainda reforçada pelo LPD SPS GALICIA, por um pelotão português de Fuzileiros e por um pelotão espanhol de Infantaria de Marinha.

O Comando Tático desta força foi exercido pelo COMSTANAVFORLANT (CSNFL) Comodoro Melo Gomes, que a partir de 31 de Janeiro passou a ter como *Flag Ship* o SPS GALICIA.

A participação da Marinha foi ainda complementada com o empenhamento das corvetas AFONSO DE CERQUEIRA e AUGUSTO CASTILHO, através do apoio logístico prestado no transporte de material diverso, com as várias acções do Instituto Hidrográfico no âmbito do *Rapid Environmental Assessment (REA)* e através da participação de um oficial do Estado-Maior do Comando Naval na célula do *Distaff*.

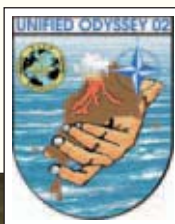
EXECUÇÃO

A execução do exercício foi planeada para decorrer em 6 fases, a saber:

- Fase 1 - *Deployment* para a área de operações e processo de planeamento operacional.



CSNFL e VALM CSL acompanham as altas entidades numa visita ao posto de comando em terra.



A Força Naval fundeada na baía de Porto Santo.

- Fase 2 - Reconhecimento e processo de planeamento táticos.
- Fase 3 - Estabelecimento da força em terra.
- Fase 4 - Sustentação.
- Fase 5 - *Hand-over* para as *Follow on Forces (FOF)*.
- Fase 6 - Reembarque de pessoal e material.

No dia 4 de Fevereiro, com o intuito de se transmitir à opinião pública o tipo de operações militares que actualmente a NATO leva a cabo, foi organizado um *Distinguished Visitor Day (D.V. Day)*, onde o objectivo principal se centrou na observação da capacidade que a Aliança possui de planear e executar, através da flexibilidade e mobilidade das suas Forças, operações de carácter humanitário.

Este dia contou com a presença de altas entidades civis e militares, de onde se destacam as presenças do Secretário Regional dos Recursos Humanos, em representação do Presidente do Governo Regional, do Vice-presidente da Assembleia Regional e do Secretário Regional da Educação. O *D.V. Day* contou ainda com a presença, entre outros, do General CEMGFA, Almirante CEMA, General CEMFA, TGEN COFT e VALM CINCSOUTHLANT. Foi dado especial relevo ao exercício de *Mass Casualty Evacuation*, onde 80 *role players* do exército foram evacuados do campo de apoio humanitário, situado na localidade da Serra de Dentro, para bordo do SPS GALICIA, através do emprego dos 8 helicópteros orgânicos que estavam à disposição da força.

Ainda neste dia e no mesmo local, realizou-se o briefing ao comando das FOF (personificado pelo Comandante Operacional da Madeira) e procedeu-se ao subsequente programa do *Hand-over*.

Houve ainda a registar, a sempre agradável presença de cerca de 200 crianças das várias escolas da ilha, que, actuando também como *role players*, tomaram assim contacto com as características das actuais missões da NATO, bem como, com o desempenho e capacidades das modernas forças navais.

No dia 8 de Fevereiro realizou-se o PXD, nas instalações do CITAN, tendo sido presidido pelo CINCSOUTHLANT, VALM Américo da Silva Santos.

CONCLUSÃO

O Exercício *Unified Odyssey 02* decorreu com sucesso, tendo sido atingidos os objectivos propostos. Além disso, o *D.V. Day* demonstrou ser essencial como forma de veicular para a opinião pública a importância do poder naval na resolução de uma crise humanitária, onde a flexibilidade e as capacidades de sustentação, improvisação e de adaptação foram, por demais, evidentes.



(Colaboração do Comando Naval)

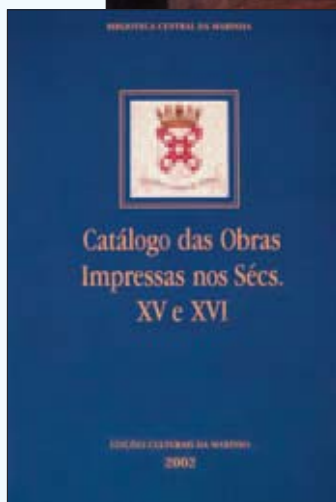
A Inauguração de uma Exposição Sobre Timor e a Apresentação do "Catálogo das Obras Impressas nos Séculos XV e XVI"

Associando-se ao nascimento do primeiro país independente do século XXI, a Marinha promoveu a exposição "Timor. Cinco Séculos de Presença, Contacto e Cooperação" a qual foi inaugurada, no passado dia 15 de Maio, na Biblioteca Central. Na ocasião foi apresentado o "Catálogo das Obras Impressas dos Séculos XV e XVI" respeitantes ao acervo da Biblioteca.

Relativamente ao catálogo, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha, CALM Leiria Pinto, informou que esta publicação é a reedição, revista e actualizada, dos "Livros Impressos nos Séculos XV e XVI", editada em 1972 e que constituindo o primeiro título da "Colecção Estudos" é uma obra de muito mérito levada a efeito pela Dr^a. Maria Emília Lavoura.

Foi esclarecido que a presente reedição se tornou premente, não só porque a 1^a edição se encontra esgotada há vários anos, como também pela necessidade de serem incluídas obras que entretanto tinham entrado na Biblioteca, provenientes de diversos legados. Também foi anunciado que está em preparação, com lançamento previsto para o próximo ano, uma versão em CD-Rom dos vários catálogos que nos últimos anos foram publicados, de obras pertencentes da Biblioteca.

Afirmou o CALM Leiria Pinto que o catálogo agora apresentado, fruto do aturado trabalho da bibliotecária Dr^a Alice Santos, a quem publicamente manifestou o



seu agradecimento e apreço, iria estabelecer mais uma oportunidade para estudiosos e investigadores elaborarem os seus trabalhos e constituía uma clara demonstração da importante acção da Marinha em prol da Cultura.

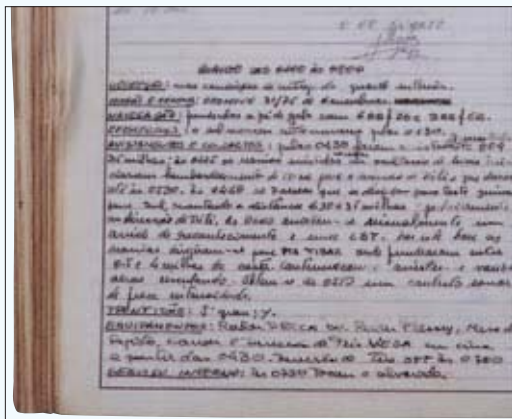
Referindo-se à exposição sobre Timor, o Presidente da Comissão Cultural, declarou que *considera Timor-Leste como um belo exemplo da presença, da persistência e do papel de Portugal nos mares orientais e de como dois povos podem vencer o espaço, o tempo e as várias vicissitudes impostas por uma longa relação de cerca de quinhentos anos. Apesar de durante longo tempo perdido e esquecido no imenso Império Português, esse alheamento, quase sempre involuntário não quebrou a progressiva aproximação entre timorenses e portugueses.*

Foram depois salientadas as primeiras referências, ambas datadas de 1514, a Timor: a epistológica constatada na carta de Rui de Brito a D. Manuel I e a técnica constituída por uma carta náutica de Francisco Rodrigues. Igualmente destacada foi a acção da Marinha em Timor, particularmente nos fins do

século XIX e inícios do XX, no sentido da pacificação do território e nos dias de hoje, apoiando a construção de um novo Estado.

Seguiu-se a visita à exposição que está organizada nos seguinte núcleos: "Timor na Cartografia – As primeiras viagens"; "História e primeiros contactos"; "Mercadorias que valem em Timor"; "Usos e Costumes"; "Marinha em Timor"; "Timor na escrita dos oficiais de Marinha". Das peças que podem ser observadas salientam-se as primeiras imagens de Timor na cartografia e também os primeiros registos escritos sobre a *Ilha do Sândalo*; documentação datada do século XIX relativa a assuntos administrativos de pessoal de Marinha; diários náuticos de navios de guerra em serviço em Timor nomeadamente o da canhoneira "Pátria"; o único levantamento hidrográfico publicado, levado a efeito no território por portugueses, o do porto de Díli, efectuado em 1945 após a ocupação japonesa e o roteiro de Timor de 1962, que apesar de quase meio século passado é o último existente, já que o roteiro de 1974 se perdeu quando dos acontecimentos de Agosto de 1975.

De referir ainda na exposição uma aquarela da autoria do Comandante Sousa Machado, feita quando Guarda-Marinha se encontrava embarcado, em 1945, no aviso "Gonçalves Zarco", navio integrado nas Forças Navais de Recuperação da Soberania Portuguesa em Timor.



Diário Náutico do NRP "Afonso Cerqueira" patente na exposição - Extracto do Quarto em que é relatado o início da invasão indonésia - 7 Dez 1975.

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

AMIGO LEAL

Valoroso Povo Timor Lorosae de então
Bravura sem par, herança dos antepassados;
Homens, mulheres e crianças de armas na mão
Em defesa, pertença dos antepassados;

No rosto pairavam sentimentos de amargura
Na perda da estimada família ente querida;
No coração vibra briosamente coragem e bravura
Na luta para a independência, meta preferida;

Famílias, bens e sua própria vida
Classificadas como algo sem valor;
Armas na mão e cabeça erguida
Independência é algo de mais valor;

Portugal e todo o Povo Português
Amigo e sempre leal do Povo Timor Leste;
Compartilha na luta nas horas difíceis
Coragem e moral que ao Povo de Timor deste;

De Ti Portugal e do teu generoso Povo
Uma dádiva de preço incomparável;
Gravada no coração de Timor e do seu Povo
Recordação que permanece inesquecível;

João Baptista Rangel
Timorense

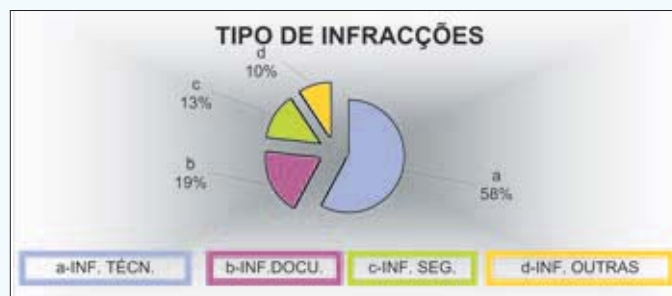
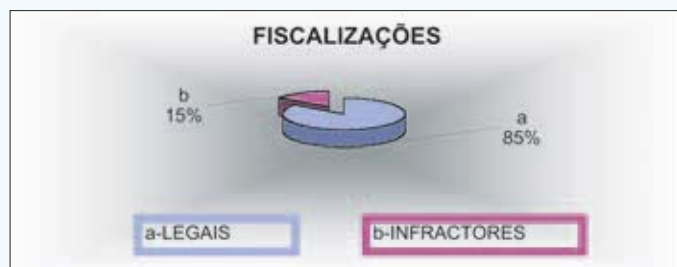
(Ex-escrivão da Capitania dos Portos de Timor)



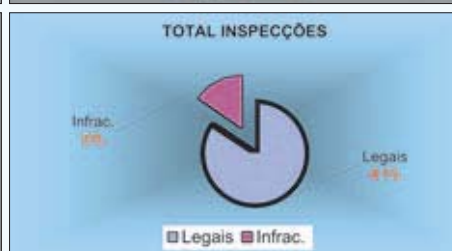
Fiscalização da actividade da pesca no ano de 2001

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 4924 acções de fiscalização a embarcações e indivíduos em actividades de pesca nas suas águas de jurisdição, tendo sido verificadas 749 presumíveis infractores e 4175 situações legais. Na sequência dessas acções, foram instaurados 926 processos de contra-ordenação, correspondentes a 977 infracções, sendo 566 de natureza técnica (infracções de pesca), 188 documentais, 130 de segurança e 93 de outra natureza, conforme se representa nos diagramas seguintes.

FISCALIZAÇÕES	4924
FISCALIZAÇÕES LEGAIS	4175
FISCALIZAÇÕES EM PRESUMÍVEL INFRACÇÃO	749
INFRACÇÕES TÉCNICAS	566
INFRACÇÕES DOCUMENTAIS	188
INFRACÇÕES SEGURANÇA	130
INFRACÇÕES (OUTRAS)	93
TOTAL INFRACÇÕES	977
PROCESSOS INSTAURADOS	926



FISCALIZAÇÃO POR DEPARTAMENTOS ANO 2001



(Colaboração da Direcção-Geral de Marinha)

CERIMÓNIA DE IMPOSIÇÃO DE MEDALHAS DAS NAÇÕES UNIDAS AO CONTINGENTE NACIONAL PORTUGUÊS EM TIMOR LESTE

● No passado dia 21 de Março de 2002, pelas 17 horas em Timor Leste, realizou-se no Quartel-General do PORBATT (Batalhão Português), em Becora - Dili, a cerimónia de Imposição de Medalhas das Nações Unidas aos militares do Contingente Nacional Português.

Este Contingente chegou ao Território de Timor Leste em 05 de Outubro de 2001, e é comandado pelo Coronel de Infantaria Manuel Diamantino Pinheiro Correia, que também exerce em acumulação as funções de Comandante do Sector Central da Peace Keeping Force da UNTAET. (Administração Provisória do Território de Timor Leste por parte das Nações Unidas). Na parada estiveram presentes Forças do Quartel-General do Sector Central, 1º Batalhão de Infantaria/BLI reforçado pela Companhia de Fuzileiros nº22 e o Destacamento de Helicópteros da Força Aérea Portuguesa. A cerimónia foi presidida pelo Representante Especial do Secretário Geral das Nações Unidas, Dr. Sérgio Vieira de Mello, acompanhado pelo Comandante da PKF (Peace Keeping Force), Tenente-General Winai Phattiyakul, bem como diversas Entidades do seu Estado Maior, Membros da



Missão Portuguesa em Timor Leste e ainda por diversas Entidades Cíveis e Militares em funções no Território.

No decurso da cerimónia foram proferidas alocuções por parte do Comandante do Contingente Nacional Português, Coronel Diamantino Correia e pelo Representante Especial do Secretário Geral das Nações Unidas, Dr. Sérgio Vieira de Mello, que elogiou todo o trabalho desenvolvido, considerando-o relevante, referenciando também e de uma forma mais ampla e explícita o importante contributo das Forças Armadas Portu-

guesas no âmbito das Missões das Nações Unidas, especialmente na missão da UNTAET.

O auge da cerimónia ocorreu com a leitura da citação alusiva à condecoração e na consequente imposição das medalhas das Nações Unidas às Forças Nacionais em parada, por diversas entidades militares de outros Contingentes que testemunharam o evento. A cerimónia militar terminou com o desfile das Forças em parada, tendo sido posteriormente apresentada uma exposição estática sobre as principais actividades Operacionais do Batalhão Português.

VISITA DO COMANDANTE DO CORPO DE FUZILEIROS A TIMOR

● Por ocasião da quadra festiva da Páscoa, o CMG FZ António Manuel Mateus, trocou o conforto da sua família para se associar a outra família "os Fuzileiros", que nas montanhas de Timor, em Same, a mais de cinco horas de condução de Dili, por estradas sinuosas, para participar em plena comunhão nas celebrações festivas. Chegou a Same ao fim da tarde de Sexta-feira Santa, assistiu às Aleluias junto da comunidade local, no domingo recebeu o Chefe do Estado Maior do Exército Português, que também visitou o Contingente Militar Português nesta ocasião, tendo regressado a Dili na segunda-feira. Teve também a oportunidade de visitar

as posições do comando de companhia, ocupadas pelo Batalhão Português e a convite do Brigadeiro General Ruak, Comandante das Forças de Defesa de Timor Leste, visitou a recém criada Marinha de Guerra de Timor.



Foi com enorme satisfação, que apreciou o excelente trabalho realizado por um punhado de marinheiros portugueses que com elevado espírito de missão e generosidade vêm desenvolvendo acções de apoio à paz e de cooperação técnico-militar, por terras do sol nascente, prestigiando Portugal na Marinha.


Conceição Góis
CFR FZ

ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES 10 DE JUNHO 2002

● A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes 2002, dando continuidade ao espírito que nos anos anteriores presidiu a estas homenagens, leva a efeito no próximo dia 10 de Junho, Dia de Portugal, junto ao Monumento aos Combatentes do Ultramar, em Belém, Lisboa, o seu 9º Encontro Nacional.

A concentração junto ao Monumento está marcada para as 11h, iniciando-se as cerimónias pelas 11h45m com um discurso alusivo pelo Dr. Alberto João Jardim, ao que se seguirá uma

Celebração Religiosa ecuménica de homenagem aos mortos e deposição de flores junto ao Monumento.

A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes 2002 apela a todos os combatentes, seus familiares e amigos, mas também aos portugueses e portuguesas que prezam a sua história para estarem presentes e comemorem, em espírito de fraternidade com todo o mundo lusófono, o Dia de Portugal.

CLUBE ESCOLAMIZADE

● Realizou-se no passado dia 27 de Abril o 16º almoço-convívio do Clube Escolamizade que decorreu em Vale do Paraíso, Ferreiras (Albufeira) e reuniu cerca de duas centenas de associados, outros "Escolas" e diversos convidados.

De acordo com o programa previamente elaborado foi efectuada uma visita ao Museu Marítimo "Almirante Ramalho Ortigão", situado no 1º andar do edifício da capitania do Porto de Faro, que suscitou a admiração e apreço dos visitantes, a que se seguiu uma visita à vila de Estói, designadamente ao chamado palácio de Estói e às ruínas de Milréu.

Durante o almoço que decorreu em ambiente de grande espírito de amizade e camaradagem, usou da palavra o Comandante Loureiro de Sousa, em nome do Comandante do Departamento Marítimo do Sul, CMG Dóres de Sousa que não pode comparecer por motivo de doença.

O Comandante Loureiro de Sousa, em representação do Almirante CEMA, salientou o apreço pela maneira honrosa como foi recebido e transmitiu a mensagem de felicitações ao Clube, bem como o augúrio de muitas felicidades futuras no seu papel dinamizador de convívio dos ex-marinheiros no Algarve.



Também usou da palavra o Presidente da Câmara de Albufeira, reafirmando o apoio da autarquia às actividades do Clube, após o que o Presidente da Direcção, Mário Martins encerrou a sessão com a distribuição de galhardetes alusivos a esta comemoração.

Plano de Actividades - 2002

20 de Maio - Comemorações do Dia da Marinha

Junho - Passeio Sócio-Cultural na costa Vicentina ou no Sapal de Castro Marim

Julho - Passeio Sócio-Cultural na Ria Formosa

15 de Set. - Passeio fluvial no Rio Guadiana Piquenique no Castelo de Alcoutim

5 de Out. - Noite de Fado Amador

Nov. - Comemorações do 11º Aniversário (programa a anunciar)

Orgãos Sociais - 2002/2003

Assembleia Geral: Presidente – José Mendes de Morais,

1º Secretário – Júlio Viegas Nunes, 2º Secretário – Daniel Rodrigues Tesoureiro

Direcção: Presidente – Mario Sortelha Martins, Vice-Presidente – José Ribeiro, Tesoureiro – Francisco Gonçalves, 1º Vogal – Joaquim Martins, 2º Vogal – Vasco Alves

Conselho Fiscal: Presidente – Luís G. Brito, 1º Secretário – José Lourenço, 2º Secretário – Manuel Viegas



1º CONVÍVIO DOS SARGENTOS ELECTRICISTAS

● Decorreu no passado dia 13 de Abril na Delegação do Clube do Sargento da Armada, no Feijó, o 1º encontro dos Sargentos Electricistas. Os convivas presentes, do activo, reserva e reforma, em número apreciável, proporcionaram uma animada e inesquecível tarde de sã camaradagem.

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1951

● Os “Filhos da Escola” de 1951, levam a efeito um almoço-convívio no próximo dia 1 de Junho, para comemorem o 51º aniversário da entrada para a Armada, na delegação do Clube do Sargento da Armada – Feijó Almada.

As inscrições poderão ser feitas pelos Telfs. 212762715, Tm. 917106070 – Fernando Pinheiro SAJ CE e 212535384 – José Cavadinhas SAJ L.

55º ALMOÇO DOS “FAÍSCAS DA ARMADA”

● Vai realizar-se no dia 10 de Junho, pelas 13 horas, o almoço-convívio dos “Faíscas da Armada” no restaurante o “Camelo”.

Para mais informações os interessados deverão contactar:

Cte. Barbeitos Paulino – Telef: 212535858; Leonel Pedro - Telef. 213223190; Engº. Cardadeiro – Telef: 215010420, TM: 963333366; Manuel Pedro – Telef: 213220251, TM: 966389715.

MARINHEIROS DE ARGANIL

● O Núcleo de Marinheiros de Arganil vai realizar no dia 15 de Junho um almoço de confraternização para comemorar as suas Bodas de Prata (1977-2002).

Para mais informações, os interessados deverão contactar para: José A. de Carvalho, Telef: 235204468 (dia) 235202837 (noite); José Guerreiro, TM: 966418569; Rui Mota, TM: 965071529; Mário Gomes, Telef: 235205237; João César, TM: 962711592

GRUPO AMIZADE MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESPOSENDE

● O Grupo Amizade Marinheiros do Concelho de Esposende vai realizar no próximo dia 22 de Junho um encontro-convívio, com a finalidade de comemorar o seu 16º aniversário.

As inscrições poderão ser feitas pelos telefones: 253871574 – Cândido Cruzeiro, 253982128 - Isidro Reina, 253964936 - José Garrido, 253983869 – Ramiro Cruz, 253982177 – Manuel Costa.

“FILHOS DA ESCOLA” DE JULHO 1967

● Vai realizar-se no próximo dia 29 de Junho no restaurante “O Malgueira”, em Minde, um almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de Julho de 1967 para comemorar o 35º aniversário da incorporação na Armada.

Para mais informações, os contactos são os seguintes:

SAR Palma – Telef: 311519 (E. N.), TM: 919448142;

SAR Saruga – Telef: 212249183 (res.), TM: 914610492.

I TORNEIO DA MARINHA DE SQUASH

● Promovido pelo Centro de Educação Física da Armada (CEFA), realizou-se em 26 e 28 de Fevereiro de 2002, no complexo Municipal de Desportos (Almada), o "I Torneio da Marinha de Squash", que contou com a participação de 24 jogadores, representando diversas unidades/organismos: Flotilha, Sacadura Cabral, Base de Fuzileiros, G2EA, Zambeze, Vega, Esquadilha de Submarinos, Direcção de Navios, Escola de Fuzileiros, Direcção do Serviço de Pessoal e Jacinto Cândido.

Tão significativa afluência de jogadores leva a pensar na necessidade dum recinto no CEFA para a prática da modalidade, talvez na actual nave de judo...

O Torneio disputou-se no "sistema de eliminatórias com placa".

Disputaram a final o 1TEN AN Ribeiro da Silva e o 1TEN AN Duarte Ramos, sagrando-se vencedor o primeiro com os parciais de 9-6; 9-5 e 9-5. A "Administração Naval" parece dominar o "squash" a julgar pelas classificações finais:

Torneio:

- 1º - 1TEN AN Ribeiro da Silva – Flotilha
- 2º - 1TEN AN Duarte Ramos – B. Fuzileiros
- 3º - 1TEN AN Calado Marques – Flotilha
- 4º - 1MAR L Pires Silveiro – D.S.P.

"Placa":

- 1º CTEN Duarte Cantiga – DRISUB
- 2º - STEN Antunes Pereira – D. Navios

A Marinha agradece ao Dr. Paulo Mamede e à Professora Helena Bernardo a cedência das instalações do Complexo de Desportos de Almada, tornando assim possível a efectuação deste Torneio.



XVIII CAMPEONATO DA MARINHA DE VOLEIBOL - 2002



● Decorreu de 28 de Janeiro a 19 de Fevereiro o XVIII Campeonato da marinha de Voleibol, com participação de 7 Agrupamentos no I Escalão e 7 Agrupamentos no II Escalão.

RESULTADOS DO I ESCALÃO

Final
BNL/CEFA 3 X Flot/D.Merg. 0
3º e 4º - E.Fuz 3 X G1EA 0

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º - BNL/CEFA
- 2º - FLOT/D. MERG.
- 3º - E. FUZ
- 4º - G1EA
- 5º - E. NAVAL
- 6º - B. FUZ
- 7º - G2EA

RESULTADOS DO II ESCALÃO

Final
E. FUZ 3 X UAICM 1
3º e 4º - G2EA 3 X E. Naval 0

CLASSIFICAÇÃO FINAL

- 1º - E. FUZ
- 2º - UAICM
- 3º - G2EA
- 4º - E. NAVAL
- 5º - FLOT/D. MERG
- 6º - B. FUZ
- 7º - BNL/CEFA

SAIBAM TODOS

ESCOLA NAVAL

CONCURSO DE ADMISSÃO DE CADETES DA ARMADA - 2002

1 Nos termos da Estatuto da Escola Naval, de 11 de Junho a 19 de Julho de 2002, 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 44 vagas
- Administração Naval 6 vagas
- Fuzileiros (1) 2 vagas
- Engenheiros Navais, nas áreas de:
 - Mecânica 10 vagas
 - Ramo Armas e Electrónica 13 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

Um Símbolo de Prestígio



Espada de Honra do General Francisco da Silveira, primeiro Conde de Amarante, Herói da Guerra Peninsular. Herói Nacional, este General transmontano foi um dos primeiros europeus a derrotar o exército napoleónico, reconquistou Chaves, aprisionou em Sanabria o Batalhão Suíço ao serviço daquele exército e organizou a célebre defesa da Ponte de Amarante. Atribuída pelos portugueses residentes em Londres, esta espada de cem guinéus é similar às atribuídas pelo Lloyd's Patriotic Fund aos oficiais britânicos que mais se distinguiram na defesa do Reino Unido, tem o punho em marfim, a bainha em latão cinzelado e dourado a fogo, sendo a lâmina em azul e ouro. Neste exemplar, estão lavradas as armas reais portuguesas, o brasão do General, figuras mitológicas e troféus de armas. Colecção Lusitania.

LUSITANIA COMPANHIA DE SEGUROS, SA



Sede: Rua S. Domingos à Lapa, 35 · 1249-130 Lisboa · Portugal · Filial: Rua Júlio Dinis, 676 · 4050-320 Porto · Portugal

Dependências: Almada · Braga · Chaves · Coimbra · Évora · Faro · Funchal · Guarda · Guimarães · Lagoa · Lamego · Leiria · Lisboa (Amoreiras · Lapa · Olivais) · Maia · Oliveira de Azeméis · Paço D'Arcos · Ponta Delgada · Porto (Júlio Dinis) · Santa Maria da Feira · Setúbal · Sintra · Torres Novas · Vila Nova de Gaia · Vila Real · Viseu

internet: www.lusitania-cs.pt · e-mail: lusitania@lusitania-cs.pt

O marinheiro-que-dormia-com-o-cão...

Há não muito tempo, aqui me confesso, gritei com um velho. Perdi, num segundo, toda a compostura, toda a dignidade, fiz como outros...geralmente criticados pelos pacientes. Quebrei, nesse momento, os meus mais íntimos princípios...

Sou normalmente bom ouvinte. Gosto de ouvir histórias. Acredito que toda a gente tem uma história para contar... e precisa de alguém a quem a contar. Tive um velho mestre que, a sorrir, dizia:

- *Desengane-se os meus alunos, com essas modernas estrangeiras, os testes avançados, a longa lista de fármacos, o cheiro a novo...a maior capacidade do médico vai ser sempre ouvir e a paciência a sua maior virtude...*

O tempo e a experiência confirmaram, inteiramente, este vaticínio de velho mestre...Cada vez mais o tempo é escasso. Os doentes ansiosos por contar a sua vida, têm cada vez menos oportunidade para o fazer. Perante a avalanche numérica, a maior parte dos médicos, sobretudo alguns com maior capacidade do que eu, adoptaram técnicas de consulta mais rápidas. Pedem-se, por outro lado, cada vez mais exames – mesmo quando a convicção, clínica, de que há doença, é pequena...

Talvez eu, como me dizem, não perceba bem ao que cada um vem...ou talvez (certamente será esta a dura verdade) eu possua, pura e simplesmente, uma mente pouco arguta...agredem-me as longas listas de doentes e a pressão do tempo. Prefiro o trabalho de enfermaria, que ainda que pesado de horário e de papelada administrativa, permite algum tempo para conhecer a pessoa, sentir-lhe os anseios, os desejos, as necessidades...

Vejo as pessoas, muito ansiosas, que muitas vezes hoje me procuram, sem verdadeiras doenças orgânicas, mas a necessitarem de muita atenção. Os homens desmotivados no serviço, o viúvo, já idoso, que chora a morte da companheira de tantas andanças, as mulheres repartidas entre a profissão e a família, sem tempo para viver, o pai cujo filho se perdeu na vida e outros, muitos outros...

Cada um se apegua, frequentemente, a

frases em tom monocórdico, este militar *sui generis*, a história, a história de um cão, o "Castanho", do qual gostava muito. E soluçando, copiosamente, horas a fio eu o ouvi contar sobre a grande amizade que nutria pelo animal e de como ele era belo, de como ele era inteligente, de como ele caçava bem e de, finalmente, como *até dormia com ele...*

Desta vez e das muitas outras, a que pacientemente ouvi a história, não houve a

menor menção à mulher, aos filhos, aos pais, enfim, aos amigos...Era sempre a mesma lenga-lenga monótona, sobre aquele animal sobredotado...

Para os camaradas, já era fonte de chacota:

- *Ai tás assim outra vez?*

- *Voltaste a esse preparo?* - A rir lá o empurravam para a enfermaria dizendo - *anda, vais dar mais uma seca ao Doutor, ele já está habituado...*

Picado, ainda me passou pela mente gritar:

Afinal qual é o teu problema...já estou farto do cão...!!

Mas não tive coragem. Calei e ouvi mais uma vez as proezas, pormenorizadas, do bendito "Castanho"...

Nesse dia, contudo, e após umas vinte repetições da palavra cão. Senti que algo tinha mudado. Levantou-se de repente do canto em que o haviam largado, olhou-me em frente e com distinta lucidez, por mim desconhecida, contou de forma fria e meticulosa, que a mulher tinha cancro da mama. Estava internada e as coisas estavam mal. Ele longe no mar, não conseguia deixar de se preocupar...Mas na realidade não havia nada que ele pudesse fazer...

E noutro instante, sem me deixar responder, tornou à mesmíssima e gasta história sobre o bendito animal...



uma manifestação física, porque, como em muitos de nós, muitas vezes é mais fácil gerir essa ideia, que tolerar o outro sofrimento, profundo, que carregam e eu, triste de mim, procuro muitas vezes guiá-los nesse labirinto que separa a fronteira entre o real e o imaginário, entre o físico e o psíquico...

A este propósito lembro muitas vezes o *marinheiro-que-dormia-com-o-cão*...Era um marinheiro da máquina, particularmente apegado à família e à sua maneira de estar. Quando embarcado, assim que a noite caía, ficava triste. Se não estava de serviço, bebia uns copitos e desatava a chorar...E chorava tanto que os camaradas, preocupados e ansiosos me procuraram a meio da noite...

Contou-me então durante cerca de duas horas, com um encadear redundante de

Nas noites seguintes os períodos de lucidez aumentaram...com cada vez mais pormenores sobre a doença da esposa. Penso, que em todo o navio, ninguém soube deste sofrimento, pois em serviço na máquina falava pouco e era eficiente...Fiquei preocupado. Achei naturalmente que a obsessão com o cão era uma manifestação de profunda e calada tristeza. Talvez grave. Aconselhei ao comando a sua evacuação.

Sei que a esposa veio a falecer, pouco depois, com ele por perto...

Ora, em vez de gritar ao velho, senti que, nesse dia fatigante, também eu queria ter um animal assim, inteligente e amigo, para me preencher o vazio da alma...E queria contar

as suas façanhas, de forma perniciosamente lenta, a quem quer que me ouvisse...

Porque estava triste e farto...

Cansado da pressão dos números, da falta de tempo, do muito que nesse dia tinha ficado por dizer...e por ouvir...

Ajudar os outros, tocar-lhes o íntimo, leva tempo e é um processo muito cansativo. Tem um desgaste emocional, que eu - mero mortal e não muito inteligente - tenho dificuldade em tolerar, de forma industrial, maciça...Sou um desadaptado dos tempos modernos, dirão uns, um utópico, dirão outros, e estão provavelmente correctos...

Muitas vezes, amputado da razão, só sinto uma vertigem ansiosa e a necessidade de me apressar, pois há gente à espera, no vazio,

subitamente preenchido, da sala de espera...

Talvez esteja só revoltado contra esta máquina trituradora, a que nos sujeitamos. Talvez o futuro traga um computador, que me ouça e ouça os doentes, com muita eficiência e rapidez...Ou talvez eu não esteja suficientemente institucionalizado, modernizado...aperfeiçoado...formatado...

Vou para casa agora, tenho lá um periquito grande - que me ouve pacientemente - vou-lhe contar a história da minha vida...Afinal, é para isso que servem os animais de estimação, é para nos fazerem companhia e nos abafarem a solidão e a angústia...sem pressas, nem ansiedades...



Doc.

PRÉMIOS DA REVISTA DA ARMADA

● Inserido nas comemorações do Dia da Marinha decorreu no passado dia 23 de Maio a cerimónia da entrega dos prémios da Revista da Armada referentes ao ano 2001, realizada no Gabinete do Almirante CEMA.

O Almirante Mendes Cabeçadas, acompanhado dos elementos do seu Gabinete, do Director e Corpo Redactorial da R.A. procedeu à entrega do prémio **“Comandante Joaquim Costa”**, destinado ao melhor trabalho publicado na Revista da Armada,



O Almirante CEMA entrega o prémio “Comandante Joaquim Costa” aos CFR Silva Ribeiro e 1TEN Moreira Silva.



O Almirante CEMA entrega o prémio “Almirante Pereira Crespo” ao CTEN MN Luís Bronze.

no ano de 2001, atribuído aos CFR António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro e ao 1TEN Jorge Manuel Moreira Silva, autores do artigo intitulado **“Índia – A Manobra Estratégica, Diplomática e Naval”**, publicado no número 340.

Seguidamente, o Almirante CEMA fez a entrega do prémio **“Almirante Pereira Crespo”**, destinado à melhor colaboração no ano 2001, com que foi contemplado o CTEN MN Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho, autor dos artigos **“Histórias da Botica”**, publicados em cada um dos números da R.A. durante todo o ano de 2001.

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.

Após esta cerimónia o Almirante Mendes Cabeçadas ofereceu um almoço aos premiados tendo estado presentes o Director da R.A. e o Chefe de Redacção.



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 42)

Tente cumprir o contrato proposto tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
9	A	2	R
8	10	-	D
7	9		V
6	3		8

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
5	V	10	7
-	7	9	-
	6	8	
	5	7	
	4	6	
		5	

Este (E):

♠	♥	♦	♣
R	R	Q	4
D	D	V	3
V	8	4	
10			
4			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	2	A	A
3	-	R	10
2		3	9
			6
			5
			2

Com E-W vuln. o leilão tem o seguinte desenvolvimento:

S	W	N	E
1♣	-	1♥	1♠
2♣	-	4♦ (a)	-
6♣ (b)		todos passam	

(a) – “splinter”- mostra interesse em jogar pelo menos 5♣ e singleton a ♦
(b) – face à marcação do parceiro, AR de ♦ perderam algum valor, mas com apenas uma ♥ e o A de ♠, o chelem tornou-se bastante tentador

Com a saída a ♠5, como deve S jogar para cumprir o seu “agressivo” contrato? Reflecta um pouco porque a solução é relativamente fácil.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 42

Existem 2 perdedores a ♠, pelo que S terá de eliminar uma para cumprir o contrato. A intervenção vulnerável de E será a grande ajuda, mostrando que a saída é uma carta seca e que os pontos que faltam devem estar todos, ou quase todos, na sua mão. A 1ª hipótese a tentar seria, portanto, jogar para RDV de ♥ secos em E, o que permitiria apurar o 10 para baldar uma ♠, mas tal não é o caso. Assim, só lhe resta destrufar e fazer um jogo de eliminação dos ♦ e corte de 2 ♥, com colocação de mão em W na 4ª ♥, na qual balda uma ♠, e como W vai ter que jogar para corte e balda lá irá a outra.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 326)

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

HORIZONTAIS: 1 – Amofinar (fig); aves columbiformes um pouco mais pequena que os pombos. 2 – Transmite por contágio moral (fig). 3 – Ministério Público (iniciais); dá vida; plural. 4 – Estado de um país que não está em guerra; desabafa; no princípio de rifada. 5 – Nomeia por meio de votos; atol da Polinésia, ao sul das Marshall, que forma um estado independente desde 1968. 6 – Farei esmola; munir de armas. 7 – Rodes na confusão; assembleia política ou legislativa, em alguns países. 8 – Andavas; no princípio de Iporá; casa. 9 – Consoante dobrada; semelhante nota musical. 10 – Esgueira. 11 – Lugar ou espaço ocupado por um objectivo; dificuldades.

VERTICAIS: 1 – Talhadeiras. 2 – Parte superior da cavidade bucal. 3 – Moeda chinesa; sinal numérico (pl); extraterrestre. 4 – Nome feminino; nome de letra (pl); no princípio de asilo. 5 – Indolência. 6 – Designação de duas espécies de cotovias; vigésima terceira letra do alfabeto grego. 7 – Estômago dos ruminantes. 8 – Onda; nome próprio; três de maresia. 9 – Ali; rio da Argélia que circula Constantina e se dirige para o Mediterrâneo; carta de jogar. 10 – Salteadores que cruzam os mares para roubar e pilhar. 11 – Algas microscópicas, peculiares nas águas sulfurosas.

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 325

HORIZONTAIS: 1 – Longevidade. 2 – Oasis; ilion. 3 – Li; Pi; Ora. 4 – lodeto; im. 5 – Eter; Aldo. 6 – Inventariar. 7 – Nio; Eolos. 8 – Ialu; saltar. 9 – Vau; coati. 10 – Atermar; ra. 11 – Sargaceiros.

VERTICAIS: 1 – Loliginidas. 2 – Oaio; nia; ta. 3 – Ns; Devolver. 4 – Ginete; uarg. 5 – Es; tene; uma. 6 – Portos; aC. 7 – III; alacre. 8 – DI; carolo. 9 – Aio; lista. 10 – Dorida; atro. 11 – Enamorarias.

Carmo Pinto
1TEN REF

RECTIFICAÇÃO

- Por lapso foi publicado na Revista da Armada nº 353/MAI02 nas Notícias Pessoais, o falecimento do CAB A Paulo José Afonso Galrito. Pelo facto apresentamos as devidas desculpas.
- Na página 31 desta mesma edição, na rubrica Histórias da Botica (19), onde aparece a palavra Gunhana, deverá ler-se Gungunhana.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG FZ Hernani Vidal de Resende, Director dos Serviços de Recrutamento Militar.

REFORMA

● VALM Fausto Moraes de Brito e Abreu ● CFR José Antelmo da Conceição Correia ● CFR Victor Manuel Henriques Gonçalves ● CFR João Sotto Mayor Coelho de Sousa ● CTEN SEF António Dias dos Santos Maduro ● CTEN OTS Moisés Fernandes de Almeida ● CTEN OT Acácio Fernandes da Silva ● SMOR A Manuel Joaquim Leal de Sousa ● SMOR TEA Artur Augusto Sebastião ● SMOR L Joaquim Pereira Tavares ● SMOR H António Pedro Dias Nunes ● SMOR L José Gonçalves Valente Mira ● SCH A Raúl Manuel da Palma ● SCH A Alfredo do Nascimento Martins ● SCH A António Valente Martins ● SCH FZ Manuel Augusto Moita ● SCH CE Joaquim Saraiva do Nascimento ● SCH CE António Augusto Gordilho Fontes ● SCH CE Francisco José Vitorino Caeiro ● SAJ L Evaristo Rodrigues da Silva ● SAJ A José Pinheiro Parracho ● SAJ B Victor Brás Lopes ● SAJ L José Pedro do Monte Santos ● SAJ MQ Acácio Piedade Gonçalves ● SAJ MQ Américo Campos ● 1SAR MQ José Martins Andréz ● 1SAR L Luís António Pinto Afonso ● 1SAR TF Armando Pereira de Matos ● 1SAR R António Henriques Durão de Oliveira Freire ● CAB FZ António Sobral ● CAB FZ Joaquim José Sousa Dias Cordeiro ● CAB O Vivaldo Ernesto Ribeiro Batista.

FALECIMENTOS

● CFR SG REF Marciano de Jesus Guerreiro ● 1TEN SG REF Pedro Silva Chavarria ● 1TEN SG REF Carlos dos Santos Nogueira ● 1TEN OTS REF Florentino de Sá ● SMOR R REF João de Miranda ● SMOR E REF Armando José Esperança ● SCH MQ REF Manuel Ferreira Martins ● SAJ MQ RES Carlos Manuel Nunes Castanheira ● SAJ O REF José Macedo da Costa ● SAJ M REF João Gaspar Santana ● SAJ A REF Júlio Marques dos Santos ● 1SAR A REF José Augusto ● 1SAR L REF José Maria Cartaxo ● 1SAR A REF Manuel Joaquim do Nascimento ● 1SAR CM REF José Vitorino Monteiro ● 1SAR TF REF Reinaldo Pires Palminha Junior ● CAB C REF Ilido Pinheiro ● CAB CM REF Eduardo Jorge Nunes ● CAB A REF Joaquim Henriques Lopes ● CAB A REF José Domingos Chamorrinha ● CAB CM REF António Henriques Coelho ● CAB T REF Salvador Manuel ● CAB CM REF Feliz da Silva Alves ● Patrão de Costa - Evaristo António Furtado ● CAB MAR 1ª Clas. João dos Santos Leitão ● Faroleiro 1ª Clas. José Espinola.

RESERVA

● VALM Carlos Monteiro da Silva ● CMG Lucílio Francisco Branco Toscano ● CFR MN José Manuel Rio Pereira ● CFR MN José Filipe Pessoa de Lacerda e Melo ● CFR MN José de Freitas Simões ● CFR EMQ José Maria Cabral Soares Albergaria ● CFR AN Hermano José Corujo da Silva e Costa ● CTEN EMQ João Paulo Foito Barradas ● CTEN João Paulo dos Santos Maria Alves ● CTEN OT Acácio Fernandes da Silva ● 1TEN OT Luís Maria Aires de Andrade ● SMOR CM António Reis Nunes ● SMOR CM José António Belchior Zuna ● SMOR H António José Severino ● SMOR H António Gonçalves Salvado Boavida ● SMOR M Eduardo Ferreira da Fonseca ● SMOR TEA Reinaldo Pedro Rodrigues ● SMOR MQ Manuel Mourão da Fonseca ● SMOR SE Joaquim José Correia dos Santos ● SMOR TES António José Silva Guerreiro ● SMOR TRC Josefredo Ganchinho Teles ● SMOR TRC Jesuino do Carmo dos Santos ● SCH CE António José Domingos Palminha ● SCH FZ Fernando Augusto Vicente ● SCH TES Manuel Lopes Godinho ● SAJ B Guilherme Farinha Manaia ● SAJ ETC Américo de Jesus Pereira ● SAJ FZ Manuel Francisco Alves Franco ● SAJ TF António Manuel de Oliveira Serra ● SAJ V Floriano da Silva Vieira ● SAJ B Luís Manuel Vistas de Carvalho ● SAJ FZ Valter Tavares Raposeiro ● SAJ FZ Carlos Alberto Crisóstomo ● SAJ FZ Adelino Ribeiro Henriques ● SAJ L José Pereira Simões Direito ● 1SAR M Idalino Alcário Saramago ● 1SAR CE Mário Viegas de Carvalho ● 1SAR E Victor Manuel Monteiro Correia ● 1SAR FZ Manuel Jacinto Mascate Vargem ● 1SAR FZ Salvador José Guerreiro ● 1SAR L António José da Costa Ferreira ● 1SAR T Leonardo da Palma Domingues ● 1SAR A Carlos Ventura Martins Mascarenhas ● 1SAR A Francisco Alves Godinho ● 1SAR CM António Manuel Talhas Peralta ● 1SAR L Florêncio Cabaço dos Santos ● 1SAR M Manuel Emílio Martins Sabino ● 2SAR M Francisco Teixeira dos Santos ● CAB CM Rui Manuel dos Santos Martins ● CAB FZ José Manuel de Jesus Alfredo ● CAB L António das Neves Romano Ludovico ● CAB M Victor Domingos Tavares ● CAB M Dimas António Pedro ● CAB T Emílio Carlos Pessoa Simões Abade ● CAB T Fernando José do Rosário Catarrinho ● CAB TFH Mário Gomes Barbosa ● CAB TFD António Joaquim Velez de Matos ● CAB V João Manuel Pires Jorge ● CAB A Manuel Afonso Clérigo Guerra ● CAB A Júlio Fernando de Jesus Azenha ● CAB FZ Manuel Custódio Rodrigues ● CAB M Cândido Augusto da Cunha Rodrigues ● CAB FZ Adriano Augusto Rio ● CAB M Manuel Jerónimo Rosa ● CAB T Joaquim António Feleciano ● CAB E José António Pinhel Palmeirão.

FRILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.

ARMAZÉM Nº 57 - Doca Pesca de Pedrouços - 1400 - 298 Lisboa

Telef. 213 030 800 (Busca automática) - Telex 60753 LODOCA - Fax 213 030 810

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

39. O PROJECTOR PRINCIPAL DO PLANETÁRIO

A recente assinatura de um protocolo entre a Marinha e o Ministério da Ciência e da Tecnologia com vista à substituição do projector principal do Planetário Calouste Gulbenkian, veio colocar este equipamento no lote das “Peças para Recordar”, de que tanto nos orgulhamos, quer pela sua capacidade de criar ambientes ímpares, quer pela sua ligação à história da divulgação científica em Portugal.

Não se trata de uma peça de arte, nem de particular grandiosidade estética. No entanto, todos os que visitaram o Planetário, e já foram mais de 3 milhões, sentiram-se certamente impressionados pelo aspecto, algo intimidatório mas vanguardista do projector ZEISS Mod IV instalado em 1965.

Ele é de facto o coração do Planetário, pois através da sua operação, consegue-se simular, com grande realismo, a beleza de um céu imaculadamente estrelado, os diferentes aspectos da esfera celeste, variáveis no tempo e no espaço, e os diferentes movimentos da Terra e dos outros planetas do Sistema Solar.

O objectivo de qualquer planetário é trazer à Humanidade o antigo gosto em observar o céu estrelado, compreender a harmonia e o sistema do Universo, sem se ser perturbado pela poluição atmosférica ou luminosa, nem se estar sujeito a condições de nebulosidade. Um Planetário permite uma compressão de tempo, de tal ordem, que dias, anos e mesmo milhares de anos, se transformam em minutos e segundos.

Os primeiros modelos, em volume, da representação da esfera celeste, surgiram antes do nascimento de Cristo, inventados por Arquimedes, Possidónio e Boécio. Mas na realidade, modelos expressivos do céu não poderiam ser materializados antes do sistema universal de Ptolomeu (cerca de 150 DC), o qual fixava, como centro do mundo, o globo terrestre imóvel e que só foi ultrapassado pelo sistema do famoso astrónomo Nicolau Copérnico (1473 - 1543), depois de ter vigorado durante cerca de 1400 anos. A partir daí, foram construídos todas as espécies de planetários, como Astrolários, Telúrios e Lunários. Também a destacar, o relógio artístico-astronómico de Schwilgue da catedral de Estrasburgo e os enormes globos celestes, como o de Goltorp, com um diâmetro de 3,5 m, construído durante a segunda metade do século XVII.

O Planetário Copernicano do Museu de Munique, construído em 1924 levou ao posterior desenvolvimento dos planetários mecânicos. Os modernos planetários de projecção têm uma raiz comum, no modelo I construído em 1923 pela fábrica ZEISS de Jena na Alemanha.

Foi o desejo de poder projectar céus estrelados de todas as latitudes geográficas, do Pólo Norte ao Sul, que levou à instalação dos projectores planetários em salas adequadamente em forma de cúpula semi-esférica, simulando, o seu interior a esfera celeste.

Assim, a partir dos anos 40 começaram a ser construídas estas infra-estruturas nas principais capitais europeias. Lisboa não fugiu à regra, e em 1965 foi instalado um moderno Planetário cujo projector principal foi custeado pela Fundação Calouste Gulbenkian, através de uma doação de cerca de 7700 contos. Ao Estado coube a construção da infra-estrutura, no valor de 4500 contos, ficando a sua manutenção e operação entregue à Marinha que já suportou cerca de 2 milhões de contos até hoje, a preços actuais.

Com esta construção harmoniosamente enquadrada no complexo museológico dos Jerónimos, a par do Museu de Marinha e numa zona tão emblemática como Belém, satisfazia-se uma velha aspiração da Sociedade Astronómica de Portugal, fundada em 1917, ao mesmo tempo que se concretizava o antigo sonho de um ilustre oficial de Marinha e brilhante astrónomo-amador, o Comandante Eugénio Conceição Silva.

O seu espírito inventivo e meticuloso contribuíram decisivamente para a instalação no nosso país de um moderno aparelho de projecção que permitia visualizar a esfera celeste em qualquer lugar e em qualquer momento, constituindo um magnífico instrumento didáctico ao alcance de todos, permitindo desse modo uma ampla divulgação da ciência astronómica a um povo com uma tradicional vocação de descoberta, ou não tivessem os nossos navegadores conseguido descobrir novos mundos com base na navegação astronómica.

O projector ZEISS, modelo IV, é um projector óptico-mecânico fisicamente constituído por um corpo cilíndrico com uma grande esfera em cada uma das extremidades. No interior de cada uma destas esferas está instalada uma lâmpada de 1000 W rodeada por oito lentes semi-esféricas. Na face plana destas existe um filtro opaco com orifícios rigorosamente dimensionados e localizados. É a projecção, na cúpula, da luz que passa por esses orifícios, que representará o céu estrelado.

No corpo cilíndrico encontra-se um projector para os astros móveis, isto é, todos aqueles que ao longo do tempo vão variando as suas posições relativamente às estrelas, essas sim, astros fixos. Assim, com este projector representam-se o Sol e os 5 planetas do Sistema Solar mais próximos da Terra e, que são observáveis à vista desarmada. Outros projectores, considerados independentes, mas solidários com o projector principal permitem a representação da Via Láctea, de estrelas variáveis, de núvens, da órbita descrita pelo cometa Donati, para além das linhas e planos de referência como o equador celeste, a eclíptica, o meridiano do lugar, estes mais usados em apresentações técnicas dedicadas à astronomia de posição. No topo de cada uma das grandes esferas referidas são visíveis outras 2 pequenas esferas que se destinam à projecção dos nomes das constelações celestes.

Considera-se que nas melhores condições de visibilidade é possível observar à vista desarmada cerca de 6000 estrelas. O projector ZEISS – Mod. IV permite a projecção de cerca de 7200.

Este conjunto dispõe de vários graus de liberdade de movimento permitindo a simulação dos movimentos de rotação e translação da Terra, que originam a sucessão dos dias e das noites e as estações do ano e ainda do movimento de precessão que permite mostrar o diferente aspecto do céu para uma qualquer data à escolha dentro de um período aproximado de 26000 anos. Outro grau de liberdade permite variar a posição do observador na superfície terrestre possibilitando a viagem do pólo Norte ao pólo Sul. Desta forma conseguem-se visualizar estrelas e constelações que não são visíveis em Portugal.

O projector está instalado no centro de uma sala circular, com 330 lugares sentados, encimada por uma cúpula de 23 metros de diâmetro, constituindo um dos maiores planetários do Mundo. Apesar de já ter atingido o limite da sua vida útil estabelecido pela Zeiss, e apresentar evidentes sintomas de cansaço, depois de mais de 37 anos de trabalho ininterrupto continua, ainda assim, a mostrar um magnífico céu estrelado.

Com previsão da sua substituição para o final de 2003, o velho Planetário é merecedor de descanso em lugar de honra e será não só visto como Património Cultural da Marinha, mas também continuará a ser olhado com a mesma admiração e respeito a que sempre esteve habituado.

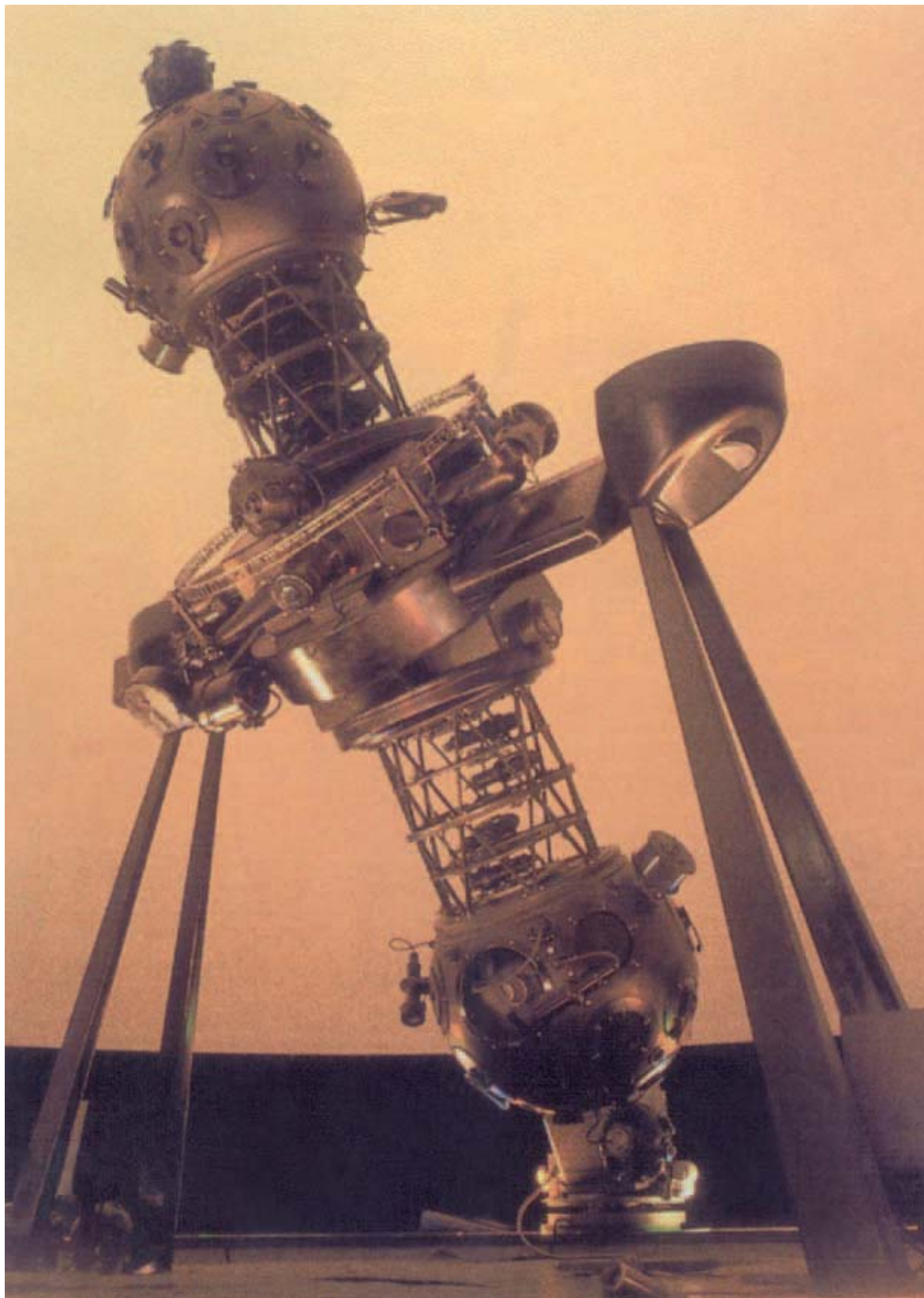
Planetário Calouste Gulbenkian

(Texto de Conf. Teresa Barbosa, CTEN Proença Mendes e CFR Franco Facada)

Património Cultural da Marinha

Pecas para Recordar

39. O PROJECTOR PRINCIPAL DO PLANETÁRIO



REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 355 • ANO XXXII

JULHO 2002 • MENSAL • € 1,25



***HÁ 50 Anos
Foi EXTINTA A AVIAÇÃO NAVAL***

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Oficiais de Marinha brevetados como pilotos da Aviação Naval, respectivamente, em NOV1927 (fotografia de cima) e MAR1936 (fotografia inferior), alguns dos quais, mais tarde, viriam a notabilizar-se, a títulos diversos, prolongando desta forma o prestígio anteriormente granjeado por Sacadura Cabral e Gago Coutinho, em 1922, no voo transatlântico Lisboa – Rio de Janeiro, honrando assim o País, a Marinha e a Aviação Naval, até à forçada extinção desta no início da segunda metade do Séc. XX.

A foto de cima é do 2º curso de pilotagem do Centro de Aviação Naval de Lisboa, em 1927 e vêem-se, da esquerda para a direita, os 2ºs Tenentes Namorado Júnior, Ferreira da Silva, Apeles Espanca, Armando de Roboredo, Cardoso de Oliveira e Paulo Viana. Sentado está o 2º Tenente Aires de Sousa.

A foto de baixo representa um grupo de cinco oficiais no Centro de Aviação Naval de S. Jacinto, em 1935. São eles, da esquerda para a direita, os 2ºs Tenentes Freitas Ribeiro, Cardoso Barata, Costa Bastos e Ferrer Caeiro e o G/Marinha Henrique Pessoa.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 355 • Ano XXXII

Junho 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO

6

"Outro Mundo Novo Vimos"

– A Última Exposição da Comissão dos Descobrimentos.



**Missão em Timor Leste
da 4ª Força de Fuzileiros.**

12



17

**A extinção da Aviação Naval
(1ª Parte).**

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
EXERCÍCIO CONTEX-PHIBEX 02	5
REVISTA DA ARMADA 38° 42' 23" N – 009° 08' 18" W	8
ACADEMIA DE MARINHA	15
A MARINHA DE D. MANUEL (27)	16
INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS	21
ALGUMAS ABORDAGENS DOUTRINÁRIAS SOBRE MODELOS DE AUTORIDADE MARÍTIMA (CONCLUSÃO)	22
A MARINHA NO COMBATE AO CONSUMO DE DROGA E ABUSO DO ÁLCOOL	26
TOMADA DE POSSE	27
CONVÍVIOS	28
DESPORTO	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (21)	30
SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA



**Há 50 Anos
Foi Extinta a Aviação Naval**

"Abicando à praia"

- Pintura do Comandante
Aviador Naval Manuel da
Silva Rodrigues.

A pintura representa a
aproximação à praia junto
à Escola de Aviação Naval
- Alm. Gago Coutinho -
- S. Jacinto de 2 Fleet Kinners.

ANUNCIANTES:

Clinica de Santa Madalena;

TELÉRUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.



A Consciência Estratégica dos Oceanos

No passado os oceanos foram associados à abundância de recursos, isto é, como sistemas capazes de resistir a todos os regimes de exploração. Em simultâneo, afirmou-se o conceito de liberdade dos mares, baseado no exercício do direito de navegação. Porém, o uso intensivo do mar praticado a partir do século XV, tornou evidente que, na exploração dos recursos e na navegação, não se poderiam acomodar todos os interesses da Humanidade. Como consequência da progressiva redução das condições de abundância e de liberdade, emergiu a consciência estratégica dos oceanos.

Na actualidade verifica-se que diversos Estados, tendo reclamado para si direitos de soberania sobre vastos espaços marítimos, não demonstram capacidade para garantir a utilização racional desses espaços. Por isso, outros revelam um crescente desejo para ampliar as suas competências: pretendem alargar a autoridade económica sobre o solo e subsolo marinhos até às 350 milhas da costa, de forma a garantir a exclusividade da exploração dos recursos naturais; ou tentam estender a jurisdição territorial aos espaços marítimos adjacentes, condicionando assim a liberdade de navegação nos mares litorais.

Como sempre aconteceu nas disputas sobre fronteiras marítimas, os países mais desenvolvidos provocam alterações do Direito Internacional, de forma a evitar que as restrições à exploração dos recursos e à liberdade de navegação prejudique os seus interesses. Invariavelmente preconizam que essas mudanças são um acto político com consequências económicas, e não um acto deliberado que tem como objectivo alcançar benefícios económicos. Em consequência, a regulamentação do uso do mar continuará a ser feita à margem da solidariedade na exploração dos recursos e sem equidade na liberdade de navegação.

O conceito de consciência estratégica é essencial para percebermos que o mar é um campo de batalha onde se esgrimem as vontades políticas dos Estados. Se, no passado, os regimes de exploração e os

direitos de navegação desencadearam complexas disputas, o vertiginoso aprofundamento das interacções globais ocorrido nas últimas décadas e a crescente importância do mar como factor determinante do desenvolvimento sustentado, levou a que a consciência estratégica dos oceanos agregasse outras duas vertentes fundamentais: a segurança económica e a preservação ambiental.

A segurança económica nos oceanos depende da capacidade de os Estados costeiros conterem os efeitos das actividades criminosas e resistirem às formas de coacção que fazem uso do mar. As actividades criminosas incluem o tráfico de drogas, o contrabando de armas, a pesca ilícita e a pirataria. A coacção económica pode ser materializada pela imposição de restrições à circulação marítima do petróleo, dos bens alimentares e das matérias-primas essenciais. Os Governos têm cada vez mais dificuldade em preservar a ordem pública em terra, quando são incapazes de garantir a segurança económica nos oceanos. Porém, como esta não pode ser conseguida à custa de mais restrições à liberdade de navegação, torna-se necessário reforçar as acções de vigilância e de dissuasão no mar.

A preservação ambiental dos oceanos determinará, em larga medida, o futuro da vida no planeta. Apesar da evidência deste facto, o Homem continua a poluí-los deliberadamente com produtos extremamente perigosos, que destroem os ecossistemas marinhos. A ciência e a tecnologia permitem reduzir os impactes das actividades humanas. Todavia, serão necessários mecanismos internacionais de coacção, que assegurem o cumprimento das regras ambientais. No curto prazo não se passará das discussões e críticas nos *fora* internacionais. No futuro, quando os actuais processos industriais não condicionarem o progresso dos países ricos, estes preverão sanções económicas e utilizarão as suas forças navais para eliminar os focos de degradação ambiental existentes nos países com menores índices de desenvolvimento.

Hoje, tal como no passado, a consciência estratégica dos oceanos tem como instrumentos decisivos a investigação científica e a coacção militar. A investigação científica actua como potenciador do conhecimento e da tecnologia. Por isso, é essencial para se encontrarem as soluções e os recursos adequados aos jogos de interesses marítimos dos Estados. A coacção militar é viabilizada pelo facto de 85% dos Estados ter litoral e pela existência de cerca de 150 marinhas de guerra em todo o mundo, desde os EUA, num extremo do espectro, até às forças residuais de fiscalização costeira de alguns países. Entre estes dois pólos verifica-se uma considerável variedade de capacidades. Salienta-se, contudo, que as marinhas de média dimensão continuam a aumentar em número. As pequenas marinhas, apesar de limitadas em meios, podem lançar desafios sérios, especialmente no contexto das operações de baixa intensidade. Como a maioria das acções se desenrola no litoral, navios rápidos e armados com mísseis dificultam o uso do mar. Se forem apoiados por submarinos, a manutenção de um adequado controlo do mar torna-se muito mais complexo para o opositor.

Embora a resolução dos problemas decorrentes das disputas pelo uso do mar se situe, preferencialmente, nos campos jurídico e diplomático, não dispensa nem a investigação científica, nem os instrumentos de força que sustentam e credibilizam os processos judiciais e negociais. Neste contexto, a única forma de um pequeno país como Portugal preservar os seus interesses, implica a satisfação de três requisitos essenciais: capacidade científica efectiva para a investigação no mar, que sustente com credibilidade as nossas reivindicações sobre a plataforma; capacidade de contenção de actividades criminosas e lesivas do ambiente e dos recursos naturais, quer no litoral quer na ZEE; capacidade militar que garanta a protecção e a dissuasão contra formas de coacção que tirem partido do mar.



António Silva Ribeiro
CFR

EXERCÍCIO CONTEX-PHIBEX 02

No âmbito da actividade operacional prevista para o corrente ano, realizou-se no passado mês de Abril, no período de 16 a 24, o exercício CONTEX-PHIBEX 02.

À semelhança do sucedido em edições anteriores, este exercício teve três objectivos distintos. Por um lado, proporcionar treino à Força Naval Portuguesa, e restantes unidades navais nacionais e aliadas, nas diversas disciplinas da guerra naval e das operações militares de resposta a crises e de apoio à paz. Por outro lado, permitir testar e exercitar a capacidade nacional de projecção de força a partir do mar, em ambientes potencialmente hostis, através da execução de acções em terra. Por último, possibilitar, através das diversas características das unidades envolvidas, uma maior prontidão, coesão, interoperabilidade e treino de procedimentos a todas as forças, unidades e comandos empenhados na condução deste tipo de operações.

Estiveram envolvidos no CONTEX-PHIBEX 02 meios humanos e materiais pertencentes a Portugal, Espanha, Canadá e NATO conforme a seguir se discriminam:

MEIOS NAVAIS

- Seis fragatas ("Corte Real", "Álvares Cabral", "Hermenegildo Capelo", "Sacadura Cabral", e as espanholas "Extremadura" e "Cataluña").

- Três corvetas ("João Roby", "General Pereira D'Eça" e "Augusto de Castilho").

- Dois submarinos ("Delfim" e o espanhol "Sciroco" que, por motivo de avaria, foi substituído pelo "Tramontana").

- Duas lanchas de fiscalização ("Sagitário" e "Orion").

- Dois navios hidrográficos ("Almeida Carvalho" e "Auriga").

- Um navio reabastecedor espanhol ("Marques de Ensenada").

- Uma lancha de apoio hidrográfico ("Atlanta").

MEIOS AÉREOS

- Da Esquadra de F16 (Base de Monte Real).

- Da Esquadra de ALFAJETS e da Esquadra de Alloues AL III (Base de Beja).

- Das Esquadras de P3P, C-130, SA 330 PUMA e CESSNA FTB-337 (Base do Montijo).

- Da Esquadra de C-212 EW AVIOCAR (Base de Sintra).

- Avião de patrulha marítima canadiano (CP 140).

MEIOS TERRESTRES:

- Batalhão Ligeiro de Desembarque constituído pelo Elemento de Comando, Elemento de Manobra com as companhias de fuzileiros 21 e 23, Elemento de Combate com Pelotão de Reconhecimento, um Pelotão Anti-carro e um Pelotão de Morteiros, Elemento de Assalto Anfíbio com um grupo de botes de assalto e um grupo de lanchas e Elemento de Apoio de Serviços em Combate com um destacamento de apoio de praia.

Todos estes meios, com a participação de uma equipa NATO de guerra electrónica, perfizeram mais de 2000 homens e mulheres, dos quais 1600 embarcados nos vários



Foto cedida pelo CFR Oliveira Lima

navios da força naval e 450 integrando o Batalhão Ligeiro de Desembarque.

O Comando Operacional da Força Naval (TF 443) foi exercido pelo Comandante Naval, VALM Silva Santos, tendo o Comando Tático da Força-Tarefa 443.02 sido atribuído ao CMG Almeida Gonçalves.

Os meios aéreos envolvidos, com excepção dos helicópteros orgânicos da força naval, estiveram sob o Comando Operacional do Comandante Operacional da Força Aérea, TGEN Fernandes Nico.

EXECUÇÃO

O CONTEX-PHIBEX 02 decorreu em cinco fases distintas a saber:

- De 08 a 12 de Abril a fase precursora de REA (*Rapid Environmental Assessment*), onde o NRP "Almeida Carvalho" procedeu a observações meteorológicas e oceanográficas, nas áreas de exercícios. Concomitantemente, no sentido da aferição das capacidades dos equipamentos hidro-oceanográficos existentes, relativamente ao levantamento de fundos com aplicação na guerra de minas, os NRP "Augusto de Castilho" e "Auriga" e a UAM "Atlanta" efectuaram operações de largada, localização e identificação de simulacros de minas, com o apoio dos destacamentos de mergulhadores-sapadores.

- Nos dias 9 e 10 de Abril a fase de IPT (*In Port Training*), especialmente dedicada às unidades de fuzileiros, com o envolvimento de três corvetas e dos meios de desembarque do BLD, por forma a serem treinadas todas as operações de desembarque e reembarque do pessoal e material daquela força-tarefa.

- De 16 a 19 de Abril a fase de CET (*Combat Enhancement Training*), onde decorreu o treino das unidades de fuzileiros, na área de Pinheiro da Cruz, bem como os exercícios de táctica naval de baixa complexidade realizados pelas unidades navais no mar.

- De 19 a 22 de Abril a fase de FIT (*Force Integration Training*), onde durante três dias se desenvolveram exercícios com grau de dificuldade mais elevado, com especial destaque para o salvamento de um submarino sinistrado, assente no fundo, sem possibilidade de vinda à superfície; e para uma inserção em terra do Destacamento de Acções Especiais (DAE), que envolveu o lançamento para a água, por paraquedas, através de um C-130 da FAP e posterior recolha por submarino para inserção em costa aberta.

Decorreu ainda uma outra operação, inédita até então, que consistiu no desembarque em imersão, através da eclusa do submarino "Tramontana", de quatro elementos do *Combat Diving Team*, (CDT).

- Dias 23 e 24 de Abril a fase de TACEX (*Tactical Phase*). Durante esta fase foi jogado o cenário do exercício, tendo sido executado o desembarque anfíbio de uma força militar, por forma a permitir a recolha e resgate de cidadãos nacionais e estrangeiros que pretendiam ser repatriados, no âmbito de uma NEO (*Non-combatant Evacuation Operation*).

O TACEX terminou com a recolha dos cidadãos e reembarque da força anfíbia, tendo a Força Naval regressado à Base Naval de Lisboa.

CONCLUSÃO

O Exercício CONTEX-PHIBEX 02 decorreu com grande sucesso, tendo sido atingidos os objectivos propostos. Além disso, revelou-se extremamente profícuo pelo treino proporcionado ao Estado-Maior do CTF 443, na condução de operações, substanciado na necessidade de reacção aos diversos tipos de incidentes injectados pelo *Distaff*, que funcionou independentemente e foi dirigido pelo 2º Comandante Naval, CALM Silva da Fonseca.



(Colaboração do Comando Naval)

A última exposição da Comissão dos Descobrimentos

*Outro mundo novo vimos,
Per nossa gente se achar,
E o nosso nauegar
Tam grande, que descobrimos
Cinco mil leguas per mar*

Versos da *Miscelânea de Garcia de Resende*, e variedade de histórias, costumes, casos e cousas que em seu tempo acontecerão, de onde saiu o tão sugestivo título da exposição apresentada no Museu Nacional de Arte Antiga, pela *Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses*, de 21 de Julho a 4 de Novembro do passado ano de 2001. Foi concerteza a sua última grande realização e merece realce, não só pela forma como foi concebida, como pela riqueza dos objectos que conseguiu reunir. A sala de exposições temporárias do Museu de Arte Antiga é propícia à exibição deste tipo de material, e a distribuição dos diferentes núcleos permitiu uma leitura global do processo dos Descobrimentos Portugueses. Ali estava o “outro mundo novo...” que viram os portugueses do século XV e XVI, depois de terem navegado “cinco mil léguas” por mar, de terem explorado a costa ocidental africana, de terem chegado à Índia, a Malaca, às ilhas das especiarias e à China, de terem encontrado a América do Sul e de, em todos estes locais, terem conhecido novas gentes, novos costumes e novas riquezas.

Descendo a escadaria que dá acesso ao piso inferior – onde está a sala de exposições temporárias – deparamo-nos com uma magnífica tapeçaria de lã e seda, com fio de ouro e prata, feita em Bruxelas por alturas de 1530, representando Júpiter e Juno – o rei e a rainha dos céus, na mitologia latina – protegendo toda a terra, com um gesto carinhoso da mão. Mas, neste caso, as figuras dos dois deuses são, também, D. João III e D. Catarina, rei e rainha de Portugal, no auge da Expansão Portuguesa. Estamos, pois, perante a representação simbólica de um império resplandecente, numa tapeçaria riquíssima, que marca o princípio da exposição. Por aí se entra numa sala ampla, onde se mostram antigas edições (raras) dos principais textos que relatam a gesta portuguesa quinhentista (Camões, Fernão Mendes Pinto, Barros, Castanheda, etc.), enquadrados por duas magníficas tapeçarias de lã e seda, representando – a primeira – a chegada de Vasco da Gama à Índia e as negociações com o Samorim de Calecut, e – a segunda – o descerco de Diu, de 1546 (esta última pertence ao Kunsthistorisches Museum de Viena). Na mesma sala estão ainda duas imagens do século XVI, representando anjos protectores de Portugal, uma em calcário e outra em madeira policromada. É a partir daqui que se desenrolará a exposição dividida em seis núcleos, que apresentam o processo da Expansão Portuguesa, à maneira de Fernand Braudel (como salienta o comissário, Prof. Romero de Magalhães), definindo e apresentando os componentes do sistema múltiplo, onde os factores são interdependentes, mas podem ser observados separadamente, para que melhor se entenda a sua dimensão e o seu papel no conjunto da acção.

A primeira sala à direita apresenta o primeiro núcleo – *Onde tudo começou* – cujo tema é, naturalmente o Portugal do final do século XIV e princípio do XV. Aí temos a imagem de D. João I, que nos sugere a afirmação da dinastia de Avis e a conquista de Ceuta – ou seja – a afirmação de uma certa forma de ser português e o início da expansão ultramarina. Depois, vem o tríptico do Infante Santo, ícone do desastre de Tânger e do trágico sacrifício do ínclito infante, em face um projecto que se queria continuar. Os incontornáveis painéis de S. Vicente, verdadeiro auto mudo que, por si só, encerram quase todos os elementos presentes no resto da exposição. E as ima-



A Terra protegida por Júpiter e Juno - G. Wezeler - Real Monasterio del Escorial.

gens da recuperação psicológica e retoma, quer no Norte de África, quer no Oceano Atlântico: a tapeçaria que representa a ocupação de Tânger, a carta de Pedro Reinell, com a costa africana até à foz do Zaire, e o padrão de S.to Agostinho, colocado por Diogo Cão, em 1482, a sul da actual Benguela. (*)

O segundo núcleo segue para a esquerda da antecâmara anteriormente referida, e é nesse sentido que vai desenrolar-se todo o resto da exposição. Tem como título, *As Gentes*, e evoca alguns dos protagonistas da Expansão. Talvez não se possa contar dentro das melhores partes da exposição (e digo isto porque há, de facto, núcleos de grande valor artístico e histórico), parecendo-me haver algum desequilíbrio, com uma predominância de ícones ligados à Índia. Mesmo assim podemos ver as referências a D. Pedro e D. Duarte de Meneses (através dos brasões da sala de Sintra), figuras chave da expansão no Norte de África; uma evocação de João Gonçalves Zarco; um retrato de D. Sebastião (que não deixa de estar relacionado com o Oriente, como todos os reis daquele tempo); e o universal Damião de Góis, no célebre desenho a lápis de Albrecht Dürer.

Vêm depois *Os Espaços* da Expansão, apresentados na sala seguinte, através de representações cartográficas, qual delas a mais significativa e preciosa, mas com exemplares dignos de grande notoriedade. Parte-se da visão medieval da terra, representada nos mapas esquemáticos conhecidos por “T – O”, com a terra cercada pelo “grande” oceano (o “O”) e cruzada pelo Mediterrâneo, onde vão desaguar o Nilo e o Don (dois grandes rios que formam o “T”), para os Portulanos Mediterrânicos (a partir do século XIV) e para as representações do final do século XV e XVI, onde vão sendo incluídas as informações que provêm das navegações portuguesas. São exemplo destes últimos o globo de Martim Behaim (ou Martinho da Boémia, como ficou conhecido em Portugal), os atlas de Lázaro Luís, Fernão Vaz Dourado e Miller, bem como a representação de Ortelius, de



Planisfério de Henricus Martellus Germanicus - British Library.

1579. Não pode deixar de se falar ainda das tábuas do Mar Vermelho, da autoria de D. João de Castro, que constituem um precioso trabalho de hidrografia, com perfis de costas para um melhor reconhecimento visual, e representações de vários tipos de navios. Todavia, as obras que mereceram mais notoriedade, foram, sem dúvida, o planisfério de Henricus Martellus Germanicus e o lendário "Cantino": o primeiro contém a primeira figuração da África, posterior à viagem de Bartolomeu Dias (1487-88), e com dados que dela provêm; e o segundo é a primeira representação do mundo com uma coerência que está muito próxima da realidade. O "Cantino" (como é impropriamente conhecido este mapa) é a verdadeira jóia da exposição, quer pela sua riqueza geográfica e iconográfica, quer pela história deste mapa português anónimo, que hoje está na biblioteca Estense de Modena (Itália). O planisfério foi encomendado em Lisboa por Alberto Cantino (representante do Duque de Este em Portugal), no princípio do século XVI, à revelia de todas as instâncias oficiais, e mediante o pagamento de uma avultada quantia que deveria subornar o/os mestres cartógrafos. Foi levado para Itália em Novembro de 1502 (disso se sabe por documentos que a ele se referem) e nunca mais regressou à terra que o viu nascer. Tudo indica que seria uma cópia (mais ou menos correcta) do padrão real, que era mantido e actualizado em Lisboa, e de que apenas se tem notícia por referências documentais. Para além da sua beleza artística, a importância histórica deste mapa é extraordinária, e deduz-se das preciosas informações que ali se colhem, sobre o nível dos conhecimentos geográficos portugueses, no princípio do século XVI. O "Cantino" é o primeiro mapa onde estão representados o Equador e os dois Trópicos, presumindo uma escala de latitudes deduzida do afastamento entre estas linhas. Para além disso, nele se encontra um esboço da costa brasileira que já denuncia a presença do continente americano, cruzado na foz do rio Amazonas, pelo meridiano de Tordesilhas, que, como sabemos, era o limite atlântico entre as explorações portuguesas e castelhanas. A África aparece com um rigor incomparável, apesar de ter sido totalmente contornada, poucos anos antes da feitura do mapa. E o Oriente, para lá da Índia, surge desenhado com contornos largos,



Navios Portugueses - National Maritime Museum - Greenwich

absolutamente fora da restante escala, e com informações de latitudes em unidades de medida árabes, levando a acreditar numa troca de informações entre os pilotos portugueses e os do Índico.

O núcleo dos *Produtos* mostra alguns dos objectos (ou suas representações pictográficas) que alimentaram o intenso comércio decorrente das viagens portuguesas até África e Oriente: trabalhos de madrepérola, tartaruga e prata, potes para especiarias, moedas de todos os tipos e figuras em marfim. Também não foram esquecidos os animais exóticos e o impacto que tiveram na Europa, podendo ver-se uma xilogravura de Albercht Dürer representando um rinoceronte, e um desenho a lápis e pena do célebre elefante Hanno, oferecido por D. Manuel ao Papa, na embaixada que lhe enviou em 1514.

Seguia-se o quinto núcleo – *Técnicas* – com a exposição de documentos relativos à arte de navegar, à construção naval e ao armamento utilizado. Devo salientar o magnífico quadro pertencente ao National Maritime Museum de Greenwich, onde estão representadas naus, caravelas e galés portuguesas, da armada que, em 1520, levou a Ville-Franche sur Mer a princesa D^a Beatriz, filha de D. Manuel. É uma obra de escola portuguesa, de incontestável beleza, e com um rigor representativo que ajuda a resolver muitas dúvidas sobre a construção naval portuguesa do século XVI, o aparelho dos navios e até a manobra dos mesmos. A figura central é uma enorme nau – que se pensa ser a *S.ta Catarina do Monte Sinai* – pavesada, navegando com amuras a bombordo, a vela grande com duas monetas, pessoal na verga na grande e na gávea, e salvando aos navios que se aproximam.

A exposição termina com o sexto núcleo, cujo título e tema – *Crenças e Motivações* – me pareceu escasso, para dar uma ideia da



Planisfério Português anónimo, "Cantino" - Biblioteca Estense - Modena.

maneira de ser do Homem português daquele tempo. De certo modo, encerrou as "mentalidades" dentro do sentimento religioso e deixou-o historicamente incompleto, privando-o de outras facetas do Renascimento Português. Mas não deixou de cuidar do valor artístico dos materiais expostos, e talvez que seja essa uma das razões para a restrição temática, uma vez que é na expressão artística religiosa que se encontram os melhores exemplares da pintura, escultura e, neste caso, ourivesaria. Podemos ali apreciar alguns dos melhores quadros portugueses daquele século – um deles é o conhecido "S. Pedro", de Grão Vasco, pertencente à capela de S. Pedro, da Sé de Viseu – enquadrados com uma fonte em pedra, algumas salvas em prata, o célebre relicário de D^a Leonor (do Mosteiro da Madre de Deus), e a custódia de Belém, feita por Gil Vicente.

Toda a exposição me pareceu uma preciosa jóia, onde sobressaem objectos como o "Cantino", o quadro de Greenwich ou a custódia de Belém. Se há núcleos que não brilharam tanto como outros, isso, de maneira nenhuma ofuscou o valor global do que, pode dizer-se, ter sido a chave de ouro da *Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses*.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Notas

(*) Não vou fazer uma descrição exaustiva da exposição, com enumeração de todos os objectos, falando apenas dos que me pareceram mais significativos.

Revista da Armada

38° 42' 23"N - 009° 08' 18"W

INTRODUÇÃO

A palavra navegar, que antigamente era orgulhosamente reservada a marinheiros, transformou-se hoje num verbo banal, aplicado nas mais diversas actividades e quadrantes da sociedade civil. Já não se navega apenas no mar, mas também no ar, em terra e no ciberespaço. A massificação desta palavra deve-se, entre outras coisas, à Internet e, em especial, ao GPS. Ontem os marinheiros orientavam-se pelas estrelas, hoje os navegadores orientam-se por outras “estrelas” artificialmente criadas.

A necessidade de um sistema de posicionamento bastante preciso e utilizável com quaisquer condições meteorológicas era a ambição de qualquer navegante, a qual começou a concretizar-se durante a guerra fria, na década de 70, quando americanos e soviéticos decidiram criar sistemas de navegação por satélites, que permitissem fornecer aos militares uma elevada precisão e cobertura mundial. Nessa altura

ambos os países possuíam um vasto arsenal nuclear e o guiamento de mísseis balísticos foi a grande mola impulsora do desenvolvimento destes sistemas.

O sistema americano foi designado NAVSTAR - GPS, que é a abreviatura de *NAVigation Satellites with Timing And Ranging - Global Positioning System*. Com o passar do tempo, começou a ser conhecido apenas por GPS. O equivalente soviético foi designado GLONASS (*Global'naya Navigatsionnaya Sputnikova Sistem*). O GLONASS tem enfrentado bastantes problemas devido à crise económica da Rússia, a tal ponto de actualmente apenas 7 satélites estarem operacionais, dos 24 que deveriam compor o sistema.

Passemos, pois, ao GPS. Trata-se de um sistema de radionavegação por satélites, implementado e controlado pelo Departamento de Defesa dos Estados Unidos. A arquitectura básica deste sistema foi aprovada em 1973, tendo sido lançado, 5 anos mais tarde, o primeiro satélite GPS. Em 1995 e após 10 biliões de dólares de custos de desenvolvimento, o sistema GPS foi finalmente declarado operacional, pois ficou completa a constelação prevista de 24 satélites. Actualmente, a constelação é composta por um número superior a esse, pois foram coloca-



dos em órbita 5 satélites extra, que visam assegurar que não se baixe dos 24 satélites especificados, mesmo que os mais antigos comecem a avariar.

Embora o sistema tenha sido inicialmente idealizado para fins militares (com aplicações práticas visíveis na guerra do Golfo, no Kosovo e no Afeganistão), existem hoje milhares de civis, por todo o mundo, que o utilizam nas mais diversas aplicações, que vão desde a navegação marítima, aérea e terrestre, levantamentos topográficos, estudos geodésicos, gestão e contabilização dos recursos naturais, construções, aplicações no campo agrícola, protecção civil, actividades ao ar livre, etc.

COMO FUNCIONA

Os satélites do sistema GPS circundam a Terra a 20200Km de altura, completando 2 órbitas em pouco menos de 24 horas, transmitindo, em permanência, sinais perfeitamente identificados. Os receptores GPS recebem vários sinais de satélites

diferentes, a partir dos quais calculam a posição exacta do utilizador, através da determinação do tempo que cada sinal leva a percorrer a distância desde o respectivo satélite GPS até ao próprio receptor.

Para determinar a posição a 3 dimensões (latitude, longitude e altitude) é necessário receber o sinal de 4 satélites GPS. Para os navegantes marítimos, a tarefa está facilitada, pois não é necessário calcular a altitude, pelo que basta receber o sinal de 3 satélites para conseguir determinar a posição a 2 dimensões. Quanto mais satélites estiverem visíveis mais refinada é a solução de posicionamento determinada pelo receptor GPS. Com base em várias posições obtidas o receptor GPS consegue calcular outras informações, como por exemplo a velocidade e o rumo efectuado.

As coordenadas calculadas pelos receptores GPS vêm, normalmente, expressas em WGS-84, que é um sistema geodésico que relaciona as posições na terra com um modelo matemático complexo em forma de esferóide, usado para se aproximar tanto quanto possível da forma da terra. A sua origem é o centro de massa da terra, constituindo, assim, um sistema geodésico de referência válido para todo o mundo.

Desta forma, as posições que aparecem nos mostradores dos receptores GPS são, geralmente, expressas neste sistema de coordenadas. No entanto, com excepção das Cartas Electrónicas de Navegação Oficiais (que estão referidas ao WGS-84), a grande maioria das cartas náuticas, designadamente as de papel, não utilizam esse sistema de coordenadas. Só nas cartas de papel, de Portugal, editadas pelo Instituto Hidrográfico é possível encontrar 7 sistemas de referência geodésicos diferentes, pois para cada local foi seleccionado um dado elipsóide e orientado para melhor se adequar à forma da terra nesse local particular. Por exemplo, o sistema geodésico usado nas cartas da Madeira é o elipsóide internacional de *Hayford*, de 1924, *datum* Porto Santo, que possui uma diferença de 550 metros relativamente ao WGS-84. Desta forma, os navegantes deverão converter as posições do receptor GPS de WGS-84 para o *datum* da carta onde a posição vai ser marcada, aplicando a correcção indicada na própria carta, que no caso da Madeira é de 550 metros.

PERFORMANCE DO SISTEMA

Os satélites GPS transmitem em 2 frequências rádio de baixa potência, designadas por L1 e L2, na banda de UHF. Na frequência L1 (1575,42MHz) são modulados dois códigos: o código de aquisição livre: código C/A (*Coarse/Acquisition*), modulado a 1,023MHz, e o código militar: código P (*Precision*), modulado a 10,23MHz. Sobre a portadora L2 (1227,6MHz) apenas é modulado o código P.

O código P apenas está acessível aos utilizadores militares autorizados, sendo habitualmente cifrado, para aumentar a sua segurança e resistência ao empastelamento e à mistificação. O código P, quando cifrado, designa-se por código P(Y), sendo necessária uma "chave" secreta para o conseguir receber.

Ambas as portadoras são, ainda, moduladas com uma mensagem de navegação contendo informação necessária à determinação da posição do satélite. Os sinais são enviados em linha directa e passam através de nuvens, vidros, plásticos, mas não atravessam corpos sólidos, grandes construções ou montanhas e, por isso, os receptores GPS não funcionam, habitualmente, dentro de casas e debaixo de água ou de terra.

A exactidão da posição é condicionada por atrasos que os sinais dos satélites sofrem na passagem pela ionosfera e troposfera, por reflexões em grandes construções ou montanhas (multitrajeto), pelos erros dos relógios dos satélites, por erros nas órbitas dos satélites, pelo ruído do receptor GPS e pela qualidade da sua antena.

Além destes erros, o Departamento de Defesa dos EUA introduziu durante vários anos uma degradação intencional da performance do sistema, designada por *Selective Availability*, que consistia na manipulação dos relógios dos satélites, de forma a originar erros de posicionamento, para os utilizadores do código C/A, na ordem dos 100 metros (95%).

Esta degradação intencional do sinal do GPS não afectava os utilizadores militares autorizados, uma vez que estes tinham acesso ao código P(Y), obtendo uma exactidão significativamente melhor do que essa.

A *Selective Availability* foi desactivada a 1 de Maio de 2000 e, em Outubro de 2001, as autoridades americanas actualizaram os *performance standards* do sistema GPS, assegurando uma exactidão que pode variar entre 13m (95%) e 36m (95%).

O DGPS EM PORTUGAL

Em algumas aplicações marítimas (por exemplo: entradas e saídas de portos, calibração de sistemas inerciais de navegação, dragagens, levantamentos hidrográficos e posicionamento de bóias) e em algumas aplicações militares navais (designadamente navegação em canal rocegado, rocega de minas, reconhecimento de praias e apoio de fogos) a performance do GPS é insuficiente, recorrendo-se, em quase todos os países desenvolvidos ao sistema *Differential GPS* (DGPS).

O princípio de funcionamento do DGPS consiste em colocar um receptor GPS num local de coordenadas conhecidas e comparar as coordenadas obtidas no receptor GPS com as coordenadas reais do receptor. A diferença de posição permite radiofundir as correcções para os utilizadores nas proximidades. Com o DGPS consegue-se uma precisão melhor do que 3m (95%).

No entanto, o benefício mais significativo do DGPS para os navegantes marítimos não é a melhoria da exactidão mas antes a monitorização permanente do estado de funcionamento dos satélites GPS. O sistema GPS não possui qualquer forma de avisar, em tempo real, os utilizadores da ocorrência de uma avaria ou falha num satélite. Isto significa que o GPS pode dar informações erradas durante períodos de 1 ou 2 horas sem ter capacidade de avisar os utilizadores da disfunção.

Esta lacuna do sistema é compensada pelas estações DGPS que monitorizam, 24 horas por dia, a qualidade dos sinais GPS visíveis e caso detectem alguma disfunção ou avaria num satélite notificam imediatamente os navegantes.

O Instituto Hidrográfico está a instalar, actualmente, uma rede DGPS em Portugal continental, que se prevê comece a funcionar no verão deste ano. Seguir-se-ão testes de validação, tanto no mar como em terra, entre Setembro de 2002 e Setembro de 2003. Serão instaladas 2 estações DGPS (uma em Sagres e outra no Cabo Carvoeiro) e uma estação de controlo, na Direcção de Faróis. Além destas estações, a instalar no continente, também estão previstas estações DGPS para a Madeira e para os Açores, cujo concurso está previsto iniciar-se no final de 2002 ou início de 2003.

APLICAÇÕES DO GPS

Apresentam-se de seguida algumas aplicações mais recentes ou curiosas do GPS.

Aplicações militares

O GPS já demonstrou ser um instrumento de grande valor para as forças militares norte americanas e aliadas. A operação "Tempestade do deserto" teria sido muito dificultada sem o GPS, pois no deserto a paisagem é sempre igual e faltam pontos conspícuos que auxiliem a localização. Com o GPS, os soldados estavam aptos a ir para qualquer lugar, mesmo à noite e sob tempestades de areia. Inicialmente foram comprados 1000 receptores comerciais portáteis para esse uso, mas os resultados foram tão bons que antes do fim do conflito foram distribuídos mais de 9000 receptores comerciais.

Em termos militares, a importância do GPS tem vindo a aumentar cada vez mais, servindo, entre outras aplicações, para efectuar o guiamento de mísseis balísticos e de cruzeiro, como



Fig. 1 – Esquema de funcionamento do sistema DGPS



Fig. 2 - Microreceptor GPS para instalação numa bomba "inteligente".

3,3 Volt. Antes de serem disparadas, as bombas são colocadas numa estação de inicialização, que lhes transfere, entre outras informações, a posição do alvo, em menos de 2 segundos.

Aplicações em transportes

Em termos de transporte rodoviário, está a assistir-se a um aumento crescente do número de automóveis que possuem mapas digitais associados a um receptor GPS, que implanta a posição da viatura no mapa respectivo. Actualmente, metade dos carros vendidos no Japão já possui um sistema de navegação com GPS instalado. A empresa de estudos de mercado *Intex Management Services* prevê que o número total de viaturas equipadas com este sistema atinja os 12 milhões em 2004, antecipando um crescimento particularmente acentuado na Europa e América do Norte. Muitas empresas já adoptaram sistemas destes para fazerem a gestão e monitorização das suas frotas automóveis. No que toca aos utilizadores individuais, uma das grandes vantagens da instalação de sistemas de navegação com GPS, reside na possibilidade de receber, via telemóvel, informação sobre o tráfego que é automaticamente compilada pelo sistema, que assim, pode indicar qual a melhor alternativa para ir de um ponto a outro, em áreas urbanas.

Como exemplo de uma aplicação do GPS aos transportes, temos um sistema que a conhecida empresa de aluguer de automóveis *Hertz* está a utilizar, chamado "Hertz NeverLost", o qual permite localizar um veículo em qualquer lugar. Este sistema equipa algumas viaturas e está instalado entre o condutor e o passageiro do banco da frente do automóvel, funcionando da seguinte forma: o condutor (ou o passageiro do lado) escolhe no écran o destino pretendido e o "NeverLost" calcula a rota dando depois indicações visuais e verbais como "vire à direita, "vá em

os "Tomahawk" que foram utilizados contra o Afeganistão. O guiamento de mísseis foi, aliás, uma das razões que levaram ao desenvolvimento inicial do GPS. Mais recentemente, o GPS começou a ser usado também nas chamadas bombas "inteligentes", pois tem a grande vantagem de permitir o seu guiamento mesmo com más condições atmosféricas e má visibilidade, ou perante alvos dissimulados ou camuflados. No Afeganistão, a maior parte das bombas empregues pelas forças armadas norte americanas usavam guiamento por GPS. Os micro-receptores GPS instalados nessas munições aguentam até 20 anos num paiol de munições, só com uma pilha de

frente", etc. Se por acaso o condutor se enganar no caminho o sistema pode recalcular a rota dando caminhos alternativos.

A Carris tinha previsto equipar metade da frota de autocarros com dispositivos GPS até Junho deste ano e a totalidade dessa frota até final do primeiro trimestre de 2003. O objectivo é controlar os autocarros à distância, a partir da Central de Comando de Tráfego, em Santo Amaro. A Carris passa assim a conhecer metro a metro a localização dos seus 840 autocarros e 55 eléctricos, num total de 38 carreiras e cerca de 200 paragens. Também está previsto instalar painéis electrónicos nas paragens mais concorridas com informações sobre as diversas carreiras.

Nos navios, o GPS já é utilizado há muito mais tempo do que nas viaturas automóveis, mas só recentemente é que foram homologadas as Cartas Electrónicas de Navegação Oficiais, que associadas ao GPS estão a revolucionar a forma de conduzir a navegação no mar. A utilização conjunta destes dois equipamentos simplificou bastante a condução da navegação, pois, entre outras vantagens, possibilita a implantação automática da posição do navio sobre a Carta Electrónica de Navegação Oficial, eliminando o tempo anteriormente despendido a determinar distâncias radar e azimutes visuais e, depois, a marcá-los numa tradicional carta de papel, usando régua e esquadros de navegação. Ao automatizar todo este processo, além do tempo poupado, eliminou-se um grande número de tarefas susceptíveis ao erro humano.

Já estão a ser comercializados sensores de altitude e de direcção, utilizáveis em aviões ou navios, que consistem num conjunto de pelo menos duas antenas GPS, a partir das quais se pode calcular o vector tridimensional entre uma e outra. Esse vector relativo, calculado com grande precisão, permite ao utilizador obter a informação sobre direcção de que ele precisa, com uma exactidão na ordem de $0,1^\circ$, pelo que estes equipamentos são vulgarmente conhecidos por "giros GPS". No entanto, estes sensores também calculam o balanço (*roll*) e o cabeceio (*pitch*) da plataforma em que estão instalados, além de poderem fornecer a posição e a hora UTC, derivadas dos receptores GPS que os constituem. Por enquanto, estes sensores estão mais disseminados na navegação aérea, mas prevê-se que a sua utilização em navios e embarcações cresça bastante no curto prazo.

Vigilância e localização de viaturas, objectos e pessoas

Algumas empresas de segurança providenciam um serviço de vigilância e localização de viaturas baseado no GPS. Em caso de furto de um automóvel, que possua este sistema instalado, o respectivo dono pode entrar em contacto com um centro de operações que conseguirá localizá-lo com facilidade, pois o sistema incorpora um receptor GPS e um transmissor que difunde a

posição exacta do veículo furtado (a não ser que esteja num parque subterrâneo). Um exemplo desta aplicação aconteceu há alguns meses, quando o automóvel do famoso futebolista Ronaldo foi roubado, no Rio de Janeiro, tendo sido prontamente localizado e recuperado, visto possuir este sistema.

O SVEA – Sistema de Vigilância Electrónica de Arguidos, actualmente implementado a título experimental em onze comarcas portuguesas está a ser testado como alternativa à prisão preventiva. Este sistema consiste na aplicação de uma pulseira, no pulso ou no tornozelo do arguido, que



Fig. 3 – Doca da Marinha representada num sistema de navegação automóvel com GPS associado.

emite frequências para uma caixa (Unidade de Monitorização Local) que pode enviar, por telefone (móvel ou rede fixa), informação sobre a localização do arguido. O sistema de posicionamento associado ao SVEA é o GPS.

Uma das mais recentes modas, nos EUA, é o controlo da localização de crianças. Foi lançado, recentemente, um sistema que permite aos pais saberem onde se encontram os seus filhos. O sistema consiste, basicamente, numa pulseira semelhante a um relógio que emite para um operador de rede móvel os dados de posicionamento (obtidos pelo GPS) do detentor da pulseira. Já há mesmo projectos no sentido de implantar um *microchip* na epiderme que permitirá, não só a localização do seu portador, mas também a sua identificação perante outros sistemas, como por exemplo o multibanco.

Aquele que é, provavelmente, o maior desafio futuro ao GPS decorre do requisito, já aprovado nos EUA, para que todos os telemóveis forneçam a sua posição nas chamadas de emergência. A legislação americana ainda não obriga os telemóveis a ter esta capacidade, estando a ser estudadas várias alternativas para a sua implementação prática no futuro próximo, sendo certo que a Europa se seguirá, não só na aprovação de legislação semelhante, mas também na sua implementação. Neste momento, a alternativa que se afigura mais viável e mais barata, passa pela instalação de micro-receptores GPS nos telemóveis. O maior obstáculo (e também o maior desafio) associado a esta solução reside na dificuldade de obter a posição GPS no interior de edifícios. De qualquer maneira, se se vier a optar por esta solução, isso representará um crescimento verdadeiramente fabuloso no número de utilizadores de GPS: só na Europa Ocidental já há mais do que 200 milhões de telemóveis, prevendo-se atingir os 300 milhões em 2004.

Aplicações no desporto

O GPS é actualmente usado em todas as modalidades desportivas onde é necessária a posição, como por exemplo, regatas de vela, corridas de balões, ralis e provas de todo o terreno (com particular destaque para provas como o Granada-Dakar, em que o GPS veio revolucionar e simplificar a forma de navegação efectuada), etc.

Nas grandes provas velocipédicas, incluindo a Volta a Portugal em Bicicleta, o GPS é utilizado pelas cadeias de tele-

visão que fazem a sua cobertura para calcular a distância entre fugitivos e o pelotão.

Alguns serviços de protecção civil já utilizam o GPS desde há alguns anos. Por exemplo, uma equipa de salvamento norte americana utiliza, desde 1992, um receptor GPS em ambulâncias com o objectivo de guiar os helicópteros dos serviços médicos até elas muito mais rapidamente e em situações onde a visibilidade é reduzida.

Em Oeiras vai ser implementado este ano um projecto que visa gerir as frotas de taxis, carros de bombeiros e ambulâncias. No caso dos taxis, o objectivo é melhorar a segurança dos motoristas e facilitar o sistema de reservas telefónicas. Nas ambulâncias e nos carros dos bombeiros, o objectivo é a redução do tempo de chegada a um determinado local. Neste município, também estão a ser instalados chips em 6 mil contentores de lixo a fim de otimizar os 14 circuitos efectuados diariamente pelos 22 camiões de lixo. Sempre que um caixote de lixo é levantado, esse chip envia um sinal pela rede de telemóvel indicando a identificação e a hora.

O FUTURO: GALILEO VERSUS GPS

Como é fácil perceber, seria impossível enumerar toda a multiplicidade de usos do GPS, pois todos os dias surgem novas aplicações, como, por exemplo, os recentes relógios de pulso com receptor GPS incorporado (ver figura 4).

O futuro do GPS é ilimitado, quase tanto como a nossa imaginação, pelo que foi com naturalidade que a União Europeia decidiu seguir os passos dos EUA, tendo aprovado recentemente (Março de 2002) a criação de um sistema próprio, semelhante ao GPS, designado por GALILEO, cuja entrada em funcionamento se prevê para 2008. Este sistema deverá ter 30 satélites a orbitar a 24 mil Km de altitude (4 mil Km acima dos satélites do GPS). A União Europeia pretende com este sistema assegurar uma autonomia estratégica em relação aos EUA, embora este projecto tenha levantado algumas dúvidas no seio dos 15, nomeadamente quanto à viabilidade económica do GALILEO (que custará cerca de 3,2 biliões de Euros) e quanto à possibilidade de utilização militar do sistema. Apesar da oposição de países como a França, acabou por ficar decidido que o GALILEO será um sistema inteiramente civil, não estando previsto qualquer serviço destinado às forças armadas, ao contrário do que acontece com o GPS, que possui o código P(Y), só acessível a utilizadores militares autorizados.

Além da preocupação em eliminar a dependência relativamente aos EUA, a outra força motriz do GALILEO foi a perspectiva de benefícios económicos que ele pode acarretar para as empresas e firmas europeias. A indústria em torno do GPS gera actualmente cerca de 12 mil milhões de dólares por ano, que caem quase exclusivamente em bolsos americanos. Com o GALILEO a Europa espera captar uma fatia significativa desse bolo, estando as indústrias europeias a começar a apostar na produção de receptores GPS, uma área em que as firmas americanas dominavam sem concorrência.

Enquanto na Europa se dão os primeiros passos no projecto GALILEO, as autoridades norte americanas conceberam um plano de modernização do GPS que o tornará mais exacto e mais fiável. Essa modernização do GPS vai passar, sobretudo, pela adição de mais sinais para os utilizadores civis, pela introdução de um novo código para os utilizadores militares (código M) e pelo desenvolvimento de novos, e mais modernos, satélites.

Por aqui se percebe que os norte americanos não vão facilitar a tarefa do GALILEO, pois este, quando ficar operacional (previsionavelmente em 2008), terá que competir com um GPS fortemente implantado no mercado e com uma performance ainda melhor do que a actual.

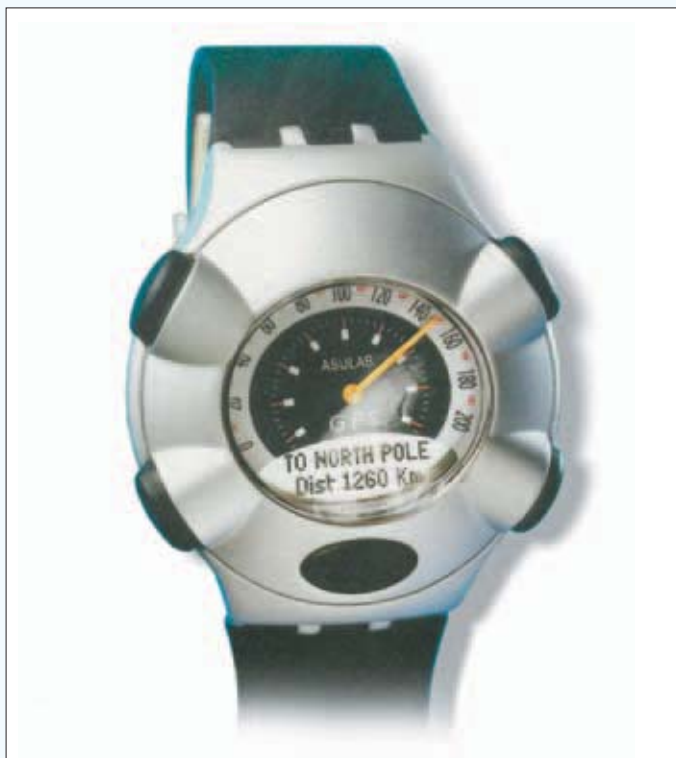


Fig.4 – Relógio de pulso com GPS incorporado.

Dias Correia, CTEN
Sardinha Monteiro, ITEN

Missão da 4ª Força de Fuzileiros

(Outubro 2001 a Junho 2002)

Mais uma força de fuzileiros esteve destacada no território de Timor Leste. Esta força foi constituída pela Companhia de Fuzileiros Nº22, sob o comando do 2TEN FZ Eduardo Vaqueiro e por uma equipa de ligação ao Estado-Maior do Batalhão Português, chefiada pelo CTEN FZ Mariano Alves.

No âmbito dos compromissos assumidos por Portugal, as Forças Armadas Portuguesas contribuíram para a componente militar da Peace Keeping Force da United Nations Transitional Administration in East Timor (PKF/UNTAET) e sua sucessora United Nations Mission In Support of East Timor (PKF/UNMISSET), com um Contingente Nacional para Timor Leste (CNT), do qual entre outras forças, fazia parte uma Companhia de Fuzileiros (CF22), integrada num Batalhão de Infantaria do Exército (1BI/BLI). A actuação enquadrou-se no cumprimento das seguintes missões: garantir um ambiente seguro; manter a integridade do território e apoiar a transferência de responsabilidades de segurança para a Força de Defesa de Timor Leste (FDTL) e para as autoridades locais. Este batalhão foi constituído por um efectivo de 848 militares, sendo 711 do Exército e 137 da Marinha.



A 4ª Força FZ Timor iniciou o seu apontamento para esta missão, numa primeira fase, durante os meses de Abril e Maio de 2001, no Corpo de Fuzileiros, por forma a aferir e uniformizar procedimentos a nível individual e de secção, bem como para realizar a preparação sanitária de seus militares. Posteriormente numa segunda fase, a partir do dia 21 de Maio, concentraram-se em Vila Real (RI13), com as restantes sub-unidades do 1BI/BLI. Este período prolongou-se até ao embarque para o teatro de operações (T.O.), e teve como principal objectivo, o entrosamento colectivo, a nível de pelotão e de companhia, orientado para a missão em Timor.

Na 2ª quinzena do mês de Outubro, já no T.O., ainda mal refeitos da chegada, os nossos fuzileiros da 4ªForça deparam-se com uma realidade bem diferente, ultrapassando a imaginação e as histórias que tinham ouvido até então. Treinados de

forma rigorosa para combate, estes homens tinham agora entre mãos uma missão completamente diferente, missão essa que contava com inúmeras adversidades, só possíveis de ultrapassar graças à sua disciplina, tenacidade e capacidade de improviso. À companhia de fuzileiros foi atribuída uma das mais extensas Áreas de Responsabilidade (AOR's) que contem-

plava os distritos de Ainaro, Manufahi e mais tarde, a partir de 12 de Dezembro, incluiu também, os sub-distritos de Soibada e Natarbora, na faixa sul do distrito de Manatuto, por força do Contingente Filipino ter terminado a sua missão.

Se considerarmos o território de Timor Leste dividido em metade Norte e metade Sul, por força da orientação Este-Oeste da cordilheira Central do Ramelau, o distrito de Manufahi fica situado sobre a metade meridional da região central do território e conta aproximadamente com cerca de 2.500km². A par desta enorme extensão territorial, a morfologia, a dispersão das localidades e o clima constituíram, sem dúvida, as maiores dificuldades no desempenho dos Fuzileiros.

De facto Timor é uma ilha de formação recente, pelo que a acção modeladora da erosão ainda é manifestamente insipiente no modelado da paisagem, o que faz com que a orografia da área de responsabilidade da CF22 seja o resultado de uma conjugação de uma série de factores, dos quais se destacam principalmente o clima e a constituição rochosa do terreno, caracterizando-se esta região por montanhas de declives acentuados e de elevações com altitudes assinaláveis, o que implica fortes limitações na mobilidade das forças, agravada pelas degradadas e quase inexistentes vias de comunicação. De referir que, nos terrenos mais planos, a densa rede hidrográfica, apresenta-se também como um sério desafio, na transposição dos caudais dos cursos de água em plena época das chuvas.

Com a sua base principal situada em Same, na qual encontraram boas condições de habitabilidade, deixadas pelo contingente anterior (CF21), cedo os fuzileiros *agarraram* a parte operacional, iniciando um criterioso reconhecimento da sua área de responsabilidade, por forma a enquadrarem a sua actuação às missões que lhes foram atribuídas.





Apesar de isolados, entre as montanhas e o Mar de Timor, os militares da CF22, tiveram a honra de receber na sua base, inúmeras visitas com as quais partilharam o *Espírito Naval* em terras de Same. Estas entidades, com a sua distinta presença, estreitaram os milhares de quilómetros entre a *Terra do Sol Nascente* e a Pátria Portuguesa, destacando-se pela familiaridade e simbolismo que representaram, a visita do Ministro da Defesa Nacional, Dr. Rui Pena, do Chefe do Estado-Maior da Armada, Alm. Vieira Matias e do Comandante do Corpo de Fuzileiros, CMG António Mateus.

Não obstante o grau de ameaça física ter sido considerado baixo, a forma de garantir um ambiente de segurança, por toda esta vasta área, passou por um planeamento e execução de acções operacionais que visando fundamentalmente, um patrulhamento permanente e um estado de prontidão que permitisse ocorrer a qualquer situação inesperada em qualquer lugar da AOR. O patrulhamento contemplava três frentes: o apeado, com inserção e extracção por Heli, facilitando o acesso a áreas recônditas de difícil

acesso; o motorizado, com viaturas tácticas pelos possíveis itinerários de acesso existentes e ainda o marítimo, no qual se assegurava o patrulhamento em botes Zebro III, na costa Sul da área de responsabilidade da CF22. A tarefa da intervenção, era garantida diariamente ao escalão de pelotão, embora com diferentes graus de prontidão, conforme o evoluir dos acontecimentos.

Ainda do ponto de vista operacional, mas já de carácter mais humanitário, foram executadas com relativa frequência, escoltas a refugiados que chegavam finalmente às suas aldeias, vindos de Timor Ocidental, pelos meios pertencentes ao Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (UNHCR), bem como a monitorização de todo o

processo de reconciliação e reintegração em cooperação com a UNPOL, com as várias agências das Nações

Unidas e demais Organizações Não Governamentais. Outras das acções levadas a cabo por estes fuzileiros, e que se inseriam também no conceito do apoio humanitário, foram as sempre angustiantes evacuações sanitárias, continuamente em luta contra o tempo, pois normalmente estavam em causa vidas humanas.

Não menos importantes, foram as acções CMA (Civil Military Affairs), coordenadas e executadas pela cadeia de comando. Apesar de aparentemente não terem o carisma operacional que outras tarefas patenteavam, eram sem dúvida para além de um importante contributo em prol da população, nas mais diversificadas carências que manifestavam, uma excelente forma de recolha de informação e contacto pessoal, facilitando desta forma a condução das operações. Delas, para enumerar algumas, citam-se a distribuição de plantas de café, transporte de alfaías agrícolas e de materiais para reconstrução, distribuição de livros e material escolar, participação em actividades socioculturais com os locais, reconstrução do Centro Juvenil de Same, apoios a várias infra-estruturas,





participação e organização de eventos desportivos, ministração de diversos cursos, nomeadamente de computadores e

socorrismo, distribuição da comida e água por toda a AOR, não esquecendo os tratamentos e as consultas médicas

...“Before the final members depart I just felt that I should make official my gratitude and fortune in having met such wonderful group of dedicated, professional, generous and jovial Marines...Nothing appeared too much trouble. They would assist in loading roofing iron, timber and cement from our Station and transport it all to the local community center or secondary school. They carted sand from the Lacklo River saving the community days in labour. They provided extra security, upon late request, for the registration of a large number of returnee’s. A section of Marines remained here for four days during the election period. They assisted in transporting us to a mediation meeting when we had begun to walk two and a half hours to the village as it was inaccessible to our vehicle. The stories go on”...

prestadas pela equipa de saúde da Companhia à população local.

Por último refira-se que associado a intensa actividade decorrente dos apoios dados às eleições presidenciais e às comemorações do Dia da Independência, eventos que aconteceram em datas muito próximas, surge a retracção do dispositivo realizada conforme planeado de Norte para Sul e de Este para Oeste, provocando a redução de efectivos da Companhia de Fuzileiros, e a saída da sua posição de Same, para ocupar as bases em Gleno e Liquiçá, já na última quinzena do mês de Maio.

Pese embora a intensidade e diversidade das tarefas atribuídas nesta missão à CF22, os seus militares preocuparam-se sempre dentro da sua disponibilidade em manter a respectiva capacidade militar e alguns dos seus padrões operacionais, constituindo uma referência em toda a comunidade militar existente no T.O.

Esta atitude de profissionalismo, associada ao espírito de corpo, e às coisas simples e pródigas que caracterizam os homens do mar, levou à admiração em geral da população e à apreciação sincera das autoridades locais a um notável trabalho desenvolvido por esta força de fuzileiros. Veja-se a título de exemplo o extracto da carta, onde a familiaridade das palavras, que bem podiam dispensar o nome *Fuzileiros*, pois quem os conhece, do sentimento que elas emanam, sabem bem que é deles que se trata.

Finalmente, com a chegada da 3ª leva a 18 Junho, a Companhia 21 aproxima-se a passos largos do fim de mais uma missão, na *terra onde o Sol, nasce primeiro*. Não tenho dúvidas que os semblantes dos fuzileiros na hora da despedida, ao contemplarem pela última vez, através da pequena janela do avião os contornos sinuosos da ilha de Timor, encontrarão mais dois significados para as palavras...“saudades” e noção de “dever cumprido”.





Sessão Evocativa da Extinção da Aviação Naval

Em 7 de Maio de 2002, teve lugar na Academia de Marinha uma Sessão cultural evocativa da antiga Aviação Naval, por ocasião do 50º aniversário da sua extinção.

À direita do CALM ECN Rogério d' Oliveira, Presidente da Academia, que presidia à Sessão, sentou-se o Tenente General Sousa Rodrigues, Inspector-Geral da Força Aérea, em representação do General Chefe do Estado-Maior da FAP e, à esquerda, o CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha.



O Comandante Silva Soares na sua intervenção.

Abriu a sessão o Presidente da Academia que aludiu ao facto de a Marinha já ter tido asas e que a Aviação Naval, extinta em 1952, *"havia tido um papel pioneiro e um desempenho glorioso durante o curto tempo da sua existência"*, para ser integrada com a Aviação do Exército, numa arma única e independente: a Força Aérea.

Referiu, ainda, que a Academia de Marinha recordava a Aviação Naval quando se perfaziam 50 anos da sua extinção, ao mesmo tem-

po que a Força Aérea celebrava os 50 anos da sua aviação, afirmando que o poder aero-naval implicava *"a unidade e complementaridade da Marinha e Força Aérea"* e que *"o Atlantismo continua a ser uma fatalidade geográfica, uma imposição económica, a preservação da soberania e a garantia da identidade lusitana"*.

Seguidamente usou da palavra o Comandante António Silva Soares, membro efectivo da Academia de Marinha, que fez um breve historial dos primeiros anos da Aviação Naval, abordando, em primeiro lugar, os sete centros operacionais que existiram e os principais eventos que neles decorreram, passando para os 31 modelos diferentes de aviões (hidros e rodas) que foram utilizados nos 35 anos de existência da Aviação Naval.

A Revista da Armada irá publicar neste e no seu próximo número em destaque um artigo deste ex-piloto aviador e antigo Comandante da TAP subordinado ao tema **"A extinção da Aviação Naval"**.

O orador, ao concluir a sua comunicação afirmou: *"É à Marinha que compete preservar todo o manancial de valores individuais e colectivos que se criaram e desenvolveram durante a curta vida da nossa Aviação Naval"*.

O orador seguinte, o Major General Alberto Manuel da Costa Bastos, também ele antigo oficial de Marinha piloto-aviador recordou o seu percurso na Aviação Naval desde 2º Tenente até Tenente-Coronel da Força Aérea e as dificuldades e vicissitudes que o pessoal da Marinha atravessou nos últimos anos da Aviação Naval até, em fases sucessivas, chegar, em 1959, a um quadro único de pilotos.

Após a sua intervenção, este oficial ofereceu à Academia, depositando nas mãos do seu Presidente, uma colecção de documentos



O Major-General Costa Bastos no uso da palavra.

sobre a discussão pública e oficial que envolveu a extinção da Aviação Naval.

Para além dos convidados usuais, para esta sessão foram convidados todos os oficiais de Marinha antigos pilotos da Aviação Naval e do Quadro Aero-Naval, quer se encontrem integrados nos quadros da Marinha ou da Força Aérea, bem como oficiais engenheiros maquinistas navais, médicos navais e de administração naval que prestaram serviço na antiga Aviação Naval. Também presentes se encontravam elementos da Esquadrilha de Helicópteros da Marinha e igualmente membros de instituições culturais ligadas à Aviação Comercial e à Força Aérea e também a Associação dos antigos componentes da Aviação Naval, a qual tem sede em Aveiro.

Aproveitando esta sessão evocativa, a Academia de Marinha promoveu nas suas instalações uma pequena mostra de brochuras, por si editadas, referentes a temas ligados à antiga Aviação Naval.

Sessão Sobre a Introdução do Sistema Métrico Decimal em Portugal

Sob a presidência do Prof. Fernando Castelo Branco, Vice-Presidente da Academia de Marinha, teve lugar, nesta instituição, no passado dia 28 de Maio, uma comunicação do académico António Estácio dos Reis, subordinada ao tema *"A introdução do Sistema Métrico Decimal (SMD) em Portugal"*.

O orador explicou a indispensabilidade da utilização de uma unidade de medida comum para se estabelecer a ligação geodésica da Carta do Reino com as congéneres de Espanha e França e de como o "metro", aprovado, em França, em 1799, reunia as características supra-nacionais desejadas.

Historiou, seguidamente, as vicissitudes que o SMD sofreu em França ao longo do tempo e também noutros países, até se acabar por impor praticamente em toda a Europa e de como, no nosso País, mesmo com as Invasões Francesas e a partida da Família Real para o Brasil, aos poucos e poucos o SMD acabou também por entrar em vigor, embora com resistências várias por parte das camadas populacionais menos cultas e mais conservadoras.

Muito embora o SMD tivesse ficado definitivamente introduzido em Portugal em finais de 1852, contudo na Marinha ainda hoje se mantém como unidade de comprimento a "milha

marítima", pelo que não deixava de ser curioso o facto de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, futuro Conde de Linhares, então Ministro da Marinha e do Ultramar, ter, já em 1803, encomendado uma cópia do padrão do metro, do quilograma e do litro, com vista à sua introdução no nosso País e, no mar, tal SMD não ter sido adoptado!

O orador esclareceu diversas questões levantadas pela assistência comentando com mais pormenor alguns dos slides utilizados na comunicação e citando algumas fontes bibliográficas adequadas.



(Colaboração da Academia de Marinha)

Chegam à Índia os Albuquerque

Em Março de 1503, duas esquadras aprontam-se no Tejo, com destino à Índia. Uma delas é comandada por Afonso de Albuquerque, figura que tomará um extraordinário protagonismo a partir de 1509, e que irá colher nesta altura algumas das mais preciosas informações com que foi preparada a estratégia de domínio do Oceano Índico. A outra tinha como capitão Francisco de Albuquerque, primo do primeiro e tão ansioso quanto ele para desempenhar um papel determinante na nova aventura portuguesa. À partida eram duas esquadras com comandos separados e autonomia para desempenharem a sua missão sem qualquer subordinação mútua, e isso mesmo leva a que o aprontamento mais rápido por parte de Afonso permita que abandone o Tejo uma semana antes de seu primo. Saiu a 6 de Março com três navios, um deles comandado por Duarte Pacheco Pereira, outra figura notável da História da Expansão, de que voltaremos a falar. Todavia, quis a ironia do destino que fosse Francisco o primeiro a chegar à Índia, encontrando ao largo do Monte de Eli os três navios (duas caravelas e uma nau) que restavam da esquadra de Vicente Sodré e a nau *Santa Cruz*, que pertencera à armada de Vasco da Gama, mas perdera a monção para atravessar para a Índia, no ano anterior. Com eles foi até Cananor, onde soube do que se passara em Cochim, na ausência dos portugueses, rumando imediatamente para lá. Com facilidade recuperou a situação, rechaçando o exército do Samorim dos principais redutos à volta da cidade, e repondo o Rajá no seu trono. A região é constituída por esteiros baixos, a delimitar grandes zonas pantanosas, onde não é possível entrar com navios de alto bordo, de forma que artilharia mais ligeira foi passada para pequenos batéis, e os portugueses utilizaram esse meio para atacar os locais distantes. O Samorim ainda conseguiu organizar uma tentativa de contra-ataque, com o auxílio de paraus (pequenas embarcações da Índia), mas não lhe foi possível contrariar o ímpeto dos portugueses. Aclamados e respeitados por todos os que se tinham mantido fiéis ao Rajá de Cochim, criou-se para eles uma onda de simpatia, que pareceu oportuna a Francisco de Albuquerque, para propor a construção de uma pequena fortaleza, de madeira, na entrada da barra. A missão de tentar erigir essa primeira fortaleza em ter-

ritório indiano foi, certamente, dada pelo rei D. Manuel aos dois primos, mas o facto de Francisco ter chegado primeiro, e ter conseguido desbaratar as tropas do Samorim, deu-lhe uma vantagem que não quis perder. Afonso de Albuquerque só chegou quinze dias depois, restando-lhe ajudar à construção, com o azedume e mau humor de quem tinha perdido uma primeira batalha.



As armadas de 1503: Afonso de Albuquerque, Francisco de Albuquerque e António Saldanha.

A fortaleza ficou pronta em Outubro, recebeu o nome de D. Manuel, e foi inaugurada com grande pompa, na presença do Rajá, que assistiu à missa celebrada por um padre franciscano. Foi devidamente guarnecida de artilharia e abastecimentos, para, de imediato, ser retomada a guerra com os de Calecut, que ainda resistiam nalguns pontos da região lagunar. Os cronistas não são unânimes no relato dos pormenores dessa fase dos combates, supondo eu que foram uma constante da presença em Cochim, nesse ano de 1503, mas há algumas descrições que são comuns, resultando, talvez, do impacto que tiveram e da marca que deixaram na memória dos protagonistas. Uma das incursões que aparece descrita com mais frequência conta como os portugueses saíram durante a noite, percorrendo um caminho de seis

léguas por esteiros e ribeiras, em paraus e batéis com alguma artilharia, e sem que ninguém os detectasse. Chegaram ainda antes do nascer do Sol, e conseguiram desembarcar quase sem resistência, destruindo os seus inimigos. Contudo, já com o dia claro, o Samorim mandou reforços e quase cercou uns quantos portugueses que tardaram a reembarcar. Valeu ali a decisão e coragem de Duarte Pacheco, que os susteve até que voltassem a desembarcar os que já tomavam o caminho de regresso.

O objectivo do Samorim de Calecut era manter os portugueses ocupados, sem que (efectivamente) conseguissem carregar os navios com especiaria, e atrasando-os até os fazer cair na armadilha da monção. A partir dos finais de Janeiro já não conseguiriam sair da Índia, e ficariam à sua mercê, sem abrigo e sem abastecimento. Para isso, começou por bloquear os acessos do interior a Cochim – dificultando que a pimenta aí chegasse em quantidade – e foi promovendo acções dilatórias que empataavam tempo. Chegou a propor a paz, que foi aceite pelos dois capitães, mas quebrou-a logo que se viu confrontado com o cumprimento das contrapartidas exigidas. Entretanto Afonso de Albuquerque recebeu informação da rainha de Coullão, de que estava interessada em abastecer os portugueses de pimenta e propor-lhes amizade. Para aí se deslocou com dois navios que carregou em pouco tempo, e conseguindo um tratado que permitiu o estabelecimento de uma feitoria, onde ficou António de Sá, com uns quantos oficiais.

Coullão não tinha comunidade residente muçulmana, talvez estivesse fora do circuito tradicional das especiarias controlado por Calecut, e via grande vantagem numa aliança com uma potência estrangeira (como era Portugal). Provavelmente, foi em Coullão que Albuquerque obteve muitas informações sobre a distribuição dos poderes políticos na Península Indostânica: o que era o grande reino do Vijayanagar, os sultanatos do Decão e do Guzerat, as dependências de mercadorias fundamentais, etc. Informações que chegaram a Lisboa em 1504 e possibilitaram os reajustamentos estratégicos que levaram à nomeação de um vice-rei da Índia em 1505. Mas falaremos disso a seu tempo.

A EXTINÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL

Breve historial de uma vida curta com final polémico

(1ª Parte)

A Aviação Naval nasceu em 1917 e foi extinta em 1952.

Em 28/Setembro/1917, pelo Dec. 3395, foi criado o Serviço de Aviação da Armada com a Escola anexa, subordinada à Majoria General da Armada. Esta decisão governamental deveu-se, em grande parte, à iniciativa do Comandante Sacadura Cabral, já então brevetado como aviador-naval, e sendo o verdadeiro inspirador e impulsionador da nascente Aviação Marítima, depois designada Aeronáutica Naval.

Em 27/Maio/1952 foi publicada a Lei n.º 2055, estabelecendo a estrutura orgânica do recentemente criado Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, prevendo-se a unificação das Forças Aéreas (do Exército e da Marinha), na dependência desse departamento governamental.

Em 01/Janeiro/1953 já não existia Aviação Naval como ramo da Marinha de Guerra.

Na presente comunicação apresentarei uma breve inventariação das infraestruturas e dos meios materiais e humanos ao serviço da Aviação Naval. Na próxima edição abordarei os factos mais relevantes da sua curta história, e finalmente o processo da sua extinção.

OS CENTROS OPERACIONAIS DA AVIAÇÃO NAVAL

O Decreto que criou o Serviço de Aviação da Armada previa o estabelecimento de Centros de Aviação Marítima, subordinados a um Director, na dependência da Majoria



1916 – O primeiro curso da Escola Militar de Aeronáutica de Vila Nova da Rainha. Salienta-se no centro o T1EN Sacadura Cabral (Chefe de Instrução), tendo à sua direita o 2TEN AN Caseiro e em pé à esquerda o 2TEN Azeredo de Vasconcelos.

General da Armada. O Comandante Sacadura Cabral foi encarregado de estudar a localização de um Centro na região de Lisboa, tendo seleccionado a zona do Alfeite, beneficiando do excelente espelho de água do Mar da Palha e utilizando terrenos do Estado para as infraestruturas. Porém não foi possível ocupar essa posição privilegiada, tendo-se então optado pela utilização da Doca do Bom Sucesso, a título provisório. Em 14/Dezembro/1917 entraram na Doca do Bom Sucesso os dois primeiros hidroaviões da Aviação Naval, os FBA, de fabrico francês.

A situação provisória do Centro do Bom Sucesso manteve-se até à extinção da aviação Naval em 1952. Apesar disso, e não obstante a modéstia das suas instalações e equipamentos, e das desfavoráveis condições do rio para as operações de descolagem e amarragem, o Centro do Bom Sucesso adquiriu, ao longo dos anos, uma aura de Base-mater da Aviação Naval. Isto, porque ali operaram os nossos pioneiros – pilotos-aviadores, mecânicos, artífices – e ali foram recebidos outros pioneiros da aviação mundial. E foi no Bom Sucesso que se planearam e dali partiram alguns dos voos mais notáveis da nossa Aviação.

Até 1935 funcionou também no Bom Sucesso a Escola de Aviação, embora com actividade intermitente. Naquele ano foi transferida para S. Jacinto.

Embora sem grandes planos operacionais por falta de orientações estratégicas a alto

nível, e com meios aéreos modestos ou inadequados, o Centro do Bom Sucesso merece permanecer na memória histórica em posição privilegiada, por estar ligado às origens e a factos relevantes da Aviação Naval.

Quando Portugal foi envolvido na 1ª Grande Guerra em 1916, devido à declaração de guerra pela Alemanha, os governos português e francês acordaram em estabelecer bases aéreas para vigilância anti-submarina das nossas costas. Dos estudos efectuados, resultou o estabelecimento de um centro em S. Jacinto, guarnecido pela Aeronavale francesa, a que foi atribuída a vigilância para norte de S. Martinho do Porto, ficando toda a restante costa a cargo do nosso Centro do Bom Sucesso, equipado com hidroaviões Tellier e DD8. Admitiu-se ainda a possibilidade de um outro Centro na Ilha da Culatra, vigiando a costa algarvia. Embora tivessem sido aí construídas algumas instalações, não chegaram a ser utilizadas operacionalmente.

Após o armistício, o Centro de S. Jacinto foi entregue pelo comando francês à Aviação Marítima portuguesa, em Dezembro de 1918.

Em 1935, a Escola de Aviação que funcionava no Centro do Bom Sucesso foi transferida para S. Jacinto, com a designação de Escola de Aviação Naval Almirante Gago Coutinho. A partir de então, desenvolveram-se e aperfeiçoaram-se os cursos de pilotos-aviadores, engenheiros, mecânicos e artífices de aviação. A instrução de descolagens e amarragens era efectuada na ria da Torreira,



A Doca do Bom Sucesso tendo à direita o hangar dos hidroaviões e o edifício do Comando.

beneficiando da maior área de manobra. Alguns anos depois, iniciou-se a construção de um campo de aviação contíguo ao Centro de S. Jacinto, tendo passado a ser aí executada uma parte da instrução de pilotagem em aviões de rodas.

A partir dos anos 40, a Escola, além da ampliação de toda a sua infraestrutura, foi alvo de uma dinâmica de modernização, que lhe permitiu atingir um elevado nível de eficiência e qualidade.

Na fase final da existência da Aviação Naval, foi estabelecida em S. Jacinto uma unidade anti-submarina (A/S) constituída por 12 aviões Curtiss Heldivers, coexistindo com as actividades da Escola. Esta unidade A/S, operando como força de cooperação com as forças navais, atingiu excelente nível organizativo e operacional, merecendo elogios de entidades americanas ligadas à NATO.

Em 1927, por necessidade de vigilância das águas territoriais, face à pirataria e às contingências da guerra civil na China, foi estabelecida uma Secção da Aviação Naval em Macau subordinada ao Chefe dos Serviços de Marinha.

Três hidroaviões Fairey (incluindo o F-17 Santa Cruz) ficaram baseados na Ilha da

Taipa, efectuando voos de reconhecimento até à extinção dessa unidade em Abril de 1933.

Em 1937, face à situação criada pela invasão da China pelos japoneses, foi decidido reforçar a defesa de Macau, incluindo o restabelecimento da vigilância aérea. Foi enviado o aviso de 1ª classe Afonso de Albuquerque com o seu avião Osprey, levando também o análogo do Bartolomeu Dias. Em 1938 foi formalmente criado o Serviço de Aviação de Macau, tendo-se estabelecido o quadro do pessoal e adquirido mais 4 hidroaviões Osprey, perfazendo uma esquadrilha de 6 idênticos.

Porém, por vicissitudes ocorridas, tanto com o material de voo como com vários impedimentos dos oficiais aviadores, este Serviço de Aviação foi encerrado em 1942.

É de referir que o hangar que havia sido construído no Porto Exterior, viria a ser bombardeado por aviões americanos em Janeiro, Fevereiro e Junho de 1945, alegadamente por suporem estar o território ocupado pelos japoneses. Em 1950, reconhecendo o erro, o Governo dos EUA indemnizou

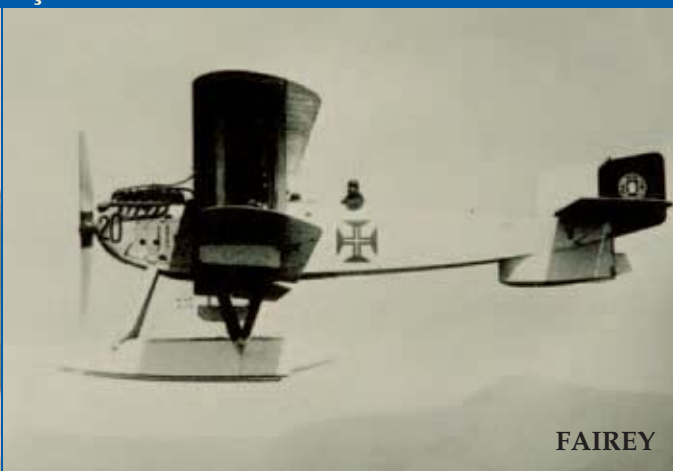


Base de S. Jacinto – Escola de Aviação Naval “Alm.º Gago Coutinho” situadas na Ria de Aveiro.

Aviões da Aviação Naval



DD8



FAIREY



Zona do Porto de Ponta Delgada destinada exclusivamente ao uso por hidroaviões da Aviação Naval cujas instalações se encontravam no hangar.

Portugal num montante superior a 50 milhões de USD.

Em 1918, ainda em tempo da 1ª Grande Guerra, foi considerado necessário estabelecer serviços aéreos nos Açores, não só para a vigilância das águas territoriais, mas também para apoio à navegação transatlântica, mediante assistência radiotelegráfica e meteorológica.

Relativamente ao serviço aéreo, planeou-se a instalação de um Centro em Ponta Delgada, tendo-se adquirido nos EUA 4 hidroaviões Curtiss-HS, e um grande hangar metálico, que veio desmontado, com todas as peças devidamente marcadas para a subsequente montagem. Mas este material, desembarcado em Ponta Delgada em 1919 (já finda a guerra), quedou-se por largo tempo sujeito à intempérie, tendo enferrujado e perdido as marcas de montagem.

Em 1921 todo o pessoal regressou a Lisboa, procedendo-se à transferência dos aviões para o Bom Sucesso, seguindo as peças do hangar para S. Jacinto.

A história deste hangar atingiu então o seu ponto rocambolesco. As peças estavam todas

desordenadas, sem marcas e sem plano de montagem. Contratada uma empresa de construção do Porto, esta limitou-se a construir as fundações, desistindo do restante trabalho, face ao enigma que se lhe apresentava. Então, o Eng.º Pereira Bastos, em serviço em S. Jacinto, pondo à prova as especiais capacidades individuais dos portugueses perante situações destas, mais a lucidez da sua própria inteligência, abalançou-se a resolver o “puzzle”. Com a ajuda de um carpinteiro e um serralheiro, lançou-se na reprodução em cartão de todas as peças do granel, uma a uma, em escala reduzida. Seguidamente, ensaiou-se a montagem, procurando a sequência e correlação das peças, até se conseguir completar uma maquete em miniatura. A partir daí com a ajuda de mais dois sargentos e meia dúzia de marujos, procedeu-se à montagem do hangar, com 40m de vão, 60m de comprimento e 20 de altura (o maior da Península Ibérica), que ficou pronto em 4 meses!...

Em 1941, no decurso da 2ª Guerra Mundial, foi novamente instalado em Ponta Delgada o Centro de Aviação Naval dos

Açores (CANA), para vigilância das águas territoriais.

Este Centro foi equipado com hidroaviões Grumman G-21 e Widgeon G-44 anfíbios, estes sem poder militar e com pequeno raio de ação. Os voos de reconhecimento com estes aviões limitavam-se às águas do grupo oriental das ilhas. Com os G-21 efectuaram-se dezenas de voos mais longos em busca de naufragos dos navios torpedeados.

Em 1946, terminadas as missões de tempo de guerra, o Centro de Aviação Naval dos Açores foi encerrado, regressando a Lisboa todo o pessoal e material de voo.

Em 1943, como compensação de apoios prestados no contexto da nossa “neutralidade colaborante”, a Inglaterra forneceu a Portugal, para reforço do equipamento aeronaval, 16 aviões Blenheim, bimotores bombardeiros, de rodas. A recepção deste equipamento implicou a instalação de uma infraestrutura mais que modesta na Portela de Sacavém, ficando essa unidade designada por Esquadrilha B. Os aviões eram já muito usados, criando constantes problemas aos mecânicos e preocupações em voo aos pilotos. A agravar esta situação, os bimotores Oxford, para instrução avançada, só foram entregues posteriormente, pelo que os pilotos foram forçados a aceitar esta inversão de tarefas e enfrentar todas as dificuldades da operação dos Blenheim sem a devida preparação.

Mais tarde, ainda dentro das referidas compensações da colaboração portuguesa, foram recebidos na (malfadada) Esquadrilha B, 17 bimotores bombardeiros Beaufighter, já usados e tão mal tratados como os anteriores. Estes últimos chegaram mesmo a registar um grave acidente, fatal para 3 tripulantes.

Tudo isto caracteriza a Esquadrilha B como a mais lamentável situação histórica da Aviação Naval.

Ao longo dos anos, manteve-se a aspiração da Aviação Naval de conseguir uma alternativa adequada para a situação provisória do Bom Sucesso. A ideia inicial de Sacadura Cabral de utilização do Alfeite foi definitivamente posta de lado desde que

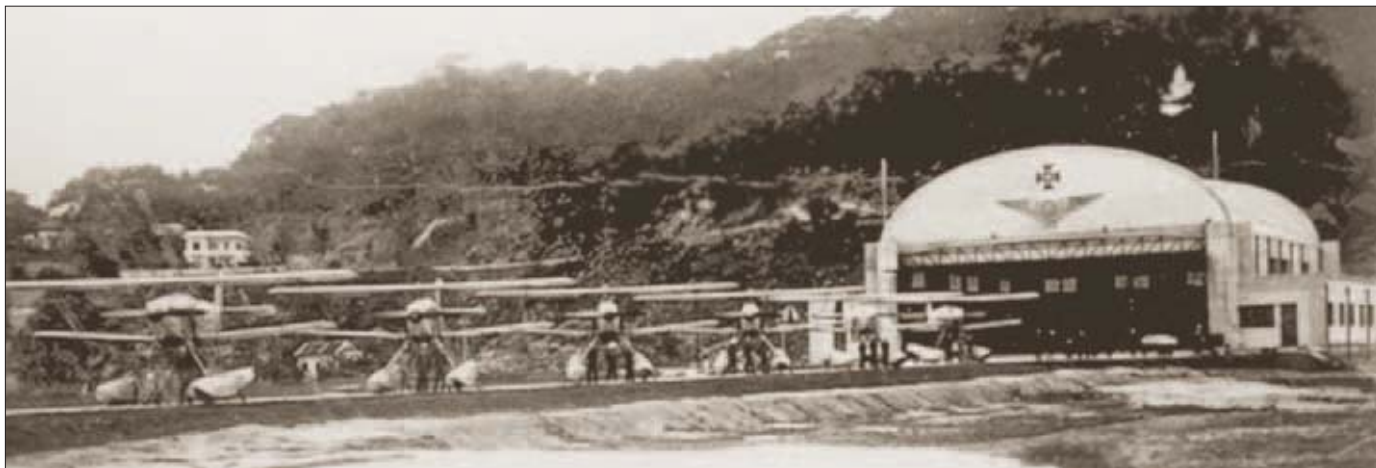
Aviões da Aviação Naval



GRUMMAN G-21



HELLDIVER



Macau – Instalação da Aviação Naval no Porto Exterior, com 6 hidroaviões “Osprey”.

essa zona foi destinada ao Arsenal de Marinha. Desde 1933 foi então estudada a localização de um novo Centro no Montijo. Durante anos desenvolveu-se o programa, envolvendo uma vasta área terrestre para a operação de aviões de rodas, e uma área de instalações, com rampas para acesso de hidroaviões. A primeira fase deste plano ficou concretizada antes de 1952, ano em que foi extinta a Aviação Naval. As Forças Aeronavais, suas sucessoras, ocuparam então a partir de 1953 essa infraestrutura, designada Base Aeronaval do Montijo, mais tarde convertida em base Aérea N.º 6, BA-6, ocupada pela Força Aérea.

É lícito considerar esta infraestrutura como produto da concepção e concretização dos aviadores navais, com especial mérito do seu coordenador, Comte. Telo Pacheco.

OS AVIÕES DA AVIAÇÃO NAVAL

Nos seus 35 anos de existência, a Aviação Naval utilizou 251 aviões de 31 diferentes modelos, fabricados em 6 países, com a seguinte repartição:

- 42 aviões de 6 modelos de fabrico francês
- 112 de 14 modelos ingleses
- 6 de um modelo italiano
- 5 de um modelo holandês
- 86 de 9 modelos americanos

Destes 251 aviões, 126 eram hidros de 19 modelos e 125 de rodas, de 12 modelos.

Os hidroaviões, quanto à configuração, eram: 56 de flutuadores, de 9 modelos, e 125 de casco (coque), de 9 modelos.

Por tipos de missões a que se destinavam, a distribuição foi a seguinte:

- Aviões de instrução e treino – 109 unidades de 12 modelos
- Aviões de reconhecimento e patrulha – 43 unidades de 6 modelos
- Aviões de combate (bombardeiros, torpedeiros) – 99 de 12 modelos.

Para além deste material de voo, é de referir a curta existência de um Short Sunderland, grande hidroavião quadrimotor inglês, amarrado em emergência no Sado em Fevereiro/1941, com um motor inoperativo e fustigado pelo violento ciclone que assolou Portugal nesse mês. Este avião foi internado,

e depois oferecido ao Estado Português. Tendo sido sujeito a grande reparação no Bom Sucesso, foi com ele tentado um voo à Guiné, interrompido a meio caminho por avaria de 2 motores, tendo regressado à base, mercê da perícia da sua tripulação, sob o comando do Comte. Paulo Viana. O avião foi depois abatido em 1944.

A assistência de manutenção aos aviões e seus equipamentos foi sempre garantida nas próprias oficinas dos vários Centros, guarnecidos por competentes técnicos, desde os engenheiros aos mecânicos e artífices de aviação.

A margem das rotinas de manutenção, são de referir alguns trabalhos extraordinários, como a montagem, no Bom Sucesso, no 3º FBA a partir de partes dos dois primeiros e peças sobressalentes, e a reconstrução, nas oficinas de S. Jacinto sob a direcção do Eng.º Rodrigues dos Santos, de 3 Gipsy-Moth utilizando também partes de outros e um manancial de sobressalentes excedentários, e finalmente a grande reparação do Sunderland no Bom Sucesso.

OS EFECTIVOS DE PESSOAL DA AVIAÇÃO NAVAL

Ainda antes da fundação da Aviação Marítima em Setembro de 1917, já em 1916 foram especializar-se em França os primeiros oficiais aviadores – Sacadura Cabral e António Caseiro – e alguns mecânicos e montadores de aviação, que iniciaram depois a sua actividade na Escola Militar de Aeronáutica, em Vila Nova da Rainha. Aí montaram os primeiros FBA vindos encaixotados de França. No final de 1917 transitaram para o Centro do Bom Sucesso.

Ao longo de 35 anos, foram brevetados em diferentes escolas como pilotos-aviadores navais, os seguintes efectivos:

- Em França – 11 oficiais
- Em Inglaterra – 2
- Em Itália – 3
- Nos Estados Unidos da América – 3
- No Bom Sucesso – 18
- Em S. Jacinto – 60

A este total de 97 oficiais seguiram-se 5 oficiais da Reserva Legionária.

Paralelamente formaram-se 4 observadores-aeronáuticos (navegadores), além do Almirante Gago Coutinho, a quem foi atribuída extraordinariamente esta designação, embora não integrasse o quadro da Aviação Naval.

Ainda com a farda da Marinha, mas para serviço na Força Aeronaval, sucessora da Aviação Naval, a partir de 1953 foram brevetados 7 oficiais pilotos-aviadores.

Quanto às restantes especialidades, os efectivos atingiram os seguintes números, no mesmo período de 35 anos, totalizando 270 especialistas, mais algumas dezenas de operários:

- Oficiais engenheiro-maquinistas de aviação – 15
- Montadores e mecânicos de aviação (1ª fase) – 20
- Artífices-mecânicos de aviação – 12
- Artífices de aviação – 44
- Mecânicos de aviação – 133
- Artífices-radiotelegrafistas – 5
- Radiotelegrafistas e operadores de radar – 28
- Artilheiros-mecânicos de armamento – 13

A partir de 1953 ingressaram nas Forças Aeronavais 39 Oficiais aviadores e 5 Engenheiros, além da maioria do pessoal das restantes especialidades.

Na sua relativamente curta existência operacional, a Aviação Naval viveu alguns momentos de glória. Mas, tendo percorrido um período de iniciação com as naturais contingências das incipientes tecnologias, a História regista também alguns momentos de luto. Teve os seus mortos em acidentes aéreos:

- Oficiais pilotos-aviadores – 14
- Mecânicos e radiotelegrafistas – 8
- A estes acrescentaremos um oficial piloto-aviador e um radiotelegrafista mortos em acidente de voo em Fevereiro de 1948 nos Transportes Aéreos Portugueses, onde prestavam serviço em comissão do Ministério da Marinha

De todos eles se guarda respeitosamente a lembrança.



A.J.Silva Soares
CTEN Aviaador REF



Balanço de Actividades - 2001

Após o violento temporal de Fevereiro de 1892, no qual morreram 105 dos 900 pescadores que se encontravam em faina, e por insistência da Rainha D. Amélia, foi fundado o Real Instituto de Socorros a Náufragos a 21 de Abril desse ano; nasceu como uma instituição privada de objectivos humanitários, vivendo de donativos e quotas de sócios, bem como da contribuição da Marinha que colabora na iniciativa desde o início.

Com a implantação da República, desaparece o título "Real", ficando apenas com a designação actual; desaparecem também, na mesma altura, os sócios que seriam "despedidos" e a maior parte dos beneméritos, ficando a instituição quase à beira da bancarrota, valendo-lhe a pronta intervenção da Armada.

Depois de um período de altos e baixos, a instituição é adstrita à Armada em 20 de Setembro de 1957 sob a tutela da Direcção Geral de Marinha, dispondo de autonomia administrativa e financeira.

O Instituto de Socorros a Náufragos – abreviadamente conhecido pela sigla I.S.N. – é um organismo da Marinha de Guerra Portuguesa, de serviço público humanitário, actuando aos níveis técnico e logístico.

Divulga técnicas de salvamento, quer a entidades directamente ligadas com sinistros marítimos quer às relacionadas com assistência a banhistas nas praias e através do Núcleo de Formação de Socorros a Náufragos forma os nadadores salvadores, os monitores e o pessoal do Quadro Privativo do I.S.N., bem como fornece todo o equipamento de segurança que é instalado nas praias vigiadas.

O I.S.N. não detém o comando operacional de nenhum dos seus meios de salvamento. Esse comando pertence às Autoridades Marítimas, dentro das respectivas áreas de jurisdição e, fora delas, às entidades a quem o material está distribuído.

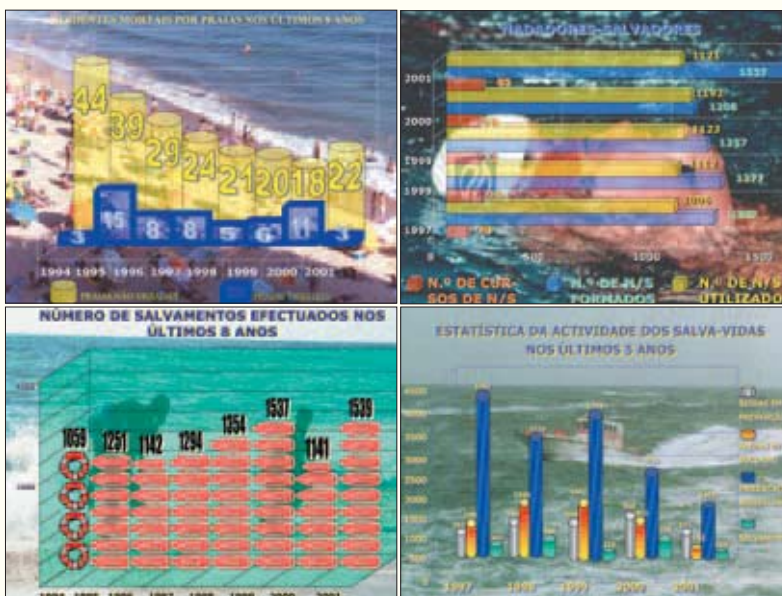
A acção do I.S.N. desenvolve-se no âmbito nacional, dispondo ao longo do litoral do Continente e Arquipélago dos

têm provado a sua mais valia.

Todos os serviços de salvamento prestados com meios do I.S.N. são inteiramente gratuitos.

Actualmente, o I.S.N. está a renovar parte da sua frota de embarcações salva-vidas, contando já com seis das oito embarcações previstas, designadas por "Classe Rainha D. Amélia", embarcações de última geração, nomeadamente pelo seu poder de manobra, velocidade, autonomia, capacidade de auto-adriçamento e de enfrentar adversidades próprias de condições de mar alteroso e vento forte, equipadas com alta tecnologia náutica e que foram atribuídas às estações salva-vidas da Figueira da Foz, Foz do Douro, Lisboa, Peniche, Sagres e Sines.

Por nunca ser demais a sua divulgação, o I.S.N. promove as seguintes regras básicas de segurança e algumas recomendações:



REGRAS:

1. Frequente praias vigiadas.
2. Respeite os sinais das bandeiras.
3. Respeite as instruções dos nadadores salvadores.
4. Evite tomar banho antes de decorridas 3 horas após as refeições.
5. Ao nadar não se afaste demasiado, nade paralelamente à praia.
6. Nunca nade contra a corrente.

RECOMENDAÇÕES:

1. Vigie atenta e permanentemente as suas crianças.
2. Após longos períodos de exposição ao sol não entre de rompante na água.
3. Procure nadar acompanhado.
4. Em caso de aflição não hesite em pedir imediatamente socorro.
5. Procure conhecer a praia que frequenta.

Durante a sua existência, o I.S.N. já salvou cerca de 35.000 vidas e cerca de 10.000 embarcações, tendo dado assistência a mais de 560.000 pessoas.



(Colaboração do I.S.N.)

ACTIVIDADES DAS VIATURAS DE TODO O TERRENO	2001
TOTAL DE SALVAMENTOS INDIVIDUAIS E COLECTIVOS	85
BUSCAS EFECTUADAS A CRIANÇAS PERDIDAS	83
ASSISTÊNCIA E 1.º SOCORROS	238
DETECÇÃO E COMBATE A INCÊNDIOS	61
DETECÇÃO E REMOÇÃO DE MANCHAS DE POLUIÇÃO	6
AUXÍLIO PRESTADO A VIATURAS ATOLADAS OU ACIDENTADAS	23

Açores de 31 Estações Salva-vidas que funcionam 365 dias num ano e 24 horas por dia, equipadas com um total de 65 embarcações salva-vidas de vários tipos; o I.S.N. dispõe ainda de 23 auto-porta cabos e cerca de 250 embarcações, motores de popa e atrelados distribuídos por diversas corporações de bombeiros.

Com o apoio dos órgãos de Comunicação Social, compete ao Instituto de Socorros a Náufragos sensibilizar as populações para os perigos que o mar e a água dos rios e albufeiras podem constituir.

Têm sido notáveis os resultados conseguidos, não só através da informação pública, mas em especial na área da prevenção de acidentes e da quantidade e qualidade dos salvamentos efectuados.

Nesse sentido, graças à contribuição de entidades privadas, foram atribuídas a este Instituto durante a época balnear diversas viaturas todo-o-terreno devidamente equipadas, cuja missão prioritária é a vigilância e socorro em praias não concessionadas, e que

Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima

– O MODELO APROVADO PELO GOVERNO – (Conclusão)

II. O MODELO FINAL ENCONTRADO

O que se conseguiu em sede legislativa foi, afinal, um *pacto de regime*. São prova disso mesmo as disposições preambulares expressamente incluídas no quarto parágrafo do Decreto-Lei nº 46/2002, de 02MAR, devidamente conjugadas com os preâmbulos dos diplomas legais da AMN. Em bom rigor, a reestruturação dos poderes da autoridade marítima local indicariam, numa terminologia mais estreita e porventura acertada, a sua designação como *capitão marítimo*, em vez de capitão do porto, devido à sua teia mista de competências com pendor determinante nas áreas extra-porto. Contudo, e atento o facto de ainda existirem, em número considerável, intervenções institucionais e matérias do foro do capitão do porto em estrito âmbito do porto, manteve-se a nomenclatura clássica.

A criação de novas sinergias orgânicas em ambiente portuário, no pressuposto de que essa realidade que, hodiernamente, se designa por “segurança portuária”, exige uma mais optimizada concentração de

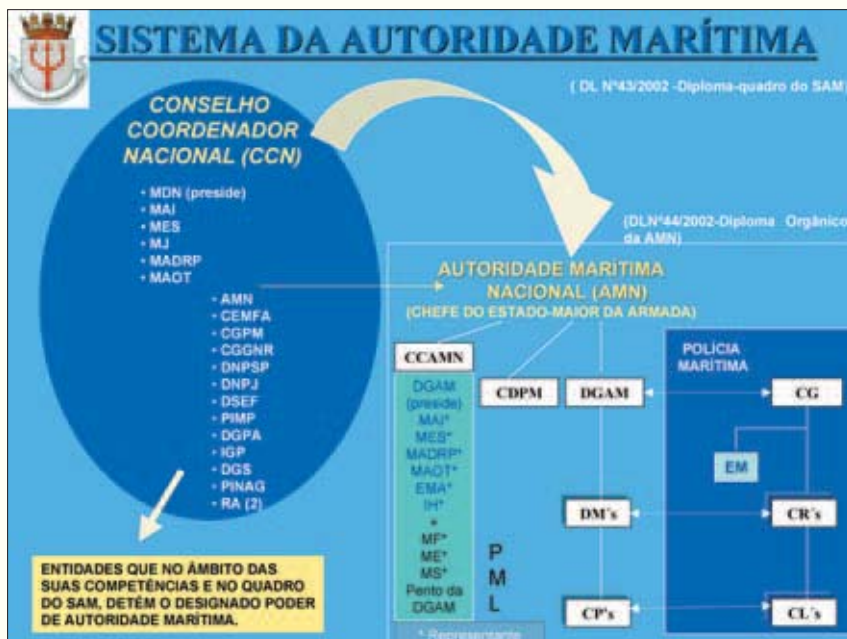
poderes em sede das autoridades portuárias, constituiu-se como uma das mais inovadoras definições legais. Assim foi decidido politicamente, assim será. Contudo, e em

da AP até ao final da respectiva jurisdição chegam a distar mais de 120 Km (!). Considerando que, sobretudo nas comunidades piscatórias e náutico-desportivas, por vezes ocorrem necessidades (actos, vistorias, verificações, etc...) senão semanais pelo menos mensais, será bom acompanhar como decorrerão os primeiros anos de (in)adaptação.

2. Por outro lado, e sendo público, notório e evidente, que as AP não detêm recursos humanos para fiscalização – muito menos meios de *polícia* instalados –, será, então, interessante, aferir como vão os futuros *directores do porto* pretender exercer as competências acrescidas com que as suas estruturas orgânicas se vêm, agora, con-

frontadas, sendo certo que algumas delas são (e vão ser), do ponto de vista prático, extraordinariamente exigentes.

3. Finalmente, e elemento que se reputa de substancialmente fulcral, restará saber como vai resultar, na prática, o cruzamento *intrínseco* de elementos como o lucro – que as sociedades anónimas portuárias objectiva e juridicamente visam –, e determinadas acções no domínio da *segurança*



Organograma do novo SAM e AMN.

jeito de reflexão global prospectiva, diga-se o seguinte:

1. Portugal costeiro e portuário não é, notoriamente, somente Lisboa, Leixões, Aveiro, Setúbal e Sesimbra e Sines. Assim, espera-se que a decisão política tenha levado em boa conta as efectivas capacidades instaladas nas restantes autoridades portuárias (AP), sendo dado público, e visível, que, nalgumas delas, desde a sede



Lancha “Bonança” da Polícia Marítima.



Lancha “Calmaria” da Polícia Marítima.

portuária – que, agora, as AP passam a ter, e bem assim *monitorizar* os efeitos de como tais faces vão, no futuro próximo, conviver.

Importa, então, situar brevemente os grandes aspectos definidores do modelo politicamente gizado.

II.A. A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL. O QUADRO LEGAL APROVADO

1. BREVES ANTECEDENTES

O presente trabalho não é, nem pretende ser, uma sùmula histórica. Contudo, importa situar alguns dos momentos - globalmente - mais marcantes na evolução da autoridade marítima, nomeadamente nos últimos **200 anos**. Considerem-se, a título de mero exemplo, os seguintes:

1. 1796: Primeira norma existente sobre cooperação e formalidades praticadas por algumas autoridades civis com oficiais da Marinha nas visitas às embarcações de guerra.

2. 1801: Primeiros dados conhecidos de existência de capitães de portos. Sob alguma influência francófona, e inicialmente considerados cargos honoríficos, evoluíram para cargos de autoridade hierarquizada no porto.

3. 1805: Nomeação do Capitão do Porto de Lisboa.

4. 1809: Primeiro instrumento normativo determinando a visita a bordo dos *sobrecellentes* e lotações nas embarcações costeiras.

5. 1813: Institucionalização da polícia do porto de Lisboa.

6. 1834: Determinação para o Capitão do Porto não permitir a entrada ou saída de navios sem levar Prático da Barra.

7. 1838: Primeiro Regimento para a polícia dos barcos dos portos da Ilha do Pico.

8. 1838: Primeiro regulamento estruturado no sentido de impor medidas de controlo e sancionamento perante navios que lançavam lastro nos rios e portos. Determinava a necessidade de aprovação dos regulamentos necessários à boa polícia dos

portos e demais matérias sob fiscalização dos capitães dos portos.

9. 1839: Primeiro regulamento para o serviço de Pilotos Práticos da Barra de Lisboa.

10. 1839 (30AGO): Primeiro diploma estruturante da actividade das Capitánias dos Portos e seu quadro de competências. Como tal, é o antecedente mais antigo do Regulamento Geral das Capitánias, e designava-se **Regimento da Polícia dos Portos**.

11. 1853: Primeiro esquema jurídico instituído para controlo, exame e inspecção de navios estrangeiros.

12. 1892: Segundo **Regulamento Geral das Capitánias, serviço e polícia dos portos do Reino e ilhas adjacentes**.

13. 1919: Terceiro diploma estruturante da **Organização Geral dos serviços dos Departamentos Marítimos, das Capitánias dos Portos e respectivas delegações marítimas**. Em anexo, primeira tabela ordenada de serviços prestados pelas autoridades marítimas.

14. 1919: Lei 876, de 13OUT, criou o Corpo da Polícia Marítima do Porto de Lisboa e permitia a criação de corpos idênticos em Leixões e no Porto.

15. 1924: Reajustamento aperfeiçoado ao diploma anterior.

16. 1969: Decreto-Lei nº 49 078. Criação da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

17. 1972: Decreto-Lei nº 265/72, de 31JUL. Quarto, e actual, **Regulamento Geral das Capitánias**.

18. 1984. Aprovação do quadro legal do **Sistema da Autoridade Marítima**.

Os brevíssimos exemplos elencados mais não pretendem que situar, em passos assaz largos, os grandes momentos de estruturação do *ente* Capitania do Porto, que é o núcleo estruturante do exercício da Autoridade Marítima.

2. A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

O Sistema da Autoridade Marítima (SAM) tal como o conhecemos actual-

mente, foi o resultado da iniciativa legislativa de 1984, com a publicação do Decreto-lei nº 300/84, de 07SET, ora revogado. Tal diploma teve um triplo efeito na reestruturação da autoridade marítima portuguesa:

- Um positivo, marcando, estrategicamente, um determinado conceito de autoridade a ser exercida, nuclearmente, pelas Capitánias dos Portos. Em resultado da vaga de reformulação orgânica resultante do período pós-revolução de que resultou a institucionalização de um conjunto de organismos cuja tutela transitou para os departamentos ministeriais das Pescas e da Marinha Mercante (Transportes e Comunicações), o regime então aprovado teve a *oportunidade* de separar as áreas de intervenção do SAM e das entidades de tutela civil, demarcando matérias tidas como fundamentais para o exercício da autoridade em áreas sob jurisdição marítima, e criando uma linha de topo juridico-administrativamente entregue ao Almirante CEMA.

- Outro positivo, ainda, não permitindo, naquela especialíssima fase institucional pública, que o cargo de Capitão do Porto transitasse para entidades de figurino civil, fazendo provar a viabilidade do clássico conceito português, desde que logística e financeiramente apoiado. A ter ocorrido aquela transição (ainda que parcial), a mesma teria implicado, então (e como chegou a ser público), a criação de uma *manta de retalhos orgânicos* através da dispersão de vários modelos pelo país consoante a dimensão do porto.

- Um negativo, negligenciando, porventura, a oportunidade de publicação de um decreto-lei naquela fase nuclear, e descuidando, em conceito, designadamente, o posicionamento actualizado de organismos como os Departamentos Marítimos, a Direcção de Faróis e o Instituto de Socorros a Náufragos, transformando o director-geral de Marinha num *ente coordenador nacional* da actividade das Capitánias dos Portos, e concentrando, por outro lado (conscientemente) as sedes do poder. Tal perfil *indiciou* a não regulamen-



Lancha de Fiscalização "Rio Minho".



Embarcação Salva-Vidas.



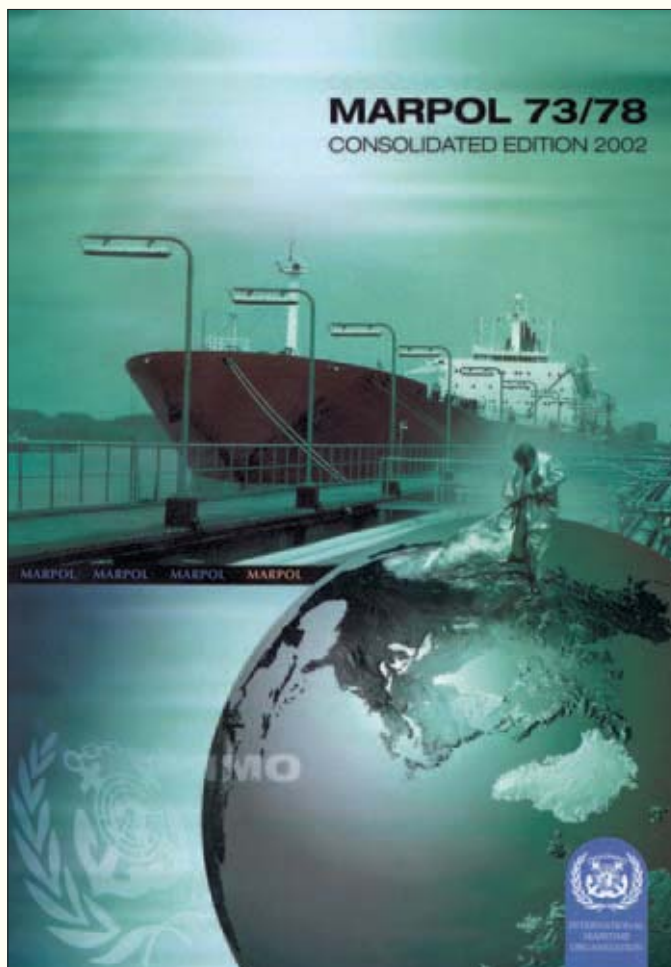
Capitanía do Porto de Vila Real de Sto António.

tação interna dos serviços centrais da DGM, bem como, “graças” ao artigo 12º, deixou permanecer, *sine die*, a estruturação do Regulamento Geral das Capitanias, nomeadamente na perspectiva do não sancionamento de dezenas de situações de ilícito.

Os desenvolvimentos conhecidos relativamente às actividades marítimas, quer na vertente de estruturação jurídica e convencional, leia-se em sede da International Maritime Organization (IMO) e da União Europeia (UE), quer quanto à progressiva *dignificação* de matérias cuja visibilidade anterior era bastante escassa – desde logo, as do foro *ambiental* – obrigaram países e entidades à formatação jurídico-regulamentar de actividades, orgânicas e serviços. A tal movimento não foi, naturalmente, estranha a autoridade marítima, cuja conformação funcional e procedimental se fez sentir na última década e meia, sucessivamente, nas matérias de *certificação*, *qualificação em sede de inscrição marítima*, *execução de serviços técnicos*, *inspecção*, entre outras.

Também os desenvolvimentos conhecidos em âmbito dos *Vessel Traffic Services* (VTS), designadamente os de implantação portuária, indiciavam, já aquando da publicação da RCM nº 82/98, de 10JUL, algum tipo de supervisão em matéria de navegação no interior das áreas de jurisdição portuária. De facto, desde então se pronunciava uma solução político-orgânica de cariz separatista em relação a algumas das competências dos capitães dos portos (no foro portuário), sendo que

os avanços logísticos entretanto públicos e visíveis determinaram isso mesmo. À partida, e para o estudo e *negociação* dos diplomas legais em apreço, os efeitos para a autoridade marítima estariam, *sempre*, na



Cartaz de divulgação da convenção MARPOL.

diminuição do impacto negativo que tal realidade poderia acarretar. E as alternativas em análise eram drásticas, dramáticas mesmo.

O novo quadro jurídico aprovado visa, fundamentalmente:

- Reinstaurar um novo conceito de **Sistema da Autoridade Marítima (SAM)**, reconvertido do que actualmente existe, e prevendo um quadro político-institucional de influência marcadamente francófona (mais outra, 200 anos depois), designadamente através da criação do **Conselho Coordenador Nacional (CCN)**, como sede política arbitral (de altíssimo nível) para tratamento das questões do exercício da autoridade e administração marítimas.

- Rever, ainda que *adjectivamente*, o conceito de autoridade marítima, passando este a designar uma globalidade de intervenções identificadas em razão da matéria. Ou seja, passarão a existir, no novo regime, uma série de entidades que terão a capacidade de exercer *poderes de autoridade marítima*, ainda que parcelar e perfeitamente situados em cada um dos respectivos quadros jurídicos. O que, diga-se ainda em complemento, e por razões jurídico-estruturais estabelecidas pelo próprio diploma, concede à Capitania, naturalmente, o **pendor fundamental do conceito**.

- A criação da **Autoridade Marítima Nacional (AMN)** como entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela **Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)** na área de jurisdição e no quadro do (novo) SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, devendo submeter a este a proposta do respectivo orçamento.

- Definir, com clareza jurídica, que o Almirante CEMA é, por inerência, a AMN. No aproveitamento de uma breve fórmula, e de forma algo simplista, pode adensar-se que a nova AMN corresponderá àquilo que até hoje era conhecido como SAM.

- A reconfiguração da Direcção-Geral de Marinha (DGM), transformando-a em DGAM, a qual passará a ser, na recuperação dos modelos existentes na fase pré-1984, uma autoridade de linha hierarquicamente dependente da AMN, e dirigente dos Departamentos Marítimos e Capitanias dos Portos.

- A re-institucionalização do Conselho Consultivo do SAM, alargando-lhe o âmbito de intervenção e de conselho à

própria AMN, englobando o anterior CCSAM que apenas funcionava no âmbito do Plano Mar Limpo (PML) e, em conselho de especialidade, para análise e fixação dos ilícitos de poluição marítima. Passará a designar-se **Conselho Consultivo da**

Autoridade Marítima Nacional (CCAMN) e é presidido pelo DGAM.

- A definição jurídica linear, por grandes âmbitos temáticos, do quadro das 50 competências-base dos **Capitães dos Portos**, através de normativo que revogará o famoso artigo 10º do Regulamento Geral das Capitánias (RGC). Aqueles 8 âmbitos estão legalmente identificados da seguinte forma:

• Funções (conceptualmente) de *autoridade marítima*;(*)

• Salvamento e Socorro Marítimo;
• Segurança da navegação;(*)
• Funções de carácter técnico-administrativo;(*)

• Registo patrimonial de embarcações;
• Âmbito contra-

-ordenacional;

• Conservação do domínio público marítimo e património cultural subaquático;

• Pescas e aquicultura.

- Manter uma lógica de funcionamento. Fundamentalmente, não foi alterado o núcleo de funções classicamente afecto à autoridade marítima: por um lado, foram clarificadas as suas áreas de intervenção no âmbito da segurança da navegação em virtude da criação, em sede das autoridades portuárias, de competências em matéria de

segurança portuária, o que terá correspondido, efectivamente, a uma perda de alguns actos e serviços que, no quadro anterior, eram ainda praticados pelas Capitánias. Por outro lado, contudo, e exactamente no mesmo âmbito (segurança da navegação) - aliás como noutras - foram delineadas uma série de competências e prerrogativas de autoridade que, juridicamente, não se encontravam concretamente previstas. São exemplos disso mesmo as alíneas a), b), g) m) e n), todas do nº4 do artigo 13º do diploma, o que correspondeu, efectivamente, e na prática, a um acréscimo de competências.

A matéria mais funcionalmente sensível virá a ser, certamente, a de acesso ao porto (nomeadamente se for caso de cargas perigosas, de navio *substandard* ou em risco de sinistro), perante as quais não vai ser possível existirem pronúncias e decisões unilaterais, quer jurídica quer organicamente. Será esta, quiçá, uma boa oportunidade para fazer funcionar as sedes de coordenação portuária locais, como sedes próprias de conformação de decisões várias no porto.

- Manter um perfil de decisão, do Capitão do Porto, com base em actos defini-

tivos e executórios no âmbito das matérias supra identificadas (*), o que mantém a tradição de determinados actos da autoridade marítima serem, directamente, recoráveis contenciosamente.

- Reenquadrar, através da publicação da Portaria nº 385/2002, de 11ABR, e respectivo despacho ministerial, a **tabela de prestação de serviços pelas Capitánias dos Portos como órgãos locais da DGAM**, o que constituiu o móbil jurídico para se actualizarem grande parte dos mecanismos institucionais de cobrança e distribuição das verbas. É, também, o primeiro passo para uma melhor sustentabilidade da própria AMN em termos de investimento, e



Salão Nobre da Direção Geral da Autoridade Marítima (antiga sala de reunião dos Capitães de Porto).

a reforma (não total mas fundamental) esperada de uma estrutura normativa de cobranças desactualizada, caduca, com enormes fragilidades jurídico-materiais que subsistia há cerca de 80 anos(!).

- Enquadrar a estrutura central do **Comando Geral da PM**, designadamente criando-se a figura do Estado-Maior. Por imposição de uma lógica pública, visa-se, também, dignificar a Polícia Marítima, institucionalizando-lhe estruturas orgânicas e dando-lhe capacidades funcionais. Nem a PM faz sentido algum fora da AM - na qual nasceu há 80 anos e onde sempre esteve -, nem esta pode, na globalidade do exercício, realizar o que lhe compete se a não tiver hierarquicamente operacionalizada.

Diploma regulamentar a montante definirá o quadro de competências específicas do foro policial, constituindo este um instrumento precioso para definir (e instituir) situações de controlo, de vigilância e de fiscalização em geral, afinal um reactivar, e unificar, de algumas situações dúbias e dispersas que vêm subsistindo desde o RGC e de variados diplomas extravagantes.

- Regulamentar as situações de ilícito e esquematizar o enquadramento das respectivas sanções contra-ordenacionais.

Com efeito, e desiderato legal que se procurava desde 1972 (!!), foi finalmente aprovado o regime jurídico das coimas aplicável às infracções ao quadro legal da Autoridade Marítima, sendo estabelecidas 34 novas situações de ilícito contra-ordenacional. A par, diga-se, de um outro diploma, da área das autoridades portuárias, que estabelece as coimas por infracção aos regulamentos portuários (e no qual se tipificam 22 novas situações de ilícito).

Existe, pois, devidamente sustentado, um *tripé jurídico* que será a fundação futura da nova Autoridade Marítima. Consiste ele no diploma da AMN (DL 44/2002), no diploma

das coimas da autoridade marítima (DL 45/2002) e no diploma enquadrador dos serviços prestados pelos órgãos locais da DGAM (Portaria nº 385/2002, de 11ABR). Está longe de ser um quadro perfeito, mas envolve uma base sustentada e algo sólida, fugindo-se, assim, da imagem nebulosa, incerta e parceladamente infundada onde, há décadas, se acantonava o *Sistema da Autoridade Marítima*.

Da breve súmula que vem apresentada, ter-se-á, forçosamente, que reconhecer

o momento algo importante que constituiu a aprovação dos três diplomas supra referidos. Alguns outros se lhes seguirão. Dever-se-á, ainda, sublinhar, o *marco* que significa o Governo português, já em pleno Séc. XXI, reconfirmar, nalguns casos com poderes acrescidos, **a figura do Capitão do Porto como núcleo instituído do exercício do poder da Autoridade Marítima**, embora deva ser acrescentado que é, também, uma importante inovação orgânico-funcional, **a instalação de determinados poderes - no âmbito da segurança da navegação - nas autoridades portuárias**. A convivência de ambos deverá vir a ser, certamente, o resultado da *vontade* do legislador. E essa mais não foi, de facto e de Direito, do que a necessidade de preservar a defesa do **interesse público** acima de tudo e de todos, no melhor respeito pelo exercício da Soberania em áreas sob jurisdição marítima nacional, mas, também, a criação de um formato que proteja, com celeridade, os profissionais e os utentes ligados às actividades marítimas. No contexto do supra comentado em II se verá se foi conseguido.



Dr. Luís da Costa Diogo
(Assessor do VALM DGAM)

A Marinha no Combate ao Consumo de Droga e Abuso do Álcool

SUMÁRIO DOS RESULTADOS DE 2001

Neste âmbito, a actividade da Marinha insere-se no cumprimento dos objectivos do **Projecto Vencer** que, desde 1976, constitui um plano de actuação fundamentado nos seguintes princípios: PREVENÇÃO, INFORMAÇÃO, FORMAÇÃO, DISSUAÇÃO, TRATAMENTO e REABILITAÇÃO.

Estas acções são coordenadas pelo Grupo Coordenador para a Prevenção de Toxicodependências e Alcoologia na Marinha (**GCPTAM**), Órgão consultivo do Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Pessoal, e assentam no apoio laboratorial do Laboratório de Análises Fármaco-Toxicológicas da Marinha (**LAFTM**), na directa dependência do Contra-Almirante Director do Serviço do Pessoal, e de uma unidade de saúde, a Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo (**UTITA**), na directa dependência do Contra-Almirante Director do Serviço de Saúde.

Estas dependências hierárquicas fundamentam-se, por um lado, no elevado número de testes negativos e, por outro, no princípio que um consumidor não é necessariamente um toxicodependente. O principal objectivo do rastreio toxicológico é a detecção precoce do consumo por forma a prevenir a dependência, pelo que, através das análises toxicológicas e

toxicodependência que, mercê da aplicação do Programa, detecta sistematicamente nas fileiras - ao ponto de ter instalado para o efeito uma unidade de saúde específica -, o rastreio toxicológico tem revelado um efeito dissuasor tão decisivo sobre os consumos, que é nestes dados que nos deteremos relativamente a 2001, não podendo, embora, deixar de salientar ser a detecção precoce de toxicodependentes (a outra das suas virtudes) que está na base duma taxa de sucesso no tratamento e reabilitação destes doentes que se cifra na percentagem invulgarmente elevada de 75%, com economia notável de tempo e, naturalmente, dos demais recursos, já que o tratamento não costuma ultrapassar os trinta dias e a reabilitação os seis meses.

Assim, passando à necessariamente breve análise dos dados mais relevantes de

2001 nos domínios do combate ao consumo de droga e abuso do álcool na Marinha, nos quadros I e II dá-se conta, respectivamente, do peso relativo do rastreio analítico sobre os efectivos, por posto e, da população submetida a controlo, por tipo de prestação de serviço.

Quanto aos resultados, o Quadro III dá conta da distribuição dos positivos por quadro de serviço e posto, enquanto que o Quadro IV espelha a situação relativa aos perfis dos consumos, por droga.

Dadas as relativamente elevadas prevalências de positivos verificadas no Serviço Militar Obrigatório (Quadro III, SEN=17,21%) e, mesmo, nos Regimes de Voluntariado (Quadro III, RV=5,76%) e de Contrato (Quadro III, RC=3,97%), face aos Quadros Permanentes (Quadro III, QP=2,19%), importa salientar o seguinte:

1.- Tomar consciência de que o valor encontrado para o SEN tenderá a espelhar a situa-



QUADRO III

Quadros e Postos		Testados	Positivos	%
QP	Oficiais	151		
	Cadetes	23		
	Sargentos	503	3	0,60
	Praças	778	17	2,19
RC	Oficiais	38		
	Sargentos	4		
	Praças	629	25	3,97
RV	Oficiais	4		
	Cadetes	8		
	Praças	191	11	5,76
SEN	Oficiais	0		
	Cadetes	9		
	Praças	459	79	17,21
Totais		2797	135	4,83

ção dos jovens portugueses no termo da adolescência, na justa medida em que, com quatro meses de permanência na Marinha, não pode chegar a manifestar-se o efeito dissuasor do Programa - de resto, a prevalência de positivos neste gru-

po populacional tem vindo a aumentar significativamente em paralelo com o processo legal de despenalização dos consumos;

2.- Correlacionar o quadro seguinte (Quadro V) com os dados do Quadro III relativamente a RV e RC. De facto, a população do Quadro V alimenta as populações de RV e RC do Quadro III, permitindo a dedução de alguns factos, como sejam:

a.- O menor nível de instrução (Quadro V: Candidatos Praças, 8,6% de positivos; Candidatos a Oficiais, 3,1% de positivos) configura-se como um factor de maior prevalência de positivos;

b.- Apesar da inclusão no Programa, o efeito dissuasor deste sobre o consumo tem vindo a ser crescentemente prejudicado pelo contraponto com esta população nas fileiras, daquela a que pertencia pouco tempo atrás, progressivamente afectada pelo aumento da permissividade que é o incontornável sinónimo da liberalização do consumo (Quadro III: RV, 5,76% de positivos e RC, 3,97% de positivos, contra QP, 2,19% de positivos). De facto, ainda que o ingresso na Marinha e no Programa (RV), se traduza numa redução da

QUADRO I

Posto	Nome	Testados e sua % no universo do Posto	
Oficiais	1642 (14,59%)	193	11,75
Cadetes	214 (1,90%)	40	18,69
Sargentos	2977 (26,46%)	507	17,03
Praças	6419 (57,01%)	2057	32,05
Totais	11252 (100,00%)	2797	25,25

A percentagem, por posto, do total de efectivos [(x%)] dá conta - por comparação das percentagens da coluna 2 com as da coluna 4 - da seguinte ordenação decrescente da prevalência relativa, também por posto, de testes efectuados: (1º) Cadetes, (2º) Oficiais, (3º) Sargentos e (4º) Praças.

de um programa de seguimento analítico, é definido o perfil do consumidor.

Perante casos de mais de uma detecção positiva procede-se a uma avaliação clínica na UTITA, uma vez que é mais provável estarmos perante uma toxicodependência.

Não obstante a preocupação da Marinha com o tratamento e reabilitação dos casos de

QUADRO II

Posto	Quadro Permanente	Regime Contrato	Regime Voluntário	Total	% (Testados)
Oficiais	151	38	4	193	6,90
Cadetes	23		8	40	1,43
Sargentos	503	4		507	18,13
Praças	778	629	191	2057	73,54
Totais	1455	671	203	2797	100,00

Nota: A população com vínculo profissional (QP, RC, RV) representa 86,4% dos indivíduos testados.

QUADRO IV

Drogas	Opiáceos + Canabinóides + Cocaína	Álcool	Canabinóides	Canabinóides + Ecstasy	Cocaína + Canabinóides	Opiáceos	Ecstasy	Cocaína	Total
Totais	1	15	233	5	4	1	1	1	261
%	0,38	5,75	89,27	1,92	1,53	0,38	0,38	0,38	100,00

QUADRO V

Candidatos	Totais	Positivos	%
Oficiais	97	3	3,1
Praças	1392	120	8,6
Totais	1489	123	8,3

prevalência do consumo (Quadro V, Candidatos Praças, 8,6% de positivos, para, Quadro III, RV Praças, 5,76% de positivos), a permanência desta população na fileiras e no Programa (RC), não tem o mesmo efeito dissuasor de consumos que o que se manifesta sobre a população do quadro permanente

(Quadro III, RC, Praças, 3,97% de positivos contra QP, Praças, 2,19% de positivos).

Apesar da situação acabada de relatar, a redução do consumo no meio Naval, que constitui o principal objectivo do programa, é efectivamente conseguido à custa do rastreio toxicológico, sistemático e permanente, levado a efeito pelo LAFTM. Desse facto, é prova indelével o constante do Quadro VI relativamente ao ano de 2001, bem como da efectiva consolidação de tais resultados, patente no Quadro VII com respeito ao triénio 1999-2001.

QUADRO VI

QP, RC, RV		
Positivos	Reincidentes	% Redução da Procura
39	7	82

Estudo realizado tendo como suporte de pesquisa a base de dados do LAFTM com uma referência histórica desde 01-07-1986, SEN excluído por ultrapassar o tempo da respectiva permanência nas fileiras.

QUADRO VII

Anos	1999	2000	2001	Totais
Positivos	33	44	39	116
Deixaram o Consumo	26	36	32	94
Reincidentes	7	8	7	22
% Redução	79	82	82	81

Estudo realizado tendo como suporte de pesquisa a base de dados do LAFTM com referência histórica desde 01-07-1986 e respeitando a um n.º de 8 228 militares testados.



Carlos Tomé dos Reis
CFR FN

TOMADA DE POSSE

NOVO DIRECTOR DO SERVIÇO DE SAÚDE



● No passado dia 4 de Fevereiro pelas 12.00 horas no Gabinete do Vice-Almirante Superintendente dos Serviço do Pessoal tomou posse como Director de Saúde, o CMG MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu.

Estiveram presentes na cerimónia o VALM SSP, o VALM SSM e outros oficiais generais e oficiais superiores.

Nas palavras que proferiu depois de empossado o Capitão-



-Mar-e-Guerra MN Rui de Abreu teceu várias considerações sobre a conjuntura envolvente à saúde naval, com preocupações manifestas em termos de rarefação de pessoal diferenciado e custos financeiros crescentes do sector e cuja resolução depende de medidas da tutela que reputou de concretização urgente. Passou em revista diversos aspectos de funcionamento dos organismos dependentes da Direcção do Serviço de Saúde, e estabeleceu algumas linhas possíveis de actuação futura.

A anteceder esta cerimónia o VALM SSP condecorou o CALM José Albino da Costa Rebelo com a Medalha de Prata de Serviços Distintos.

O CMG MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu, nasceu em Elvas a 5 de Fevereiro de 1945, tendo feito os seus estudos primários e secundário em Portalegre, e a licenciatura em medicina na Universidade de Lisboa em 1970.

Entrou para o Quadro do Pessoal em Março de 1971.

Fez uma comissão de serviço na Guiné entre 1971 e 1973.

Embarcou nos NRP "Almirante Gago Coutinho", "Comandante Sacadura Cabral" e "João Roby", além de várias patrulhas da classe Argos e Cacine.

Foi médico do Serviço de Saúde da Base Naval de Lisboa (BNL) e Chefe do Serviço de Saúde das Flotilhas de Draga Minas, Flotilha de Patrulhas e Grupo Nº 1 de Escolas da Armada (G1EA).

Colocado no Serviço da Clínica Médica do Hospital da Marinha (HM) em 1986, como assistente, assegurou o funcionamento duma consulta de Hematologia. Fez concurso de provas públicas para o Grau de Chefe de Serviço em 1987 e em 1993, com o apoio do então Director do HM, criou a Unidade de Hematologia Clínica/Oncologia Médica cujo funcionamento assegurou até 1996, ano em que assumiu funções de Subdirector do H. M., sendo Director de Setembro de 1998 a Setembro de 1999.

Desde Agosto de 2000 que chefia a Repartição de Recursos Humanos da Direcção do Serviço de Saúde.

Especializado em Hematologia Clínica nos Hospitais Cívicos de Lisboa, com grau de Assistente Hospitalar, pediu a exoneração em 1983, mantendo-se como Assistente Voluntário até 1995.

É sócio fundador da Sociedade Portuguesa de Hematologia Clínica, sócio correspondente da Academia da Marinha e membro da Sociedade Portuguesa de História e Filosofia Médicas.

Tem vários trabalhos publicados, quer técnicos, quer no âmbito da História da Medicina, no país e no estrangeiro.

Da sua folha de serviço constam diversos louvores e condecorações.

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● Teve lugar no passado dia **13 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 B.N.L. e constaram de celebração de uma missa em memória dos camaradas falecidos, de uma exposição de fotografia e audiovisuais, de uma demonstração por uma equipa de mergulhadores, da actuação do conjunto da Escola Naval e a finalizar realizou-se um almoço-convívio na Escola Naval.

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.

Para além das comemorações na área da B.N.L. e pela primeira vez, também foi comemorado este dia nos Açores através de um almoço de confraternização, que reuniu vários elementos que serviram na Esquadilha de Submarinos.



NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS

● No passado dia **5 de Abril** realizou-se na Quinta da Gracinda, em Tomar, o tradicional almoço anual do Núcleo, o qual reuniu cerca de 200 pessoas, entre convidados, associados e seus familiares.

Apesar de ter apenas cerca de cinco anos de existência, tem esta associação demonstrado um certo dinamismo, estando prevista a realização para breve de um Crosse de Orientação com o apoio do Corpo de Fuzileiros.

Durante o animado convívio, além das recordações da Guerra de África descritas pelos veteranos, os mais novos relataram as recentes experiências vividas em Timor, tendo-se estabelecido entre ambos os

grupos um interessante diálogo.

A significativa presença de jovens fuzileiros, animados pelo mesmo espírito que tanto prestigiou os seus camaradas mais antigos, são uma certeza da vitalidade e continuidade deste Núcleo.



EX-DFE 8 GUINÉ 1969-70-71



● Em **14 de Abril** de 2002 o Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 8 que prestou serviço na Guiné desde Abril de 1969 a Fevereiro de 1971 efectuou, com os respectivos familiares, o seu tradicional convívio anual, estando presentes 37 pessoas o que, após 31 anos, testemunha a união existente entre os seus membros.

O encontro iniciou-se na Escola de Fuzileiros com uma homenagem ao pessoal da DFE 8 já falecido e a deposição duma coroa de flores junto ao monumento do Fuzileiro seguido de visita ao Museu. A comitiva deslocou-se depois ao Cemitério de Setúbal onde, na sepultura do ex-Comandante João Eduardo da Costa Xavier, foi colocada uma placa alusiva à saudade que a "passarada" (termo que lhe era tão grato) sente, onde estiveram presentes as filhas do Comandante. O convívio do DFE 8 terminou com um almoço em Palmela onde não faltou a projecção de "slides" que avivou os bons e maus momentos da comissão.

RADIOAMADORES DA MARINHA

● Realiza-se no próximo dia **27 de Julho** no Clube de Sargentos da Armada (Feijó), um almoço-convívio dos Radioamadores da Marinha.

Os interessados deverão contactar CT1CZT – SAJ AJ CE Gamito Telef: 311698, 210919198, 966162547; G2EA é ECO ou a.gamito@iol.pt até 20 de Julho.

ENCONTRO NACIONAL DE FUZILEIROS

● A Associação de Fuzileiros vai realizar no próximo dia **27 de Julho**, pelas 9.00h, na Escola de Fuzileiros o "1º Encontro Nacional de Fuzileiros", sendo a inscrição feita para a Associação através do telefone ou carta para a seguinte morada:

Rua D. João de castro, nº 77C Q.ta da Lomba 2830-186 Barreiro, Telf/Fax 212167057.

"FILHOS DA ESCOLA" DE SET 1964

● Por ocasião do 38º aniversário do seu alistamento na Armada, os "Filhos da Escola" da incorporação de Setembro de 1964, levam a efeito no NOVOTEL, em Setúbal, no próximo dia **21 de Setembro**, o seu almoço de confraternização.

Os interessados poderão contactar para os seguintes telefones: 212536280-Manuel Raposo, 212530197-João Mourato.

N.R.P. "CTE. JOÃO BELO"

● Com o objectivo de se realizar um almoço-convívio, solicita-se a todos os elementos que constituíram a guarnição da fragata "Comandante João Belo", de 1967 a 1971 que contactem para os seguintes nºs de telefone: José Reis Vieira – Biana - 258322982 / 964078309; João Manuel F. Pratas – Montijo, 249829220.

XI CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE VOLEIBOL - 2002



Decorreu de 11 a 15MAR02 na Escola Prática de Polícia (Torres Novas) o XI Campeonato Nacional Militar de Voleibol com organização da Polícia de Segurança Pública.

Este Campeonato contou com a participação da Marinha, Exército, Força Aérea e Polícia de Segurança Pública que se fizeram representar nos três escalões existentes (I e II Escalão Masculino e Escalão Feminino).

Realça-se o desempenho da equipa do II Escalão, vencedora invicta neste Campeonato.

Classificação Final I Escalão	Classificação Final II Escalão	Classificação Troféu CEFDN Masculino
1º - EXE - 09 PTS, 2º - PSP - 07 PTS, 3º - MAR - 05 PTS, 4º - FAP - 03 PTS	1º - MAR - 09 PTS, 2º - EXE - 07 PTS, 3º - PSP - 05 PTS, 4º - FAP - 03 PTS	1º - EXE - 16 PTS, 2º - MAR - 14 PTS, 3º - PSP - 12 PTS, 4º - FAP - 06 PTS
Classificação Final Feminino Classificação Troféu CEFDN Feminino		1º - PSP - 07 PTS, 2º - FAP - 05 PTS, 3º - EXE - 05 PTS, 4º - MAR - 05 PTS

XIV DUATLO DA MARINHA 2002 - BTT

Realizou-se no dia 4ABR02 o XIV Duatlo da Marinha de BTT na mata da Base Naval de Lisboa junto à Escola Naval.

Apesar das más condições climáticas que se fizeram sentir no dia da prova, estiveram presentes 18 atletas sendo 11 no I Escalão e 7 no II Escalão.

No final, o vencedor absoluto e do I Escalão foi o 1MAR CRO Almeida do N.R.P. "Limpopo" e o vencedor do II Escalão foi o Guarda P.E.M. Jesus da Base Naval de Lisboa que se classificou em 3º lugar da geral.

Classificação Final I Escalão	Classificação Final II Escalão
1º - 1MAR CRO Almeida (LIMPOPO) 2º - 1MAR FZ Borges (B. FUZ) 3º - 1MAR US Guerreiro (D. MERG)	1º - Guarda P.E.M. Jesus (BNL) 2º - CAB CM Oliveira (FLOTNAV) 3º - 1SAR FZ Ribeiro (B.FUZ)



XVIII CAMPEONATO DA MARINHA DE FUTSAL - 2002

Decorreu de 25FEV A 27MAR02 o XVIII Campeonato da Marinha de Futsal, com participação de 8 Agrupamentos no I Escalão, 7 Agrupamentos no II Escalão e 6 Agrupamentos no III Escalão.

Resultados do I Escalão	Classificação Final
Final - UAICM 6 X B. Fuz. 5 3º e 4º - E. Naval 9 X BNL/CEFA 5	1º - UAICM, 2º - B. FUZ., 3º - E. NAVAL, 4º - BNL/CEFA, 5º - G1EA, 6º - E. FUZ., 7º - FLOT/D. MERG., 8º - G2EA

Resultados do II Escalão	Classificação Final
Final - E. Fuz. 6 X B. Fuz. 7 3º e 4º - BNL/CEFA 5 X UAICM 6	1º - B. FUZ., 2º - E. FUZ., 3º - UAICM, 4º - BNL/CEFA, 5º - E. NAVAL, 6º - FLOT/H. BARRETO, 7º - G2EA
Resultados do III Escalão	Classificação Final
Final - E. FUZ 2 X B. FUZ 3 3º e 4º - BNL/DN 4 X UAICM 7	1º - B. FUZ., 2º - E. FUZ., 3º - UAICM, 4º - BNL/DN, 5º - FLOT/D. MERG., 6º - E. NAVAL

XXII CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE FUTSAL - 2002

Decorreu de 15 a 19ABR02 na Base Aérea nº 11 (Beja) o XXII Campeonato Nacional Militar de Futsal com organização da Força Aérea.

Este Campeonato contou com a participação da Marinha, Exército, Força Aérea e Guarda Nacional Republicana que se fizeram representar nos três escalões existentes (I e II Escalão Masculino e Escalão Feminino).

Classificação Final I Escalão	Classificação Final II Escalão	Classificação Troféu CEFDN Masculino
1º - GNR - 8 PTS, 2º - MAR - 6 PTS, 3º - EXE - 6 PTS, 4º - FAP - 3 PTS	1º - MAR - 8 PTS, 2º - GNR - 8 PTS, 3º - EXE - 5 PTS, 4º - FAP - 3 PTS	1º - GNR - 16 PTS, 2º - MAR - 14 PTS, 3º - EXE - 11 PTS, 4º - FAP - 6 PTS
Classificação Final Feminino Classificação Troféu CEFDN Feminino		1º - EXE - 9 PTS, 2º - MAR - 6 PTS, 3º - GNR - 6 PTS, 4º - FAP - 3 PTS

É de salientar a primeira participação de uma Selecção Feminina da Marinha nesta modalidade, que no final do campeonato superou largamente as expectativas ao obter um excelente 2º lugar.

Foi um Campeonato em que o nível técnico e tático foi bastante elevado e, em que a Marinha mais uma vez, obteve um lugar de destaque através dos resultados obtidos.



O Crítico...e o sorriso...

Sempre fui sério e meditabundo. A vida sempre me pareceu pesada e cinzenta. Talvez seja essa atitude, basicamente triste, que me levou a valorizar quem, ao contrário, consegue rir e gracejar de tudo, mesmo dos castigos que a vida impõe...

A este propósito encontrei nos navios, vários militares com jeito para o gracejo fácil, a piada certa e arguta e uma resistência aos elementos, muito superior à minha...Contudo, de todos esses ficou-me um oficial, que muitas vezes recordo. Era alto, moreno, com um ar gingão, típico do macho latino. Era também gago, como eu, mas nem por isso deixava de falar muito...Tinha uma opinião sobre tudo e sobre todos – e era sempre uma opinião bem humorada.

Com o tempo e em silêncio – porque gosto das palavras, especialmente das que são usadas por outros – fui sorvendo a gíria e a música, cantada, em frases soltas, por este oficial, que alegrava todos à sua volta com frases, a que dava um sabor próprio do tipo:

- *Sabes Doc, hoje tenho uma pequena urgência, médica, a resolver no banco do bar azul, lá na esquina - um burquinho no estômago, que se resolve com uns xaropes, que eles lá têm, muito diferentes das perfumarias estrangeiras que tu nos queres impingir...*

E toda a Câmara ria...

Nos meses a navegar, em que convivemos, fui apreciando esta capacidade para improvisar com as palavras, sempre de uma forma airosa, sã e, particularmente, muito criativa. De tudo, no entanto, nada era tão divertido, como ouvi-lo comentar os filmes que, a tempos regulares, passavam no video-leitor da Câmara.

Nem que o filme tivesse já sido visto e revisto, não interessava. Havia sempre um comentário jocoso a ser produzido, uma piada a propósito, um conjunto lógico de ideias reais e irreais, sempre divertidas e sempre, com uma simbologia própria, original...

Lembro a este propósito um filme que devo ter visto três vezes, só nessa viagem, que se intitula "O Especialista", certamente conhecido por muitos leitores. Para os que o não viram basta dizer que se trata de uma produção típica de *Hollywood*, com os nomes sonantes de Sylvester Stallone e a Sharon Stone. Ora o nosso Crítico divertiu muitos à custa desta maravilha da 7ª arte, senão confirme o leitor:

- *Aqui temos o Pecialista, um gand' a filmalhaço, em que eles são maus, elas são boas...actrizes...e a porrada é muita....*

E durante o filme continuava, com maior ou menor emoção, sobretudo nos momentos

em que o desenlace do filme despertava maior tensão emocional no espectador, quer fossem violentos:

- *Ô pr'a eles!! Chega-lhe...Aguenta lá esta ó Animal...*

Ou, digamos, mais íntimos:

- *Eeh pá...Oh prá quilo...Tás aqui tás a levar...com o talha- bestas!!* – Este último e mítico instrumento era sempre mais subentendido do que propriamente visionado, mas o comentário conseguia sempre o aplauso deste e doutros espectadores envergonhados...

Fora estes momentos, o Crítico era um apaixonado pela Marinha, na sua faceta operacional, e vivia com grande dedicação o seu mister, naquela missão por terras americanas, em que o navio estava empenhado.

Achei então, que a sua presença a bordo e, particularmente, junto dos oficiais era de grande importância. Decerto que o crítico era mais importante a bordo que qualquer médico macabúzio, sem jeito algum para falar em público...

A sua presença tornava os dias mais pequenos e fazia com que coisas banais e muitas vezes deselegantes – que a vida tem – se tornassem motivo de boa chalaça...Daquelas, que gostamos de recordar quando o tempo passa...

E, apesar do pronto improviso, nunca o ouvi na crítica fácil, mesquinha e torpe, que, infelizmente, caracteriza tanto o nosso tempo. Por outro lado, perpassava em toda a sua postura a bordo uma camaradagem forte, reconhecida por todos.

No meu íntimo cheguei a acreditar que era imune ao sofrimento, pois nunca o vi triste, ou desamparado. A verdade é que acabei por lhe admirar a existência simples e alegre...da qual guardarei sempre memória viva.

Penso, hoje, que em cada navio, em todos os postos e em muitas situações, existem pessoas assim com este dom, de fazer sorrir ou outros. – São fortes. Mais fortes que a vida...

Talvez noutras profissões, façam falta pessoas com este carisma tão especial, já que vivemos num país desorganizado nos procedi-



mentos em que o que era ontem, não é hoje e nunca saberemos o que vai ser amanhã. Basta o leitor pensar em todas as revisões curriculares que sofreu o nosso sistema educativo, quantas reformas para melhorar a saúde, quantas intervenções para democratizar os impostos (presos à atroz premissa: quanto mais pobre, mais pagas, porque não és suficientemente rico para esconder os teus proventos...). Todas estas boas intenções de mudança têm uma consequência comum: nunca sabemos bem como proceder, mas sabemos que, no âmago, pouca coisa essencial vai mudar...

Num país assim é de facto muito difícil racionalizar o absurdo e aceitar o que não faz sentido...É bem melhor fazer gracejos e chalaça. Pelo menos, o sorriso tem a sua própria lógica...

Dou por mim, muitas vezes, enquanto vejo um filme, a imaginar o que o *Crítico* diria

nesta ou naquela ocasião? Ouso aventar hipóteses para tais comentários, mas estou certo que não passam de vozes pequenas, que nunca chegarão à grande eloquência de um verdadeiro mestre *Crítico*...

Aprendi, todavia, humildemente, com este e outros artistas, a trocar anedotas mais ou menos picantes, nas urgências dos hospitais, e a sorrir às picardias atrevidas dos marinheiros que me procuram nas consultas...

Finalmente, procuro fazer um esforço sincero para sorrir às muitas perplexidades, que me afligem...mas, de facto, sou um mero aprendiz na gestão de emoções e destas palavras.

Esse oficial, do qual serei sempre amigo, sabe o que tem a fazer se não gostar deste escrito. Envia o *Esteves Gaivota* (Steven Seagal), e, é claro, todos sabem como ele, num malabarismo frenético de golpes e con-

tra-golpes, trata dos seus inimigos...Resolve-se de uma vez esta coisa das histórias, que não são histórias, de um desencanto esquecido, numa mente triste...

Talvez, então, o *Crítico* decida escrever as suas próprias crónicas, por certo mais divertidas, para gáudio do leitor cansado de tanta pieguice...Sugiro-lhe, mesmo, que se apresse, pois com a carestia vigente é natural que se crie um imposto...para o sorriso...

Quanto a mim, estou pronto, definitivamente, a terminar. Já ouço o violento bater de porta do *mãozinhas Seagal* e sinto o seu olhar sedento...Não é cobardia, nem medo. Como os leitores compreenderão, é vontade de sentir o fresco da noite, neste Verão precoce, cheio de sorrisos, que nos aquecem a alma e o coração...



Doc.

SAIBAM TODOS

CLUBE MILITAR NAVAL

PRÉMIO "MARINHEIRO ARTILHEIRO ANTÓNIO FERREIRA"

● Os prémios correspondentes ao ano lectivo de 2001/2002 em número de dois, no valor unitário de 250,00 euros, 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 2002, 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 2001/2002 nº da turma, nº do aluno e nº do ano que frequentou no ano lectivo de 2000/2001, média final que obteve no ano lectivo de 2001/2002.

RESCISÃO DE ACORDO

● Informa-se que a ADMA rescindiu o acordo a partir de 01/JAN/02 com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

MAMOECA - Mamografia, Ecografia e Densitometria Óssea
R. Júlio Dinis, Nº 778-6º - 4050-321 Porto - Telf. 226064692

*Mamografia, Ecografia e Densitometria Óssea.

GINELIS - Centro Ginecológico e Obstétrico do Barreiro
R. Miguel Bombarda, Nº 158-1º Dtº - 2830 Barreiro - Telf. 212078608

*Ginecologia e Obstetrícia.

Centro de Reabilitação Bairro Azul, Lda
R. Ramalho Ortigão, Nº 39 R/C Esqº - 1070 Lisboa - Telf. 213873497

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia.

Clínica Dentária das Fontainhas
Praça das Fontainhas, Nº 26 - 4700-382 Braga - Telf. 253215016

*Estomatologia.

Clínica Dentária de S. Mamede, Lda
R. Henrique Bravo, Nº 6441 - 4465 S. Mamede de Infesta - Telf. 229014973

*Estomatologia.

LABOR - Análises Clínicas, Lda
R. Damião de Góes, Nº 8 R/C - 7400-242 Ponte de Sôr - Telf. 242201521

*Análises Clínicas

CELEBRAÇÃO DE ACORDO

● Informa-se que a ADMA celebrou um acordo com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Santa Casa da Misericórdia de Ílhavo
3834-909 ÍLHAVO - Telf. 234329430

*Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia, RX Convencional, Ecografia e Mamografia.

Santa Casa da Misericórdia de Alcanena
Av. Marquês de Pombal
2380-013 Alcanena - Telef. 249882322, Fax: 249881202

*Consultas de Especialidades: (Marcação prévia)
Cardiologia, Cirurgia Geral, Cirurgia Plástica, Fisiatria, Gastrenterologia, Ortopedia, Pneumologia.

*Meios Complementares de Diagnóstico:
Ecografias, Electrocardiogramas, Endoscopias e Colonoscopias, Osteodensitometria, Radiologia.

*Tratamento de Medicina Física e Reabilitação, Cirurgia em Ambulatório, Cirurgia Programada e Internamento em Medicina.

EXTENSÃO DE ACORDO

● Informa-se que a ADMA celebrou um acordo com a seguinte entidade e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Irmadade da Misericórdia de Albergaria-a-Velha
Rua Dr. Joaquim A. Miranda-Assilho
3850-069 Albergaria-a-Velha-Telef. 234529470, Fax: 234529479

*Electroterapia, Fototerapia, Termoterapia, Hidrocinesioterapia (Banho de Contraste, Manilúvio, Pedilúvio, Banho de Turbilhão), Massoterapia, Cinesioterapia, Ventiloterapia, Mecanoterapia, Terapia Ocupacional, Treino em Actividades da Vida Diária.

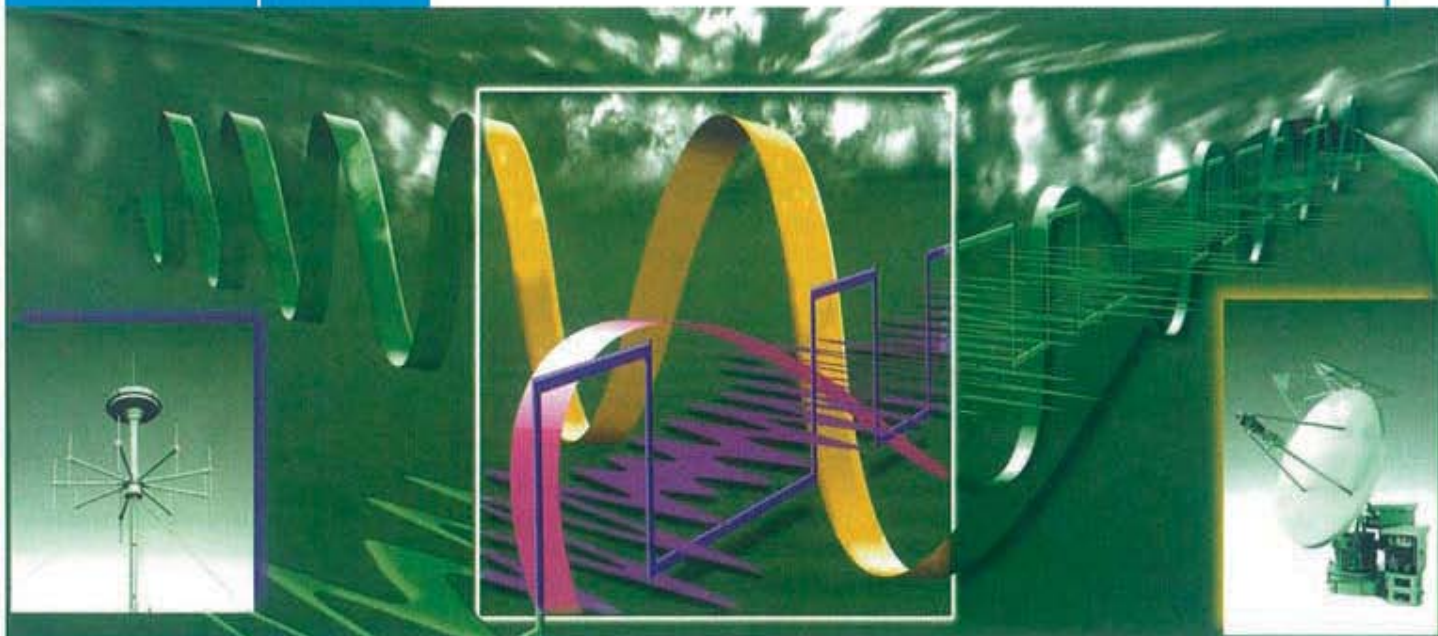
Santa Casa da Misericórdia de Azeitão
Rua José Augusto Coelho, nº 154
2925-539 Azeitão - Telef. 212190691

*Neurologia - Ortopneumatologia-Respiratória

Santa Casa da Misericórdia de Vila Verde
Rua Dr. Bernardo Brito Ferreira, nº 77
4730-716 Vila Verde - Telef. 253310120

*Estomatologia/Medicina Dentária

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 43)

Tente cumprir o contrato proposto tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
A	D	D	A
R	-	4	3
D		3	2
V		2	
5			

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
9	10	10	D
8	4	8	10
4	3		8
	2		5

Este (E):

♠	♥	♦	♣
7	R	V	7
6	V	7	6
	6	6	4
	5	5	

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
10	A	A	R
3	9	R	V
2	8	9	9
	7		

Ninguém vuln. o leilão tem o seguinte desenvolvimento:

S	W	N	E
1ST	-	2♥ (a)	-
2♠ (b)	-	3♦	-
3♠ (c)	-	4ST (Ases?)	-
5♥ (2)	-	6♠	todos passam

- (a) – convenção “Transferências Jacobi” ou “Texas”, mostrando ♠
 (b) – correcção simples para o naipe do parceiro
 (c) – mostra ter 3 cartas de ♠ e estar mínimo

Com a saída a ♠ 9, como deve S jogar para cumprir este contrato? Posso dizer que existem 2 linhas de jogo já abordadas em problemas anteriores.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 43

Como disse pode seguir 2 linhas de jogo, porquanto deverá começar por testar os trunfos e estão bem (3-2). Assim, uma hipótese seria jogar para os ♦ 3-3, ou, caso 4-2, a mão que tivesse 3 trunfos ter os 4♦, ou ainda que fosse W a ter 3♠ e 2♦, como se verifica. Nesta hipótese, joga AR♦ e ♦ para a D, e se W não cortar faz, se cortar terá uma balda para um ♣ (5♣ no morto, 1♥, 3♦, 2♣ e um corte na mão seriam as 12 vazas). Mas a melhor linha será jogar o morto invertido como segue: faz AR de ♠ e joga ♥D para o A, ♥ para corte, ♦ para o A, outra ♥ para corte, ♦ para o R e última ♥ para corte; vem à mão em ♣R e com ♠10 tira o último trunfo, fazendo 3♠ em destrunfo e 3 em corte, 1♥, 3♦ e 2♣.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 327)

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

HORIZONTAIS: 1 – Funesto; fruto da sorveira. 2 – Planta bignomiácea do Brasil e da África; exprime espanto irónico; ria na confusão. 3 – Sensualidade (fig). 4 – Rogai; antipatia. 5 – Pequena bigorna de aço, sem hastes; escritor americano (ap); borra de vinho (inv). 6 – Também (ant); pequena baía; nota musical. 7 – Alcalóide resultante da acção do amoníaco sobre a essência de amêndoas amargas. 8 – Dar a um estrangeiro os direitos de que gozam os nacionais. 9 – Apre; bile na confusão. 10 – No princípio de Caaba; a lagariça dos lagares de vinho; no princípio de Dacota. 11 – Aquele que tem opiomania.

VERTICAIS: 1 – Que ama as artes e as cultiva. 2 – Tornar puro; estaciona (inv). 3 – Cidade do Egipto antigo, uma das mais célebres da Antiguidade; puxa para si. 4 – Escarnece; magoa. 5 – Regra obrigatória ou necessária; falta uma para ser panar (na confusão); símb. quím. Do promécio. 6 – Representação de um edifício em plano geometral e horizontal. 7 – Nome vulgar de um macaco americano; feito de bronze ou de cobre; laço apertado (inv). 8 – Nota musical; relativo a mulher velha. 9 – Capital da Arábia Saudita; designação de várias plantas oxalidáceas. 10 – Andar ociosamente de uma parte para outra; insecto do Brasil, espécie de abelha (inv). 11 – Relativo ao areometro ou areometria.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 326

HORIZONTAIS: 1 – Ralar; Rolas. 2 – Inocula. 3 – MP; anima; pl. 2 – Paz; cai; Rif. 5 – Elege; nauru. 6 – Darei; armar. 7 – Edosr; dieta. 8 – las; ipo; lar. 9 – RR; assim; si. 10 – Esmirra. 11 – Sítio; ossos.

VERTICAIS: 1 – Rompedeiras. 2- Paladar. 3 – Li; zeros; et. 4 – Ana; ges; asi. 5 – Ronceirismo. 6 – Cia; psi. 7 – Ruminadoiro. 8 – Ola; Ari; mrs. 9 – La; rumel; as. 10 – Piratas. 11 – Sulfurarias.

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

● ALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas, Chefe do Estado-Maior da Armada ● CMG Herlander Valente Zambujo, Comandante da Base Naval de Lisboa, em substituição do CMG José Manuel Guerreiro Brou ● CFR Luís Filipe Correia Andrade, Comandante do NRP "Álvares Cabral", em substituição do CFR António José Bonifácio Lopes ● CFR Luís José de Oliveira Urbano, Director da Escola de Autoridade Marítima (EAM) em acumulação, Director do Núcleo de Formação da Autoridade Marítima (NFAM) e Director do Núcleo da Polícia Marítima (NPPM) ● CFR FN António Manuel Beato Ribeiro da Cruz, Director do Centro de Abastecimento Sanitário ● CTEN AN Belarmino Felício Maria, Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo dos Açores ● CTEN EMQ Francisco José Piedade Oliveira, Chefe do Serviço de Apoio Técnico do Departamento Marítimo do Norte ● CTEN SEF José dos Santos Teixeira, Comandante da Unidade de Polícia Naval, em substituição do CTEN SEF Victor Manuel Ramos Josefino ● 1TEN José Manuel Varela Mendes, Chefe do Centro de Comunicações de Ponta Delgada, no Comando da Zona Marítima dos Açores.

EXONERAÇÕES

● CMG Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua, exonerado do cargo de Chefe da Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada.

RESERVA

● CMG João Manuel Pinto Bastos Ribeiro Ferreira ● CMG Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua ● CMG SEF Germano de Brito Mesquita ● CFR AN João Augusto de Jesus Parada ● CFR SEH Victor Manuel Cola Duarte ● CFR OTT José Félix da Silva Guerreiro ● 1TEN OT José António Ribeiro Ramos ● 1TEN OT Rui Jorge de Almeida de Oliveira ● SCH CM António Manuel de Moraes Reis ● SCH E Fernando Manuel Lopes Pereira ● SCH H Fernando Silvestre dos Anjos São Bento ● SAJ ETA Fernando Figueiredo Lopes ● SAJ L Luís de Jesus da Costa ● SAJ L José Jerónimo Saruga ● SAJ L Manuel da Encarnação Figueiras Fernandes ● SAJ M António Domingues Fonseca Teles ● SAJ CM José Francisco António dos Santos ● SAJ TF Domingos Fernando da Silva Duarte ● 1SAR A Carlos da Conceição de Jesus ● 1SAR CE Armelino da Conceição Alves ● 1SAR CE António Manuel Palma Rolim ● 1SAR CE José Humberto da Cruz dos Santos ● 1SAR CM António Matias Cândido da Luz ● 1SAR CM José Francisco Guerreiro Mestre ● 1SAR FZ Eusébio Espada da Costa ● CAB FZ Luís Manuel Alves Milheiro ● CAB A José António Reis Bernardino ● CAB A Fernando Manuel Gonçalves Lopes ● CAB E José Manuel Rato Tiago ● CAB FZ José Henriques da Costa Pedroso ● CAB FZ Antero Manuel Afonso ● CAB FZ Manuel Leal Esteves ● CAB M José Francisco Marques Grilo ● CAB M José Manuel Robalo Pereira ● CAB US João Florindo Ramalho Amaro ● CAB FZ Teodoro Manuel Trindade Domingues.

REFORMA

● CALM José Manuel Pinto Bastos Saldanha ● CMG Henrique Mateus Sales Grade ● CFR Alfredo Rosado ● CTEN SEL Francisco Leal Dias ● SMOR A José de Jesus Farinha ● SMOR A Oscar José Padre Santo ● SMOR A Manuel Francisco Dias ● SMOR US José Augusto Romão Cerdeira ● SAJ SE Jacinto António Galvão ● 1SAR FZ Júlio Carlos de Almeida Faleiro ● CAB CRO José Júlio Borralheira Lagartixo ● CAB TFH António José Chaurilha.

FALECIMENTOS

● CFR AN RES Luís Manuel Rocha da Silva ● 1TEN OT Albino Simões Mateus ● SCH CE REF Pedro Martins dos Reis ● 1SAR L REF Alfredo da Costa Martins ● 1SAR A REF António Maria dos Santos Sousa ● CAB T REF João Tenrinho Coelho ● CAB TFD REF Valério Duarte ● CAB CM REF Fernando Roque de Oliveira ● CAB A REF José João Fráguas ● 1MAR TFD REF Inácio Romão ● 1GR FZ REF João Carvalho da Silveira ● Agente 1.ª Clas REF José António Parreira ● Agente 1.ª Clas PM REF Felisberto dos Santos Monteiro ● Faroleiro 2.ª Clas REF Manuel José Junior ● MQ 2.ª Clas Victor Manuel Ramos Nunes.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

40. UM GUACHO DE STUART

Stuart, de seu nome completo José Herculano Stuart Torres de Almeida Carvalhais (1887-1961), foi um desenhador excepcional com uma breve passagem pela pintura. Dotado de enorme aptidão para comunicar por meio do desenho, redescobriu Lisboa através da representação de cenas quotidianas, sempre marcadas por um vigoroso humorismo e uma crítica aos problemas sociais existentes.

Em 1906 começou a sua colaboração no suplemento humorístico do jornal “O Século”, diário de grande implantação na época que tinha iniciado a publicação, em 1903, da famosa revista “Ilustração Portuguesa”. Em 1907, o artista é um dos precursores em Portugal da banda desenhada, na ocasião denominada “história aos quadradinhos”, tendo criado o Quim e o Manecas, duas personagens cujas histórias serão editadas durante quase cinco décadas. A partir de 1911, com a República, colabora na revista humorística “Sátira” publicando caricaturas que consubstanciam uma visão crítica da política e dos políticos.

Stuart é considerado então não só o sucessor do grande Rafael Bordalo Pinheiro, que com as suas caricaturas tinha contribuído para o desmoronar do regime monárquico, como também a charneira entre os velhos caricaturistas e os novos desenhadores humorísticos. Depois de uma pequena estada em Paris durante parte dos anos 1912 e 1913, em que colabora na revista “Ruy Blas” e onde vive novas e diferentes experiências, regressa a Portugal tornando-se ilustrador de capas de revistas, da já citada “Ilustração Portuguesa”, posteriormente da “ABC” e também de textos literários.

Demonstra assim a sua versatilidade, após ter-se afirmado como caricaturista e fundamentalmente desenhador humorista assume-se como desenhador ilustrador moderno, estabelecendo uma ligação entre a tradição e a renovação.

Os seus trabalhos são publicados nos principais periódicos humoristas: “O Sempre Fixe” e os “Ridículos” e também no jornal de grande expansão, “Diário de Notícias”. São muito expressivos os desenhos de Stuart relativos a temas marítimos, nomeadamente de navios de guerra, tendo neste âmbito sido assíduo colaborador da “Revista da Marinha”, fundada em 1937 por Maurício de Oliveira, cujo cabeçalho da capa, desde o início e durante muitos anos, foi da sua autoria. Também muitos dos livros de Maurício de Oliveira têm capas suas. De referir ainda que um desenho seu do aviso “Afonso de Albuquerque” figura no topo da vitrine dedicada aquele navio no Museu de Marinha. Em 1949 foi-lhe atribuído pelo Secretariado Nacional da Informação o prémio Domingos Sequeira.

Homem de enormes contrastes Stuart era, no dizer do escritor Aquilino Ribeiro: *Um rebelde; mas mais do que isso, por baixo do seu desmancho de boémio havia um revolucionário.*

O guacho que se reproduz na contracapa, foi adquirido pelo Grupo de Amigos do Museu de Marinha e oferecido, recentemente, ao Museu. Datado de 1922, representa o momento do naufrágio do segundo aparelho utilizado na 1ª Travessia Aérea Lisboa – Rio de Janeiro por Gago Coutinho e Sacadura Cabral, que se realizou de 30 de Março a 17 de Junho de 1922.

Em 18 de Abril, o hidro Fairey, denominado de “Lusitânia”, após ter voado desde a ilha caboverdiana de Santiago, ao amarrar junto do cruzador “República”, localizado perto dos Rochedos S. Pedro e S. Paulo, devido ao estado do mar, afundou-se. Utilizando unicamente navegação astronómica o “Lusitânia”, tinha ido ao encontro de um navio a 908 milhas náuticas, após 11 horas e 21 minutos de voo! Proeza inédita até então.

Em 11 de Maio, às 9 horas locais, a bordo de um novo hidro, que tinha sido transportado de Lisboa pelo navio mercante “Bagé” do Lloyd Brasileiro, efectuou-se a largada da ilha de Fernando Noronha, com o objectivo de sobrevoar os rochedos, onde tinha naufragado o “Lusitânia”, e daí rumar para a costa do Brasil. Às 15.35, por avaria no motor, o hidro é obrigado a amarrar e ao pôr do Sol é calculada a posição astronómica, que corresponde a 4 milhas a Oeste da linha Rochedos-Noronha e a umas 170 milhas de Fernando de Noronha.

Do relatório da viagem, redigido por Sacadura Cabral, se transcreve: *Os flutuadores continuam mergulhados e o hidro está com cara de não resistir muito tempo....Às 23.45 avista-se uma luz pela amura de estibordo. É um navio, não pode haver dúvidas...! Faço dois tiros com a pistola de sinais, tiros que são imediatamente correspondidos.*

No desenho em questão está representado, em primeiro plano, o hidro com Sacadura Cabral de pé num dos flutuadores, ambos mergulhados, a ajudar Gago Coutinho, que transporta diversa documentação, a descer do respectivo lugar. A estibordo do aparelho aproxima-se o navio que irá salvar os dois oficiais, o “Paris City”, cujo capitão era A. E. Tamilyn, proveniente de Cardiff com destino ao Rio de Janeiro, o qual, por ter recebido um aviso à navegação indicando que um hidro estava avariado na linha Rochedos-Noronha, tinha alterado um pouco o rumo. De salientar que a posição dada pelo “Paris City” ao “República”, para que este navio viesse recuperar o aéreo e os seus tripulantes, não concordava com a obtida no hidro por Gago Coutinho, tendo-se posteriormente constatado que afinal a do Almirante é que estava correcta. No dia 5 de Junho no terceiro Fairey, o “Santa Cruz”, os dois distintos oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa alcançavam Pernambuco, completando assim a 1ª travessia aérea da Europa à América do Sul.

Ao contemplar esta bela obra de Stuart relembremos o maior feito da Aviação Naval Portuguesa, no ano em que se completa meio século da sua extinção.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

40. UM GUACHO DE STUART





REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 356 • ANO XXXII

AGOSTO 2002 • MENSAL • € 1,25



**PORTUGAL ENTREGA
COMANDO DA STANAVFORLANT**

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Colectção CALM Leiria Pinto

3 de Agosto de 1932

Lançamento à água do “Gonçalo Velho” nos Estaleiros Navais da Hawthorn, Leslie & Co, em Newcastle. É o primeiro navio da nova Esquadra estudada durante muito tempo pelo Comandante Pereira da Silva e incluído no Programa Magalhães Corrêa (Decreto, com força de Lei, N.º 18633 de 17 de Julho de 1930).

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 356 • Ano XXXII

Agosto 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



O NRP "Vasco da Gama" na Noruega.

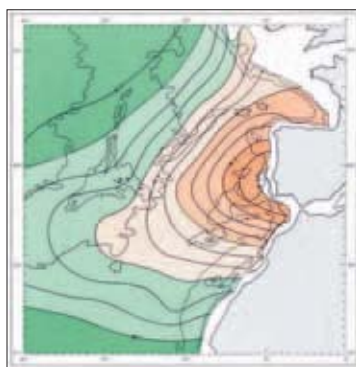
ANUNCIANTES:

FRILOPES; LUSITANIA - Companhia de Seguros, S.A.;
TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO

Portugal entrega
Comando da STANAVFORLANT.

5



12

Água mediterrânica
no Oceano Atlântico.

17

Novo edifício da
Capitania do Porto de Lisboa.



20

Ministro da Defesa Nacional
visitou a Marinha.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
A EXTINÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL (CONCLUSÃO)	8
A MARINHA DE D. MANUEL (28)	16
AS COMEMORAÇÕES EM TONDELA DO 2º CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DO ALM JOSÉ BERNARDO DA SILVA	21
TOMADAS DE POSSE	22
NA BIBLIOTECA CENTRAL FOI APRESENTADO O XII VOLUME DA OBRA "75 ANOS NO MAR" (1910-1985) / BIBLIOGRAFIA	24
ESCOLA NAVAL	25
O VERDADEIRO E O FALSO	26
NOTÍCIAS	27
CONVÍVIOS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (22)	30
A MARINHA PRESTA ASSISTÊNCIA A UM IATE NO MAR ALTO	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / SAIBAM TODOS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA



CINCSOUTHLANT: Que Futuro Promover?

Durante a guerra fria o conceito estratégico da NATO esteve centrado na defesa fixa contra um inimigo bem definido: a União Soviética. Por isso, o planeamento estratégico militar foi determinado pelos princípios da dissuasão e da contenção, que exigiram uma estrutura de comandos direccionada para organizar a defesa militar no interior da área geográfica aliada.

Com a implosão da União Soviética em 1990, a NATO adoptou um novo conceito estratégico, vocacionado para lidar com a conflitualidade regional no exterior das suas fronteiras. O planeamento estratégico militar manteve-se regulado pelos princípios da dissuasão e da contenção, mas passou a sofrer consideráveis influências dos princípios da distensão e do desarmamento. A conjugação dos quatro princípios foi essencial para, numa época de instabilidade e indefinição da ordem mundial, garantir que os países do Leste europeu se transformariam em democracias do tipo ocidental, defensoras dos direitos humanos, da economia de mercado e da primazia do direito. Em consequência, a estrutura de comandos foi ajustada, de forma a organizar a defesa militar fora da área de responsabilidade aliada, o que se traduziu num aumento dos comandos sub-regionais e num reforço do seu carácter conjunto e combinado.

O 11 de Setembro não provocou uma alteração do conceito estratégico da NATO. Todavia, focalizou as preocupações aliadas na defesa global contra um inimigo difuso, protagonizado pelo terrorismo e pelas armas de destruição maciça. O planeamento estratégico militar, sem perder as referências do passado, essenciais para fazer face às eventualidades mais perigosas e à conflitualidade regional, incluiu os princípios da prevenção e da preempção, destinados a atender às preocupações mais urgentes, numa época em que se prepara um novo alargamento e as relações com a Rússia se consensualizam progressivamente.

Perante estes condicionantes, e para que a NATO não se transforme num

fórum de discussões políticas, resulta uma evidente necessidade de racionalizar a estrutura de comandos, reduzindo custos e conferindo-lhe um carácter marcadamente operacional. Como este processo intensificará a tradicional e salutar competitividade interaliada, Portugal precisa de se empenhar activamente nas iniciativas político-militares em curso, tendo em vista promover um novo sentido de utilidade do CINCSOUTHLANT.

A via mais credível e respeitável para alcançar este objectivo é aquela que, preservando a sua preponderância atlântica, garanta uma especialização funcional deste comando. Para isso, sem esquecer o imperativo da coesão política da NATO, é necessário pôr o que é permanente (a geografia) e o que é potenciador do desempenho (o saber militar regional), ao serviço do que é conjuntural (o combate ao terrorismo e à proliferação de armas de destruição maciça).

Do ponto de vista político, a NATO tem vantagem em preservar um comando regional que confira visibilidade aos pequenos países. O CINCSOUTHLANT tem esse potencial, para além de, em simultâneo, articular os interesses das médias potências regionais e atrair a participação dos EUA, aspecto determinante no reforço do elo transatlântico.

Relativamente à geografia argumentarão os mais cépticos que é muito remota a necessidade dos Açores e do Continente para o reforço militar da Europa. É verdade. Porém, os aliados são alvo de uma ameaça directa, altamente perigosa e imprevisível, contra a qual as forças militares são o único instrumento de coacção capaz de infligir danos que reduzam a vontade de agir das organizações terroristas e dos países que as apoiam ou que proliferam armas de destruição maciça. Daí que o relevante não seja a localização do CINCSOUTHLANT por si só, mas a sua aptidão para servir a estratégia aliada, que associa as referências do passado às urgentes preocupações da actualidade.

Neste contexto, realçam-se sete capacidades operacionais relevantes: uma

posição geográfica central, que evita a excessiva proximidade de comandos regionais localizados no norte e centro da Europa, e a concentração, nesses comandos, de demasiadas responsabilidades operacionais; um superior conhecimento dos problemas de segurança das regiões noroeste e oeste de África; a existência de excelentes capacidades de comando e controlo, associadas a diversificadas áreas de exercício, utilizáveis durante todo o ano por forças navais, terrestres e aéreas no treino de operações, que podem variar da guerra clássica ao combate ao terrorismo; a disponibilidade de boas infraestruturas NATO, adequadas para acolher forças e meios substanciais, e permitir o pré-posicionamento de armamentos e equipamentos; a possibilidade de realização de um programa anual de exercícios que, para além do emprego clássico das forças militares, contemple os requisitos de interoperabilidade, de prontidão, de mobilidade, de letalidade variável dos novos armamentos e de sobrevivência nos cenários hostis, difusos e mutantes associados às operações de combate ao terrorismo, ao tráfico de droga, ao crime organizado e à imigração ilegal; a aptidão para desenvolver a análise das lições resultantes desses exercícios e de operações reais, de forma a contribuir para a actualização da doutrina aliada; as experiências portuguesa e francesa de contra-subversão e de contra-guerrilha, cujas tácticas de combate se assemelham ao contra-terrorismo, área onde a Espanha dispõe de grandes conhecimentos.

Um renovado sentido de utilidade do CINCSOUTHLANT, centrado nas vantagens políticas e no efeito sinérgico resultante da conjugação das sete capacidades operacionais enunciadas, preservará a sua preponderância atlântica e garantirá a sua especialização funcional no aprontamento conjunto e combinado de forças aliadas, justificando-se assim a sua manutenção como comando regional da NATO.



António Silva Ribeiro
CFR

A “VASCO DA GAMA” NA STANAVFORLANT

1ª PARTE



A fragata “Vasco da Gama” a caminho de Rota.

INTRODUÇÃO

Em meados de Janeiro a “Vasco da Gama” zarpou da Base Naval de Lisboa em direcção a Rota, a fim de integrar a Força Naval Permanente do Atlântico (*Standing Naval Force Atlantic* - STANAVFORLANT) rendendo a fragata “Corte Real” nas funções de navio-chefe desta Força Naval de Reacção Imediata da NATO (*Maritime Immediate Reaction Force* - MIRF) sob o comando do Comodoro Melo Gomes. Durante um período de atribuição previsto de 6 meses, o navio respondeu às mais variadas solicitações operacionais, circunstância que lhe garantiu o estatuto de navio-chefe alternativo, mesmo após a rendição do comando internacional, reiterando a confiança nas suas capacidades para o exercício do Comando & Controlo de forças navais.

Este período constituiu, também, um importante desafio operacional no quadro das missões atribuídas, designadamente, no âmbito de “Artigo V” do Tratado de Washington com as participações na Operação *Active Endeavour* e no Exercício *Strong Resolve 2002*, e de “Não-Artigo V”, do mesmo Tratado, o Exercício *Unified Odyssey 2002* e que consistia na execução de uma missão do tipo *Crisis Response Operation* – *Humanitarian Assistance & Disaster Relief*.

Associada à natureza variada das missões atribuídas realça-se, igualmente, a ampla variedade das latitudes praticadas e que levaram a “Vasco da Gama” a experimentar tanto o “Almirante Inverno” dos fiordes da Noruega, como o calor húmido e as nuvens de areia no Mediterrâneo Oriental, fazendo sentir em todos nós “a diferença” só possível praticar pelas Marinhas que dispõem de capacidade oceânica.

1ª PARTE 15 JANEIRO / 5 ABRIL 2002

A “Vasco da Gama” largou da BNL, no dia 15 de Janeiro, para cumprir o seu período de integração na STANAVFORLANT a partir de 20 de Janeiro, estendendo-se o período de atribuição até 8 de Julho do corrente ano. Para ré, ficou cerca de um ano de intensa actividade que incluiu a rendição da guarnição, a execução da revisão intermédia no Arsenal do Alfeite em tempo record, o treino de integração do pessoal, do helicóptero e respectivo destacamento, a execução dos Planos de Treino de Segurança e Operacional (PTS e PTO), efectuados no âmbito da Flotilha e, finalmente, a concretização do *Portuguese Operational Sea Training (POST)*, no Reino Unido sob a égide do *Flag Officer Sea Training (FOST)*. Porém, só esta data poderia assinalar para a Marinha todo o esforço até aí desenvolvido, pelo navio e em prol do navio, e que teve como corolário proporcionar em tempo útil um meio operacional treinado para

atribuição a uma força naval da NATO.

Após a chegada à Base Naval de Rota – Espanha – o navio juntou-se à STANAVFORLANT, tendo iniciado o processo de transferência com a fragata “Corte Real”, do COMSTANAVFORLANT - o Comodoro Melo Gomes - do seu estado-maior internacional embarcado e das facilidades técnicas adicionais necessárias para o seu exercício de Comando & Controlo.

À meia-noite do dia 20 de Janeiro, o navio já acomodava a bordo, para além de mais onze militares, o equipamento de comunicações e sistemas de informação, em condições operacionais para cumprir com a sua missão de navio-chefe da força.

Um curto período de treino nas águas do Golfo de Cadiz e do Algarve marcou os primeiros dias após a largada de Rota. O programa de exercícios contou com a participação, para além da STANAVFORLANT, de diversos meios navais e aéreos proporcionados pela Marinha Espanhola e pela Marinha e Força Aérea Portuguesa. Tal disponibilidade de meios permitiu aos navios da força efectuar exercícios de tiro real contra alvos de superfície e aéreos, bem como o lançamento de torpedos por navio e helicóptero contra o submarino, para além de outros múltiplos exercícios envolvendo todos os ambientes da luta naval.

Esta janela de tempo para manutenção de padrões de prontidão da força, antecedeu a execução do Exercício *Unified Odyssey 2002*, que decorreu na Ilha de Porto Santo – Arquipélago da Madeira, entre 31 de Janeiro e 5 de Fevereiro, sob a égide do *Commander-in-Chief Southern Atlantic (CINCSOUTHLANT)*.

O cenário desenvolvido para o exercício incluiu a simulação de uma catástrofe natural originada pela actividade vulcânica ocorrida e em curso na distante *Golden Island* e condi-



As fragatas “Vasco da Gama” e “Corte Real” de braço dado na Base Naval de Rota.



A STANAVFORLANT dirige-se para Golden Island.

cionada pela falta de capacidade dos meios de apoio para fazer face à catástrofe, tornando-se necessária e indispensável a resposta à crise por parte da NATO. Assim, foi cometida à STANAVFORLANT a missão de fornecer primeiros socorros e apoio humanitário à população da ilha, refugiada numa povoação afectada, projectando uma Força de Apoio a Sinistros em Terra (FAST) desenvolvida a partir desta MIFR, ao abrigo das *Non Article V Crises Response Operations – Humanitarian Assistance / Disaster Relief*, até à chegada das *Follow-on-Forces*. (i.e. autoridades do Estado, organizações internacionais ou não governamentais e outra ajuda internacional).

O objectivo do *Unified Odyssey 2002* foi testar a doutrina e os procedimentos da NATO para a execução deste tipo de “novas missões”.

Foi, igualmente, exercitado o reforço das capacidades da força com a integração do LPD SPS Galicia, tendo embarcado uma força anfíbia combinada de fuzileiros espanhóis e portugueses, para além de meios aquáticos e aéreos de apoio. Durante o período do exercício o Galicia desempenhou temporariamente as funções de navio-chefe para a condução das operações em terra, tendo embarcado o COMSTANAVFORLANT e parte do seu estado-maior internacional.

Genericamente, a força manteve projectada, em permanência no terreno, uma FAST constituída por subunidades dos navios da força e que totalizavam aproximadamente 100 militares durante um período de cerca de 100 horas e com o objectivo de mitigar os efeitos do desastre natural sobre a população, nomeadamente, salvar vidas, prestar apoio médico imediato, fornecer alimentos e proporcionar abrigo às vítimas.

Durante este período, a “Vasco da Gama” manteve no terreno os seguintes elementos da sua Unidade de Apoio a Sinistros em Terra (UAST):

- Do Posto de Comando Tático:
- 1 x Oficial Coordenador da UAST para integrar um “Shore HQ” (i.e. Posto de Comando Tático em Terra) – em permanência;
- 1 x Secção de Segurança/Reconhecimento – empenhamento máximo de 12 hrs ou secção (patrulha) em permanência;
- Do Pelotão de Salvamento Ligeiro:
- 1 x Secção de Salvamento Ligeiro – em

permanência;

- 1 X Secção de Apoio a Operações de Voo – durante o período diurno – rendição de pessoal efectuada a bordo;

- Do Pelotão de Apoio Logístico:

- 1 x Secção de Recenseamento – em permanência;

- 1 x Secção de Transporte Aquático – durante o período diurno;

- 1 x Secção de Abastecimento – em permanência.

- Do Pelotão de Recuperação:

- 1 x Secção de Combate a Incêndios – em prontidão a bordo;

- 1 x Secção de Recuperação Mecânica/Eléctrica e Electrónica – em prontidão a bordo.

O navio desempenhou, ainda, as funções de Navio Alternativo para Recepção de Feridos. Esta tarefa foi desempenhada pela Secção de Saúde de bordo e teve como principal objectivo reforçar as equipas médicas da Unidade de Emergência Médica de 1º Escalão a projectar pelo SPS Galicia.

Este exercício permitiu à “Vasco da Gama” exercitar a sustentação de elementos da sua UAST, bem como testar alguns procedimentos e equipamento de apoio em terra, designadamente tenda de campanha e gerador portátil.

Após a execução deste exercício, a força rumou para Lisboa onde permaneceu entre 7 e 13 de Fevereiro.

Após um trânsito de 9 dias, caracterizado pelas condições meteorológicas adversas, entre Lisboa e Trondheim, tendo incluído uma breve paragem na baía de Tor, no Sul da Inglaterra, de 17 para 18 de Fevereiro, e uma estadia no porto de Trondheim, entre 22 de Fevereiro e 1 de Março, para preparação e reunião de forças, o navio participou no Exercício *Strong Resolve 2002*, na sua parte correspondente à intervenção no âmbito do Artigo V e que teve lugar na região central da Noruega, tendo decorrido entre 1 e 14 de Março.

Especificamente, o exercício tinha por objectivo testar a mobilidade estratégica da NATO em resposta a uma situação de crise e conflito (Artigo V), na vizinhança da sua fronteira norte, durante o Inverno.

O *Strong Resolve 2002* (Artigo V) teve uma natureza conjunta e foi dirigido pelo *Commander Joint Forces North* e, no que respeita à componente naval da força (a *Task Force 430*), pelo *Commander Naval Forces Southern Norway* (COMNAVSONOR). Esta componente contou com a participação de meia centena de unidades navais distribuídas por 10 Grupos Tarefa, incluindo 6 escoltas oceânicos, 6 submarinos (sendo 1 nuclear de ataque), 5 navios patrulha oceânicos, 12 navio de guerra de minas e 9 FPB, para além de diversos navios de apoio.

A “Vasco da Gama”, para além de assumir as funções de navio-chefe da *Task Group 430.01*, ao que correspondia a STANAVFORLANT como MIFR Oceânica da NATO presente na área de crise. Neste período, o navio recebeu e manteve embarcado o *Submarine Element Coordinator* (SEC), cabendo-lhe a importante tarefa de coordenar a gestão das águas atribuídas aos submarinos da força e que incluíram o submarino nuclear de ataque HMS “Talent”. Para o efeito, o navio recebeu a bordo uma equipa de 3 oficiais da



Desembarque de pessoal em terra.

Para efeitos de execução táctica, o exercício *Unified Odyssey 2002* incluiu as seguintes fases:

1ª Reconhecimento

Projeção da STANAVFORLANT na zona de intervenção definida através da inserção de secções de reconhecimento.

2ª Movimento Inicial para Terra

1ª vaga da operação – Secções sanitárias, células de planeamento logístico, Oficial de Operações da CRO, Secções de Comunicações Navio-Terra-Navio e Oficial de Ligação CIMIC.

3ª Estabelecimento em Terra

Estabelecimento do Posto de Comando em terra, Centro de Apoio Humanitário, Helicopter Landing Site e do Ponto de Apoio Logístico.

4ª Operação em Terra

Estabelecimento da base de operações em terra, estabilização da situação local, ligações CIMIC, recolha e tratamento de informações para as FOF e melhoria das facilidades disponíveis em terra.

5ª Conclusão

É iniciada com a transferência formal da operação para as FOF.

Royal Navy. Outras situações ocorreram em que se tornou necessário, embora por períodos mais curtos, receber a bordo equipas especializadas, quer no âmbito técnico inerente às comunicações com submarinos, quer no plano operacional, com embarque de oficiais de ligação para apoio de fogos contra terra. No total, o navio chegou a manter embarcado 216 militares.

O cenário do exercício considerava uma situação de crise estabelecida entre dois Estados, respectivamente, *Blueland* (membro da Aliança) e *Limeland* (seu vizinho a Norte) que reclamava pela posse dos territórios fronteiriços e espaços marítimos da ZEE de *Blueland* ricos em recursos naturais.

Genericamente, o exercício contou com uma fase de seriado para aprontamento das forças que integravam a TF 430, tendo-se seguido uma fase orientada para a postura de dissuasão. Seguidamente, deu-se lugar ao treino das posturas defensiva e de contra-ofensiva, culminando com as seguintes linhas de acção:

- Manter o “controlo do mar” sobre a Área de Operações Conjunta (JOA) de COMBLUE;
- Executar operações de interdição marítima, de forma a proteger os recursos da ZEE (petróleo, gás natural e pescas) com ênfase na área de disputa de Haltenbanken;
- Fornecer apoio às operações aéreas e terrestres, incluindo Apoio de Fogos Navais Contra Terra, protecção do flanco litoral e transporte por via marítima necessário para a execução das operações por parte da Componente Terrestre da Força, especificamente, da ACE Mobile Force (Land)/AMF(L);
- Executar operações de protecção das vias de comunicação marítima (SLOC's), incluindo a cooperação naval no controlo da navegação mercante e a segurança dos portos de desembarque (SPOD's);
- Executar operações de contra-medidas de minas em resposta às operações de minagem por parte de LIMELAND.
- Degradar a capacidade ofensiva de LIMELAND.

O exercício culminou com o treino da resposta militar da NATO no seguimento de uma hipotética Declaração de Contra-Agressão e que incluiu a escolta à TG 430.03,

constituída por navios de assalto anfíbio da marinha polaca transportando um Batalhão de Fuzileiros Holandeses da AMF(L), por entre os fiordes ao longo da SLOC “*Sur-nadalsoera – Orkan-ger*”, apoiando o seu desembarque com fogos contra costa.



Estadia em Trondheim (Noruega).

O *Strong Resolve 2002* representou um importante desafio para os navios da força e que foi o de pôr à prova a sua capacidade para operar no ambiente próximo das regiões Árticas durante o período do Inverno, registando-se temperaturas negativas associadas a ventos fortes no mar o que representa um ainda maior abaixamento da temperatura e a formação de gelo nas obras mortas do navio. Sem reservas poder-se-à dizer que a “Vasco da Gama” enfrentou a conhecida ameaça permanente naquele hipotético Teatro de Operações Naval - “Almirante Inverno”.

Após o exercício, a força dirigiu-se para Bergen onde permaneceu, entre os dias 14 e 18 de Março, data em que se iniciou o trânsito em direcção a Lisboa.

A chegada a Lisboa ocorreu em 23 de Março, com a atracação dos navios na BNL e no Cais Militar do Portinho da Costa onde permaneceram até 2 de Abril, a fim de efectuar um breve período de manutenção assistida. Nessa data, procedeu-se à movimentação dos navios para o cais da Rocha de Conde d'Óbidos em preparação para a cerimónia de mudança de comando.

Em 8 de Abril, em cerimónia presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Rui Pena, e com a presença de importantes chefias militares da NATO, designadamente, o General Kernan, *Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT)*, teve lugar a cerimónia de mudança de comando do Comodoro Melo Gomes



Despedida do Comodoro Melo Gomes.

para o Contra-Almirante Manuel Otero, da Marinha de Espanha, assumindo nessa data as funções de COMSTANAVFORLANT. Com esta cerimónia, foi igualmente encerrado um ciclo de empenhamento Nacional que durante um ano tomou possível a Portugal, pela 2ª vez em 5 anos e a partir da Marinha, assumir funções de chefia desta importante Força Naval Oceânica de Reacção Imediata (MIRF) da NATO através do empenhamento de um oficial general graduado, oficiais, sargentos e praças do estado-maior internacional e três fragatas com capacidade para o desempenho de funções de navio-chefe da força. Igualmente, a partir de 8 de Abril, a fragata espanhola SPS “Canarias” assumia as funções de navio-chefe da STANAVFORLANT. Porém, em face da manutenção do navio na força e das necessidades operacionais que se avizinhavam, a “Vasco da Gama” manteve disponíveis desde então todas as capacidades necessárias ao COMSTANAVFORLANT para a utilizar como navio-chefe alternativo da força.

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS

Navios que integraram a STANAVFORLANT durante este período:

- NRP “Vasco da Gama”
- HMS “Norfolk”
- FGS “Karlsruhe”
- FGS “Luetjens”
- USS “Samuel B. Roberts”
- SPS “Reina Sofia”
- SPS “Galicia”

Portos visitados:

- Rota – Espanha (16-23JAN)
- Lisboa – Portugal (07-13FEV)
- Trondheim – Noruega (22FEV-01MAR)
- Bergen – Noruega (14-18MAR)
- Lisboa – Portugal (23MAR-08ABR)

Milhas percorridas/Vel. Méd.

- 10129 milhas/11.5 nós

Horas de navegação:

- 881 Horas

Percentagem de tempo em operações no mar/visita aos portos:

- 54%/46%



(Colaboração do Comando do NRP “Vasco da Gama”)

A EXTINÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL

Breve historial de uma vida curta com final polémico

(Conclusão)

FACTOS RELEVANTES DA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO NAVAL

Sem dúvida, o mais relevante facto da História da Aviação Naval Portuguesa, foi a criação do sistema de navegação aérea científica.

Desde 1919, estimulado pelas primeiras travessias aéreas do Atlântico Norte pelos americanos e ingleses, sem apoio de uma navegação credível, o Comandante Sacadura Cabral ponderou a possibilidade de reformular a navegação marítima para adaptação aos condicionalismos da navegação em voo. Definiu esses condicionalismos como sendo a velocidade do avião, exigindo rapidez de cálculos, o vento em altitude, afectando o movimento do avião em relação ao terreno e o plano de referência para a medição das alturas dos astros. Tendo convidado o seu antigo chefe geógrafo das missões geodésicas em África, Comandante Gago Coutinho, para colaborar nestes estudos, ambos conseguiram

criar um sistema integral inédito, com resultados práticos de grande rigor, baseado numa metodologia inovadora e em instrumentos especialmente concebidos para o efeito. Mas deve notar-se que outros oficiais aviadores do Bom Sucesso prestaram também alguma colaboração nesses estudos, designadamente os 2TEN Ortins de Bettencourt e Azevedo e Silva. Este pormenor é pouco conhecido.



Gago Coutinho, Sacadura Cabral, Ortins de Bettencourt e Roger Soubiran chegam ao Funchal depois da primeira viagem em que foi testado o novo sistema de navegação.

Este novo sistema de navegação aérea pode considerar-se um dos mais notáveis trabalhos da criação científica portuguesa do século XX.

Como corolário destes estudos, realizou-se em 22 de Março de 1921 um voo experimental de Lisboa à Madeira, para testar a eficiência do sistema de navegação. Esse voo foi executado com um hidroavião bimotor Felixtowe-F3 que partiu do Bom Sucesso e amarrou no Funchal após 7h40 de voo, sem erro de navegação.

Envolveu todas as diligências necessárias, desde o estudo das rotas, escalas, apoios logísticos e tipo de avião. Com a inestimável participação de Gago Coutinho como navegador, a operação iniciou-se com o hidroavião Fairey III-D Mark II Lusitânia, que partiu do Bom Sucesso em 31 de Março de 1922. Embora sofrendo vicissitudes graves que levaram à perda de dois hidroaviões nesta operação, a chegada ao Rio de Janeiro concretizou-se em 17 de Junho, com um terceiro avião que foi baptizado de



Gago Coutinho assinala com a pistola de sinais a chegada à Baía de Guanabara.

A operação foi comandada por Sacadura Cabral, levando como copiloto o 2TEN Ortins de Bettencourt, navegador o Comandante Gago Coutinho e mecânico Roger Soubiran.

Confirmado o sucesso do novo sistema de navegação aérea, Sacadura Cabral planeou a viagem do seu sonho, de Lisboa ao Rio de Janeiro, por ocasião do 2º centenário da independência do Brasil. Aprovada a sua proposta pelo Ministro da Marinha, Sacadura desen-

volveu todas as diligências necessárias, desde o estudo das rotas, escalas, apoios logísticos e tipo de avião. Com a inestimável participação de Gago Coutinho como navegador, a operação iniciou-se com o hidroavião Fairey III-D Mark II Lusitânia, que partiu do Bom Sucesso em 31 de Março de 1922. Embora sofrendo vicissitudes graves que levaram à perda de dois hidroaviões nesta operação, a chegada ao Rio de Janeiro concretizou-se em 17 de Junho, com um terceiro avião que foi baptizado de Santa Cruz e actualmente se encontra preservado no Museu de Marinha. Embora na opinião de alguns historiadores estrangeiros as irregularidades da viagem e a perda de dois aviões desvalorizem este feito no contexto da história da aviação mundial, a verdade é que o grande valor da operação não residiu apenas na audácia de atravessar o Atlântico em pequenos hidroa-



A equipa que foi a Itália buscar os "Macchi" – Armando Roboredo, Namorado Junior, um italiano da fábrica, Pedro Rosado, Paulo Viana, Aires de Sousa e Cardoso de Oliveira.

viões monomotores, mas sobretudo na comprovação do rigor do sistema de navegação científica criado e adoptado pelos aviadores portugueses. Sistema esse que foi pioneiro entre os demais, embora não tenha sido assimilado literalmente pela generalidade dos operadores. Mas os critérios essenciais, como o método dos pré-cálculos, viriam a ser de aplicação geral. Foi, por isso, o início do progresso irreversível da genuína navegação aérea, sujeita depois a sucessivas adaptações até ao advento de sistemas sofisticados de base electrónica.

Em 1928 foi realizado um voo de Itália (Varese) a Portugal (Bom Sucesso), por uma formação de 6 hidroaviões monomotores Macchi, adquiridos para a Aviação Naval. Divididos em 2 grupos, estes aviões efectuaram as 4 etapas da viagem com grande regularidade, apesar das condições desfavoráveis no sobrevoo dos Apeninos (voando a 3000m de altitude) e do mau tempo ao longo das costas ibéricas. Numa época ainda caracterizada por uma relativa insipiência operacional, este voo revelou já um grau de maturidade apreciável da nossa Aviação Naval.

Em 1934, três hidroaviões Junker do Centro do Bom Sucesso participaram nas manobras aeronavais, efectuando voos de Lisboa à Madeira, daí aos Açores e regresso a Lisboa.

Além da regularidade com que decorreram as operações, há que salientar que, pela primeira vez, estes aviões praticaram navegação radiogoniométrica, com resultados satisfatórios.

Em Outubro de 1936 coube à Aviação Naval o desempenho de uma missão de grande responsabilidade diplomática e melindrosa do ponto de vista operacional.

Estava-se na fase inicial da trágica guerra civil de Espanha, e vários países se aprestavam para apoiar os contendores de um lado e do outro. Na perspectiva desses

apoios provocaram uma escalada incontável da guerra, a Inglaterra e a França promoveram a formação da Comissão de Não Intervenção na Guerra Civil de Espanha, tendo convocado outros países para uma reunião em Londres em 24 de Outubro.

O nosso Ministro dos Negócios Estrangeiros devia elaborar um documento para ser apresentado na reunião pelo embaixador em Londres, mas tal documento só ficaria pronto no dia 22. Contactada a Aeronáutica Militar para levar o documento a Londres, tal missão foi considerada impossível, por inexistência de material ao voo adequado. Às 12 horas do mesmo dia 22, o Ministro da Marinha convocou o Comandante do Centro do Bom Sucesso, a quem encarregou de dar andamento à espinhosa missão.

Dos hidroaviões existentes na Aviação Naval, só os Blackburn Shark, monomotores torpedeiros, de flutuadores, tinham

possibilidade de executar marginalmente tal operação, mediante a instalação de um depósito auxiliar de gasolina, por baixo da fuselagem. Seleccionado o Shark 74, foi este sujeito a completa inspecção e rectificação de anomalias dos vários sistemas, cujas debilidades eram crónicas nestes aviões.

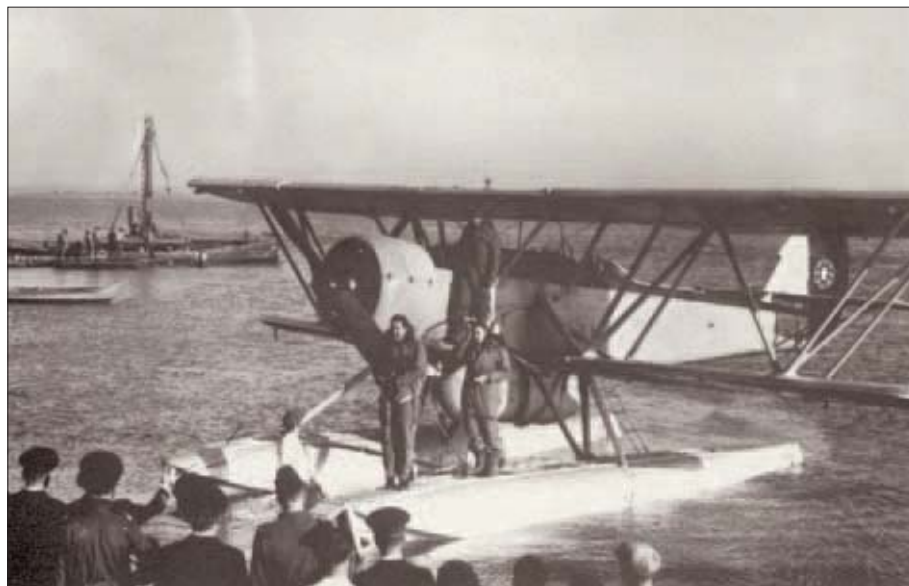
Preparado o plano de voo, prevendo escalas de reabastecimento em S. Jacinto e Brest, reunido e verificado o equipamento de navegação, recebidos passaportes, o avião partiu do Tejo às 17h35, sem o documento do MNE, que seria levado por uma patrulha motorizada da PSP para S. Jacinto, onde chegou às 3h30.

Após uma longa descolagem dificultada pelo excesso de carga e pela pista espelhada, o Shark voou para Brest, onde amarou às 12h10. A partida foi porém suspensa pelo Comando Francês, por não ter sido notificado desta missão. Falha do Adido Naval Francês em Lisboa. Tendo finalmente descolado às 14h50, o Shark chegou a Calshot ainda antes do anoitecer, estando o embaixador à espera do documento para o levar a Londres. E chegou bem a tempo da reunião da manhã seguinte.

Cumprida a missão, o Shark regressou ao Bom Sucesso, sofrendo sucessivas deficiências e avarias durante o voo.

Em Portugal, esta missão, cumprida dentro do tradicional estilo de "serviço silencioso" da Marinha, não mereceu especial atenção das entidades oficiais. O próprio Major General da Armada considerou tratar-se de um voo de rotina. Em contraste, a Liga Internacional dos Aviadores, atenta às actividades aeronáuticas, considerou este voo como a maior proeza da Aviação no ano de 1936, tendo atribuído o troféu "Cliford Harmon" aos aviadores – 2TEN Freitas Ribeiro, comandante e navegador, e Trindade dos Santos, piloto. (*)

Entre os trabalhos relevantes executados pela Aviação Naval, merecem especial referência as missões de fotografia



Chegada do Blackburn Shark com Freitas Ribeiro e Trindade dos Santos a S. Jacinto, no regresso de Inglaterra.



Desembarque em S. Vicente – Cabo Verde do Grumman Widgeon utilizado em trabalhos de fotogrametria.

aérea. A execução de fotografia aérea vertical como elemento indispensável para a cartografia, tornou-se desde cedo uma tarefa habitual da Aviação Naval, cujas equipas trabalhavam em cooperação estreita com as missões hidrográficas da Marinha.

Utilizando aviões não especialmente criados para tais tarefas, mas sujeitos às adaptações indispensáveis, pondo em acção a criatividade e o empenhamento da nossa gente, as missões de fotografia aérea realizaram ao longo dos anos, em todas as costas e portos dos territórios sob jurisdição portuguesa, um trabalho inestimável, que ficou integrado na cartografia de alta qualidade hoje existente.

Finalmente, devem ser referidas as missões de busca de naufragos, muitas vezes requeridas, mas nem sempre bem sucedidas.

Durante a 2ª Guerra Mundial, os Centros do Bom Sucesso e de Ponta Delgada foram chamados a realizar algumas dezenas de missões de busca de naufragos dos navios torpedeados pelos submarinos alemães. Essas missões eram geralmente efectuadas em complemento das missões de busca e salvamento efectuadas por navios da Marinha de Guerra.

Um caso especial que teve grande projecção, foi o do afundamento do paquete inglês *Avila Star*, a oeste da Península Ibérica, tendo sido pedida a intervenção do Centro do Bom Sucesso nas buscas dos naufragos, mas já muitos dias depois do afundamento do navio. Com vários hidros Grumman G-21, desenvolveu-se uma operação de busca sistemática cobrindo uma vasta área do Atlântico, voando-se vários dias entre o nascer e o pôr do Sol. Quando se decidiu suspender as buscas por se considerar inexistente qualquer vestígio de naufragos na vasta área pesquisada, o último avião em operação, tendo prolongado um pouco o seu voo

num rumo adequado para efectuar uma observação do Sol, avistou finalmente uma embarcação com os únicos naufragos sobreviventes. Tinham decorrido cerca de 2 semanas desde o afundamento do seu navio. A persistência dos nossos aviadores, beneficiada por mera casualidade de última hora, permitiu o salvamento de algumas vidas.

UM FINAL POLÉMICO

Até 1952, as forças aéreas portuguesas estavam divididas em duas: a Aeronáutica Militar dependente do Ministério do Exército e a Aeronáutica Naval do Ministério da Marinha.

Pelo Dec-Lei 37909, de 1 de Agosto de 1950, fora criado o cargo de Ministro da Defesa Nacional, com a incumbência de coordenar a política militar nacional, com autoridade sobre os ministérios do Exército e da Marinha, e ainda sobre o Subsecretariado de Estado da Aeronáutica, igualmente criado por este mesmo Dec-Lei.

A instituição deste novo departamento governamental foi manifestação iniludível da intenção política de unificar as aviações militares, criando uma Força Aérea sob comando centralizado a nível superior. Esta circunstância desencadeou viva polémica, com destaque para a reacção da Aviação Naval, polémica que se desenrolou até à forçada extinção deste ramo da Marinha de Guerra, em 1952.

O processo formal desta reformulação institucional constou dos seguintes diplomas governamentais:

- a) – Proposta de Lei nº 186, de Janeiro/1952, tratando da Organização Geral da Aeronáutica Militar;
- b) – Proposta de Lei nº 187, com a mesma data da anterior, sobre o recrutamento, formação e serviço militar nas forças aéreas;
- c) – Dec. Lei nº 39071, de 31/Dezembro/1952, estabelecendo os quadros e

effectivos de pessoal da Aeronáutica Militar e das Forças Aeronavais, sob jurisdição do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

As propostas de Lei 186 e 187 foram objecto de larga discussão na Assembleia Nacional e na Câmara Corporativa, tendo provocado reacções públicas e intervenções de oficiais aviadores do Exército, pró-unificação, e de aviadores navais contra. Alguns depoimentos públicos de entidades competentes deram mais força a cada uma das correntes, cada qual usando a sua própria lógica de argumentação.

A questão fulcral era se a especialização e o comando operacional da Aviação Naval deveriam ou não manter-se na dependência da Marinha. Para os aviadores navais, essa dependência era obviamente necessária e vantajosa, dada a sua especial missão de cooperação com as forças navais. Isto, sem pôr em causa o comando superior ao nível da Defesa Nacional. Mas o poder político não quis entender que a importância estratégica da Aviação Naval não era função da sua dimensão (considerada diminuta), mas sim da sua especialização.

Na Aviação Naval admitia-se que, por medida de economia e normalização de procedimentos, pudessem ser concentradas certas actividades, designadamente a instrução básica de voo, as grandes reparações e revisões dos aviões, e também a utilização comum de certas infraestruturas e facilidades logísticas. Aliás, alguns destes procedimentos estavam já em prática.

A lógica da argumentação dos aviadores navais não chegou para vencer as intenções e determinação do poder político. E os altos responsáveis da Marinha optaram por uma atitude de moderação, não se tendo envolvido em força nesta luta.

A Aviação Naval foi vencida. Mas não convencida.

Em 1 de Julho de 1952, pelo Dec. nº 38805, os Serviços e Infraestruturas da Aeronáutica Naval foram passados à dependência do Ministério da Defesa Nacional, saindo da jurisdição do Ministério da Marinha. Em 31 de Dezembro do mesmo ano o Dec. Lei nº 39071 estabeleceu novas normas sobre quadros e efectivos da Aeronáutica Militar e das então criadas Forças Aeronavais, dependentes do Subsecretariado de Estado da Aeronáutica.

Em consequência deste acto legislativo, a Ordem da Armada determinou a passagem de todo o pessoal da Aeronáutica Naval ao referido Subsecretariado, ficando na situação de “deslocado”.

No dia 1 de Janeiro de 1953 já não existia Aviação Naval como ramo da Marinha de Guerra.

As chamadas Forças Aeronavais substanciaram uma fase de transição até à



Base Aeronaval do Montijo.

instituição definitiva da Força Aérea unificada, em 1957.

Ingressaram naquelas Forças 37 oficiais pilotos-aviadores, 2 observadores aeronáuticos e 5 engenheiros maquinistas de aviação, além da maioria do pessoal das várias especialidades técnicas, e ainda pessoal civil.

A Força Aérea foi formalmente criada pelo Dec. nº 41492 de 31 de Dezembro de 1957, como ramo independente das Forças Armadas (**). O mesmo decreto estabeleceu que o pessoal do antigo quadro das Forças Aeroterrestres passaria automaticamente ao novo quadro da Força Aérea, enquanto que os antigos Aeronavais tinham a opção de ingressar nesse novo quadro ou regressar à Marinha. Opção que deveria ser assumida individualmente até 31 de Março de 1958.

O quadro aeronaval foi extinto em 1 de Abril de 1958.

Dos oficiais-aviadores aeronavais, 8 ingressaram voluntariamente na Força Aérea em 1958. Outros 15 só se decidiram em 1959. Os restantes 16 regressaram à Marinha.

Dos engenheiros maquinistas de aviação, 5 ingressaram na Força Aérea.

REMINISCÊNCIAS POSITIVAS

Extinguiu-se a instituição. Mas não se perdeu o valioso potencial das capacidades profissionais dos seus efectivos humanos, a todos os níveis e em todas as especialidades. Todo esse potencial se transferiu e projectou para a nascente Força Aérea Portuguesa (FAP) e também para a Aviação Comercial, já então em desenvolvimento.

As Forças Aeronavais operaram ainda cerca de 5 anos sob comando de oficiais ex-aviadores navais, neste caso os Comandantes Cardoso de Oliveira e Ferrer Caeiro, que na Base do Montijo, vieram repetir, ou mesmo ampliar o sucesso com que tinham

gerido a Escola de S. Jacinto. Em reforço deste comando, foi assinalável a eficiente contribuição técnica dos especialistas ex-navais. Nesta oportunidade cito aqui o seguinte depoimento de um antigo radiotelegrafista e operador de radar aeronaval, hoje major reformado da Força Aérea: - *"...não esquecemos que foi naquela Unidade (BA6) que uma boa parte de nós, se não a maioria, deu o nosso melhor contributo: primeiro, na Aviação Naval; depois e mais aturadamente, à Força Aérea, o que muito nos orgulha e honra"*.

O alto nível organizativo e operacional das unidades A/S baseadas na Base Aeronaval do Montijo mereceu significativos elogios de entidades da NATO.

Mais tarde, na FAP, a generalidade do pessoal oriundo da Aviação Naval contribuiu com o seu saber e empenhamento para a consolidação técnica e organizativa da nova instituição. Certamente por isso, foi notório o bom acolhimento geral de que foram alvo. E é de salientar que os especialistas que na Aviação Naval não tinham acesso a postos de oficiais, beneficiaram de promoções nesse quadro da FAP, tendo mesmo atingido postos de oficial superior. Quanto aos oficiais aviadores navais ingressados na FAP, num total de 23, o critério de integração praticado permitiu a imediata promoção de alguns ao posto seguinte. E, na continuidade das progressões, 11 deles atingiram o nível de oficiais gerais. É de assinalar que o General Conceição Silva, ex-aeronaval, exerceu o alto cargo de Chefe do Estado-Maior da Força Aérea (CEMFA).

Por seu lado, dois dos engenheiros chegaram ao posto de brigadeiro, tendo desempenhado funções de Directores, um dos quais nas OGMA.

Quanto ao protagonismo dos aviadores e técnicos da Aviação Naval nas actividades da Aviação Comercial é de referir em primeiro lugar a transportadora Aero Portuguesa, cuja regularíssima actividade

de voo durante os seus 20 anos (1934-1953) foi sempre mantida por aviadores navais (4 sucessivamente). Por outro lado, o serviço estatal Transportes Aéreos Portugueses, em operação desde 1946, teve a participação activa de 6 pilotos-aviadores navais e 2 navegadores, todos eles envolvidos não só nas actividades de voo, mas também em funções técnicas, em instrução e em cargos de chefia. Nas duas transportadoras aéreas aqui referidas, também exerceram funções das suas especialidades vários outros elementos da Aviação Naval, como mecânicos de avião, radiotelegrafistas e artífices de aviação, alguns deles actuando como instrutores e chegando alguns a cargos de chefia.

Em suma, a extinção da Aviação Naval não se consumou ainda plenamente.

Perdeu-se o corpo, a estrutura material. Mas não a alma.

Para além dos contributos positivos que os sobreviventes continuam a prestar a várias instituições, permanece um vínculo colectivo, patente na Associação dos Antigos Membros da Aviação Naval. Associação que não tem estatutos formais, porque a solidariedade dos seus membros é natural e espontânea, sempre patenteada nas reuniões anuais de convívio.

No dia 18 p.p. teve lugar o convívio de 2002, na BA-6 do Montijo, sendo anfitriã (pela 2ª vez) a Esquadrilha de Helicópteros da Marinha. Uma unidade operacional com meios aéreos que são parte integrante de determinados navios, não representando, portanto, um renascimento da Aviação Naval, em termos formais. Mas estou certo de que nessa Esquadrilha de Helicópteros persiste o espírito aeronaval, garantindo eficiência, qualidade e determinação de bem servir.

A terminar, direi que a Força Aérea Portuguesa é actualmente a legítima herdeira do património histórico da Aviação Naval, nas suas vertentes técnica e operacional. Património que é apreciado e respeitado. Mas é à Marinha que compete preservar todo o manancial de valores individuais e colectivos que se criaram e desenvolveram durante a curta vida da nossa Aviação Naval. Assim o esperam todos os que nela serviram.



A.J.Silva Soares
CTEN Aviador REF

Notas

(*) - Este episódio foi publicado na Revista da Armada nº 270, de Novembro de 1994.

(**) - Por isso se estranha que o cinquentenário seja festejado no corrente ano.

Bibliografia

- Diários das Secções da Assembleia Nacional e Câmara Corporativa de 1952.
- Anais do Clube Militar Naval de Abril-Junho e Julho-Setembro de 1952.
- Revista da Armada - nos 81 a 83 de Junho a Agosto de 1978.
- "Quando a Marinha Tinha Asas..." - Viriato Tadeu - Edições Culturais da Marinha - 1984.

A Influência da Água Mediterrânica no Atlântico Nordeste

1. A ÁGUA MEDITERRÂNICA NO ATLÂNTICO

No oceano, a camada superficial, correspondente aos primeiros 100 ou 200 m de profundidade, tem temperaturas e salinidades que dependem do local e da estação do ano, visto encontrar-se directamente sujeita aos efeitos da interacção com a atmosfera. Mas em níveis mais profundos, aquelas propriedades termohalinas só variam por efeitos de mistura e portanto podem ser utilizadas para caracterizar as massas de água. No caso do Atlântico Nordeste, os níveis subjacentes à camada superior são preenchidos por uma massa de água – denominada Água Central do Atlântico Nordeste – em que a temperatura (T) e a salinidade (S) decrescem quase linearmente com a profundidade. A partir de profundidades de cerca de 500-600 m começa a fazer sentir-se a presença de uma camada de água intermédia de origem mediterrânica, mais quente e mais salgada que a atlântica, e cuja influência vai até cerca de 1200-1300 m de profundidade. A camada subjacente à Água Mediterrânica é ocupada pela Água Profunda do Atlântico Norte com T e S decrescendo de novo quase linearmente com a profundidade.

Vamos focar agora a atenção nos aspectos ligados à influência da Água Mediterrânica no Atlântico Nordeste e,

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia

muito particularmente, ao largo da Península Ibérica. A Fig. 1 ilustra essa influência sob a forma da distribuição da salinidade média à profundidade de 1200 m. Vemos que a região mais afectada por esta massa de água tem a forma de uma cunha salina a apontar na direcção sudoeste a partir da região ao largo da Península Ibérica.

A bacia Mediterrânica, onde esta massa de água tem origem, corresponde a uma região de clima semi-árido em que a salinidade à superfície tende a aumentar porque o efeito da evaporação (perda de água pura) excede largamente o efeito contrário (ganho) devido à precipitação e à descarga dos rios. Isto equivale a dizer que o Mediterrâneo funciona como uma bacia de concentração transformando água de origem atlântica em água mais salgada (e mais quente). As trocas entre esta bacia e a do Atlântico



realizam-se através do Estreito de Gibraltar, onde há entrada de Água Atlântica perto da superfície e saída de Água Mediterrânica, mais densa, numa forte corrente junto ao fundo. Esta corrente, que pode atingir valores da ordem de 1 m s^{-1} próximo de Gibraltar, vai descer a vertente continental do Golfo de

Cádiz encostando-se ao lado norte devido ao efeito da rotação da Terra (i.e., à força de Coriolis que, no hemisfério norte, tende a desviar os movimentos para a direita).

A Água Mediterrânica (AM) distingue-se das águas atlânticas não só pelas temperaturas e salinidades mais elevadas (Madelain, 1970; Zenk, 1970; Ambar e Howe, 1979a) mas também pelas menores concentrações em nutrientes – nitratos, fosfatos e silicatos – e em oxigénio dissolvido (Howe, Abdullah e Deetae, 1974; Ambar et al., 2001). Estudos recentes da influência desta massa de água ao largo da costa Portuguesa mostraram que a AM também se distingue por apresentar valores mais elevados da concentração em sedimentos em suspensão do que as águas atlânticas (Freitas e Abrantes, 2001). Para além destes aspectos singulares, a presença da AM também tem importância do ponto de vista das espécies biológicas de origem Mediterrânica que ela transporta para o Atlântico.

Na camada de Água Mediterrânica podem distinguir-se dois núcleos principais (Zenk, 1975; Ambar e Howe, 1979a,b), caracterizados por máximos relativos de T e S, respectivamente centrados em profundidades de cerca de 800 m (núcleo superior) e 1200 m (núcleo inferior). A separar estes núcleos na vertical interpõe-se uma camada de água menos salgada e menos quente, de origem atlântica.

Vamos apresentar um exemplo de uma consequência directa da existência de



NRP "D. Carlos I".

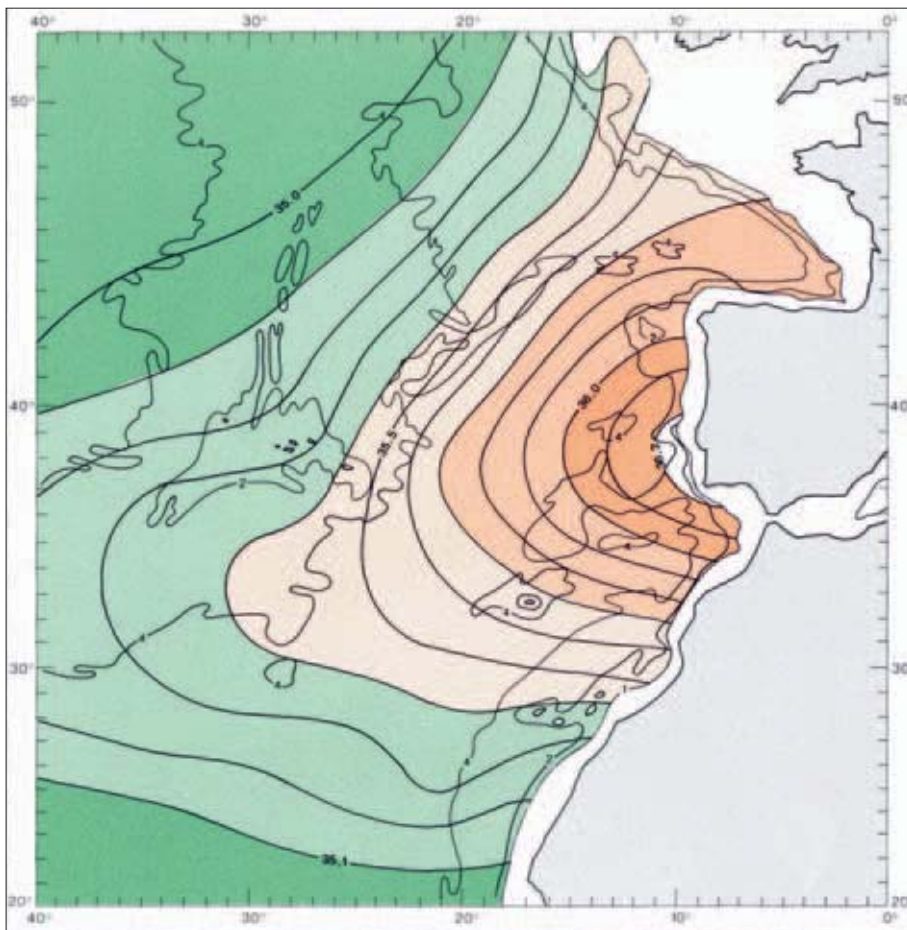


Fig. 1 - Distribuição horizontal da salinidade média no Atlântico ao nível dos 1200 m (Maillard, 1986), ilustrando a zona de influência da Água Mediterrânea no Oceano Atlântico.

anomalias na distribuição vertical das propriedades termohalinas associadas à presença destes dois núcleos. A Fig. 2A mostra os perfis de T e S numa estação oceanográfica realizada em Janeiro de 1998 ao largo da costa algarvia, assim como o correspondente perfil da velocidade do som. Note-se a existência dos dois máximos relativos de T e S associados aos núcleos acima referidos, e o respectivo reflexo no perfil da velocidade do som que evidencia dois máximos (a cerca de 800 m e 1300 m) e dois mínimos relativos (a cerca de 500 m e 900 m). A Fig 2B mostra esses perfis de T e S artificialmente modificados de modo a eliminar a presença de Água Mediterrânea na camada intermédia. O correspondente perfil da velocidade do som torna-se neste caso muito mais simplificado, tendo apenas uma região de mínimo absoluto a cerca de 1000 m de profundidade. Como é óbvio, os efeitos da refração do som correspondentes a cada um destes perfis da velocidade do som (Figs. 2A e 2B) resultam muito diferentes, nomeadamente no que diz respeito à localização de potenciais zonas de sombra (camadas onde os raios acústicos não penetram directamente e que estão associadas à existência de máximos locais da velocidade do som) e de canais de som (níveis onde a propagação do som é particularmente eficaz e

que estão associados à existência de mínimos locais da velocidade do som). Este é pois um aspecto importante do ponto de vista militar a ter em conta na região oriental do Atlântico Norte.

2. OS MEDDIES OU VÓRTICES DE ÁGUA MEDITERRÂNICA

Apesar da existência da Água Mediterrânea ser conhecida desde há muito tempo, a descoberta de vórtices com rotação anticiclónica (i.e., no sentido dos ponteiros do relógio no Hemisfério

Norte) formados por essa água é relativamente recente (fim dos anos setenta). O primeiro vórtice deste tipo a ser devidamente identificado como tal foi encontrado ao largo das Bahamas (McDowell e Rossby, 1978), a mais de 6000 km de distância da sua origem (Golfo de Cádiz) e conservando ainda as características termohalinas da Água Mediterrânea. Foi então apelidado de *MEDDY* (MEDiterranean EDDY), designação que passou a ser utilizada para este tipo de vórtices. Apesar de hoje haver algumas dúvidas sobre se era, de facto, um *meddy* (Prater and Rossby, 1999), esta descoberta abriu um novo campo de investigação científica debruçado sobre a dinâmica destas estruturas e respectivos mecanismos de geração. Desde então, muitos desses vórtices têm sido identificados e seguidos no seu trajeto na bacia oriental do Atlântico Norte, em especial ao largo da costa oeste da Península Ibérica (p. ex., Käse *et al.*, 1989; Bower *et al.*, 1995) e na região das Canárias (Richardson *et al.*, 1989).

Essas estruturas têm uma forma lenticular com diâmetros típicos entre 50 e 100 km e extensão vertical de cerca de 700 m (i.e., abrangendo as camadas entre 600 m e 1300 m de profundidade). Apresentam rotação sólida anticiclónica com períodos de 6 a 8 dias e velocidades azimutais que podem atingir 30 cm s^{-1} (e.g., Armi e Zenk, 1984; Armi *et al.*, 1989). A maioria destes vórtices inclui simultaneamente os dois núcleos principais de Água Mediterrânea. A região do Cabo de S. Vicente foi identificada como um dos locais de geração destes vórtices (Bower *et al.*, 1995, 1997). Também há evidência observacional de que a geração destes pode estar associada à existência de canhões submarinos ao largo da costa portuguesa, nomeadamente ao Canhão de Portimão (Fiúza *et al.*, 1990; Serra e Ambar, 2001).

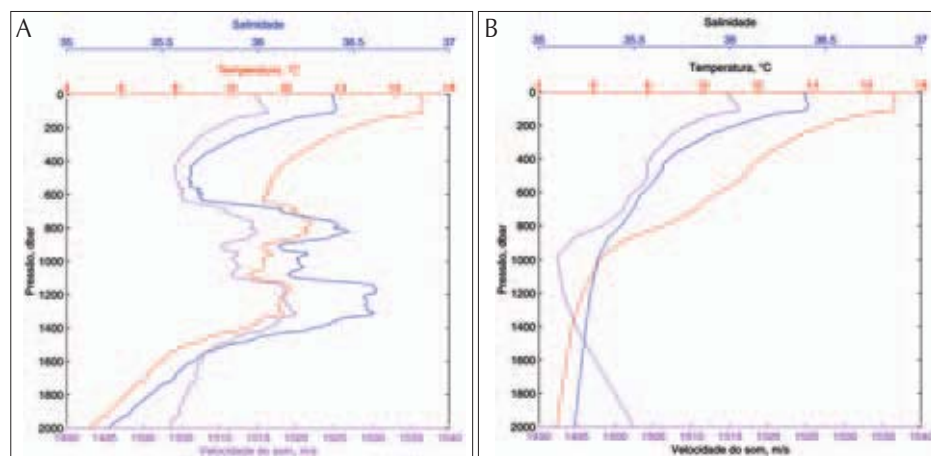


Fig. 2 – (A) Perfil vertical da salinidade (azul), temperatura (vermelho) e velocidade do som (magenta), numa estação ($36^{\circ} 24.57'N$, $8^{\circ} 55.49'W$) ao largo da costa sul de Portugal realizada durante o Projecto europeu CANIGO; (B) Perfil vertical da salinidade (azul), temperatura (vermelho) e velocidade do som (magenta), depois de se retirar os pontos T/S correspondentes à influência da Água Mediterrânea.



Fig. 3 – Operação de lançamento à água da sonda CTD, a bordo do NRP “D. Carlos I”, durante a campanha MEDTOP 01/1 (19/02/01-01/03/01). Esta sonda, à medida que afunda, vai enviando para o sistema de aquisição a bordo os dados de temperatura, condutividade e pressão ao longo da coluna de água. A partir destes valores pode-se calcular a salinidade aos vários níveis.



Fig. 4 – Lançamento de um perfilador de corrente descartável (XCP) realizado a bordo do NRP “D. Carlos I”, durante a campanha MEDTOP 01/1 (19/02/01-01/03/01). Este aparelho, à medida que vai penetrando na coluna de água, envia para bordo os dados que vai medindo (componentes zonal e meridional da corrente e temperatura) através de um sistema rádio que fica à superfície no local onde o aparelho foi lançado.

A estrutura dinâmica associada a estes anticiclones parece ter repercussões tanto nas camadas abaixo como acima dos vórtices (Pingree, 1995). A assinatura à superfície de *meddies* detectados a cerca de 1200 m de profundidade foi posta em evidência uti-

lizando dados de satélite no domínio dos infravermelhos (dados da temperatura da superfície do mar) e das microondas (dados do relevo da superfície do mar) que assinalaram, em correspondência directa com a presença dos vórtices profundos, a existência de uma rotação anticiclónica à superfície (Oliveira *et al.*, 2000).

3. UMA CAMPANHA EM BUSCA DE MEDDIES

No âmbito do Projecto de I&D “Subcorrente Mediterrânica – vórtices e efeitos topográficos (MEDTOP)”, financiado pelo Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, o Grupo de Oceanografia Física do Instituto de Oceanografia realizou entre 19 de Fevereiro e 1 de Março de 2001, uma campanha oceanográfica a bordo do NRP “D. Carlos I”. Esta campanha estava enquadrada nos objectivos gerais do Projecto, nomeadamente, a investigação dos aspectos dinâmicos dos *meddies* ao largo da costa sul de Portugal e do papel dos canhões submarinos na geração destes vórtices.

Os métodos de observação utilizados durante esta campanha (MEDTOP 01/1) incluíram os seguintes equipamentos:

- Sonda de registo contínuo de condutividade, temperatura e profundidade (CTD), para obter

perfis verticais de temperatura e salinidade (Fig. 3);

- Batitermógrafos descartáveis – XBTs - para obter perfis verticais de temperatura;

- Perfiladores de corrente descartáveis – XCPs (Fig. 4), para medir a corrente ao longo da coluna de água. O fundamento físico deste aparelho baseia-se na medição da força electromotriz gerada pelo movimento da água (i.e., pela corrente) na presença do campo magnético terrestre;

- Bóias derivantes para seguir a corrente à superfície;

- Flutuadores de profundidade RAFOS (Fig. 5), calibrados para seguirem a corrente a profundidades seleccionadas (neste caso, 300 m, 500 m, 800 m e 1200 m) e programados para voltarem à superfície ao fim de um determinado período (neste caso, 310 dias);

Na primeira parte da campanha procedeu-se à colocação de uma amarração com uma fonte sonora para a localização, por meios acústicos, dos flutuadores de profundidade RAFOS (em Novembro de 2000, uma outra fonte sonora já havia sido colocada num local próximo).

A segunda parte da campanha foi dedicada à realização de linhas de CTD e XBT para obter a estrutura do campo termohalino na região do Canhão de Portimão, tendo em vista a investigação da dinâmica dos vórtices de Água Mediterrânica. A transmissão para bordo de imagens da temperatura da superfície do mar obtidas por satélite e recebidas no Centro de Oceanografia Espacial do Instituto de Oceanografia, permitiu a identificação de regiões onde potencialmente poderiam existir *meddies*. Com base nestas imagens e nos dados de CTD e XBT colhidos, foi possível localizar



Fig. 5 – Lançamento de um flutuador de profundidade RAFOS, realizado a bordo do NRP “D. Carlos I”, durante a campanha MEDTOP 01/1 (19/02/01-01/03/01). O trajecto de cada flutuador é seguido acusticamente, i.e., o flutuador vai recebendo os sinais acústicos emitidos por duas ou mais fontes sonoras colocadas previamente em amarrações. Quando o flutuador termina a missão e volta à superfície, toda a informação nele acumulada (a qual inclui, para além dos registos de recepção dos sinais acústicos, registos da temperatura e da pressão medidas ao longo do trajecto) é enviada para os satélites do sistema de informação ARGOS, o qual a recebe e dirige para os respectivos utilizadores.

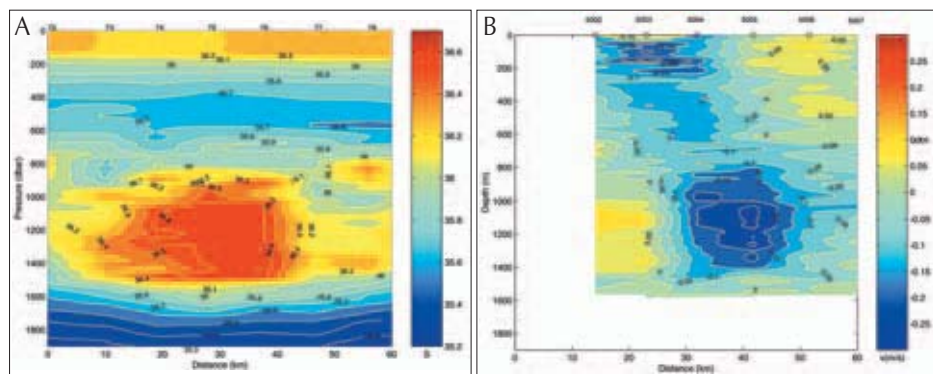


Fig. 6 – (A) Distribuição vertical da salinidade obtida com uma sonda CTD numa secção (quase zonal) através de um vórtice de Água Mediterrânica (*meddy*) encontrado ao largo da costa sul de Portugal durante a campanha MEDTOP 01/1; (B) Secção vertical da componente meridional da corrente (para norte: amarelo e verde; para sul: azul) através da mesma secção, medida com perfiladores de corrente descartáveis (XCPs) durante a campanha MEDTOP 01/1. As estações XCP alternam com as estações CTD da Fig. 6A (p. ex., a estação XCP 5002 localiza-se entre as estações CTD 73 e 74).

diversos vórtices. A Fig. 6A mostra a distribuição vertical de salinidade numa secção quase zonal através de um *meddy* encontrado próximo do Canhão de Portimão. Presume-se que tivesse sido gerado havia pouco tempo nessa região porque ainda apresentava uma estrutura muito assimétrica, ao contrário da estrutura mais regular e simétrica dos *meddies* que se encontram referenciados na literatura científica publicada e que têm sido encontrados em locais mais afastados da respectiva origem. Os valores da salinidade e da temperatura atingidos no centro do *meddy* ultrapassavam respectivamente 36.6 e 12.0°C (chegando mesmo a atingir 12.5°C em níveis próximos dos 1000 m). Na Fig. 6B está representada a distribuição vertical da componente meridional (sul-norte) da corrente, obtida com os perfiladores de corrente (XCPs) lançados ao longo dessa mesma secção transversal ao *meddy*. Note-se como a presença do *meddy* (confrontar com a Fig. 6A) corresponde a uma corrente para norte (positivos, amarelo e verde na figura) do lado oeste e para sul (negativos, azul na figura) do lado este, perfeitamente de acordo com o que seria de esperar do campo da corrente perpendicular a uma secção quase-zonal atravessando um vórtice anticiclónico.

4. CONCLUSÃO

O estudo da influência no Atlântico Nordeste da Corrente Mediterrânica e dos vórtices que dela se desprendem reveste-se, sem dúvida, de grande importância de vários pontos de vista. Em primeiro lugar, as anomalias nos parâmetros físicos (temperatura e salinidade) associadas a essa água mais quente e salgada que a atlântica, geram anomalias em propriedades derivadas, tais como a densidade e a velocidade de propagação do som.

Além disso, os transportes de sal e de calor associados à corrente de Água Mediterrânica são factores extremamente relevantes para o balanço climático no Atlântico. Há modelos de circulação que mostram a grande diferença que existiria no transporte de calor no oceano se deixasse de haver uma saída de Água Mediterrânica para o Atlântico. Para além destes aspectos, há também a considerar o impacto que terá a presença de uma água com características químicas diferentes das da água atlântica, com maiores quantidades de sedimentos em suspensão, transportando espécies biológicas de origem Mediterrânica e, provavelmente, quantidades apreciáveis de substâncias poluentes dissolvidas e em suspensão. É sem dúvida de grande relevância a investigação do papel que os vórtices originados na Corrente Mediterrânica podem ter no aumento da eficácia dos processos de transporte de propriedades físico-químicas e de espécies biológicas e substâncias químicas pela Corrente Mediterrânica. Espera-se que os resultados do Projecto MEDTOP venham a contribuir para a compreensão da dinâmica e geração dos *meddies* e, consequentemente, dos aspectos ligados à presença de Água Mediterrânica no Atlântico Nordeste, e, em particular, nas águas da ZEE Portuguesa.



Prof. Dra. Isabel Ambar

Instituto de Oceanografia/Departamento de Física
Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa

Agradecimentos

O Projecto MEDTOP é financiado pelo Programa Dinamizador das C&T do Mar (PDCTM/MAR/ 15301/99). Agradece-se ao Comandante, aos oficiais e à guarnição do NRP “D. Carlos I” todo o apoio e boa vontade demonstrados durante a campanha MEDTOP 01/1. A autora agradece a contribuição de Nuno Serra e de Dmitri Butov do Grupo de Oceanografia do Instituto de Oceanografia na elaboração de figuras do texto.

Referências

- Ambar I. e M. Howe, 1979a: Observations of the Mediterranean Outflow - I Mixing in the Mediterranean Outflow, *Deep-Sea Research*, **26A**, 535-554.
- Ambar I. e M. Howe, 1979b: Observations of the Mediterranean Outflow - II The Deep Circulation in the Vicinity of the Gulf of Cadiz, *Deep-Sea Research*, **26A**, 555-568.
- Ambar I., N. Serra, M. J. Brogueira, G. Cabeçadas, F. Abrantes, P. Freitas, C. Gonçalves e N. Gonzalez, 2001: Physical, Chemical and Sedimentological Aspects of the Mediterranean Outflow Off Iberia, aceite para publicação no *Deep-Sea Research I*.
- Armi L., D. Hebert, N. Oakey, J. Price, P. Richardson, T. Rossby e B. Ruddick, 1989: Two Years in the Life of a Mediterranean Salt Lens, *Journal of Physical Oceanography*, **19** (3), 354-370.
- Armi L. e W. Zenk, 1984: Large Lenses of Highly Saline Mediterranean Water, *Journal of Physical Oceanography*, **14**, 1560-1576.
- Bower A., L. Armi e I. Ambar, 1995: Direct Evidence of Meddy Formation Off the Southwest Coast of Portugal, *Deep-Sea Research*, **42** (9), 1621-1630.
- Bower A., L. Armi e I. Ambar, 1997: Lagrangian Observations of Meddy Formation During a Mediterranean Undercurrent Seeding Experiment, *Journal of Physical Oceanography*, **27**(12), 2545-2575.
- Fiúza A.F.G., I. Ambar e J. Dias, 1990: Variability on Slope Currents off Southern Portugal and the Formation of Meddies, em “Proceedings of the XV General Assembly of the European Geophysical Society”, Copenhagen, Dinamarca.
- Freitas P. e F. Abrantes, 2001: Suspended Particulate Matter in the Mediterranean Water at the Gulf of Cadiz and Off the Southwest Coast of the Iberian Peninsula, aceite para publicação no *Deep-Sea Research II*.
- Howe M., M. Abdullah e S. Deetae, 1974: An Interpretation of the Double T-S Maxima in the Mediterranean Outflow Using Chemical Tracers, *Journal of Marine Research*, **32**(3), 377-386.
- Käse R., A. Beckmann e H.-H. Hinrichsen, 1989: Observational Evidence of Salt Lens Formation in the Iberian Basin, *Journal of Geophysical Research*, **94** (C4), 4905-4912.
- Madelain F., 1970: Influence de la Topographie du Fond Sur l'Écoulement Méditerranéen Entre le Détroit de Gibraltar et le Cap Saint-Vincent, *Cahiers Océanographiques*, **22** (1), 43-61.
- Maillard C., 1986 : Atlas Hydrologique de l'Atlantique Nord-Est. IFREMER, Centre de Brest.
- McDowell S. e T. Rossby, 1978: Mediterranean Water: an Intense Mesoscale Eddy Off the Bahamas, *Science*, **202** (8), 1085-1087.
- Oliveira P.B., N. Serra, A.F.G. Fiúza e I. Ambar, 2000: A Study of Mediterranean Salt Lenses Using In Situ and Satellite Observations, p. 125-148 de *Satellites, Oceanography and Society*, D. Halpern (editor), Elsevier Oceanography Series.
- Pingree R., 1995: The Droguing of Meddy Pinball and Seeding with ALACE Floats, *Journal of Marine Biology Association of U.K.*, **75**, 235-252.
- Prater M. D. e T. Rossby, 1999: An Alternative Hypothesis for the Origin of the Mediterranean Salt Lens Observed Off the Bahamas in the Fall of 1976, *Journal of Physical Oceanography*, **29**, 2103-2109.
- Richardson P.L., D. Walsh, L. Armi, M. Schroder e J. F. Price, 1989: Tracking Three Meddies with SOFAR Floats, *Journal of Physical Oceanography*, **19**, 371-383.
- Serra N. e I. Ambar, 2001: Eddy Generation in the Mediterranean Undercurrent, aceite para publicação no *Deep-Sea Research*.
- Zenk W., 1970: On the Temperature and Salinity Structure of the Mediterranean Water in the Northeast Atlantic, *Deep-Sea Research*, **17**, 627-631.
- Zenk W., 1975: On the Origin of the Intermediate Double-maxima in T/S Profiles From the North Atlantic, *Meteor. Forschungsergebnisse A*, **16**, 35-43.

O grão Pacheco, Aquiles lusitano

No início do ano de 1504, Afonso de Albuquerque tinha a noção clara de que a estratégia de Calecut era a de protelar todas as negociações com os portugueses, evitando entregar-lhes a pimenta prometida, e deixar correr o tempo até que a monção acabasse por impedir o regresso à costa africana e acabasse por levar à perda dos navios. Talvez que, neste ponto, a sua perspicácia fosse superior à de seu primo, que continuava a tentar obter vantagens esperando que fossem cumpridas as promessas sucessivas de paz, amizade e compensação pelos prejuízos e ofensas antigas. Afonso saiu da Índia a 27 de Janeiro, deixando o primo atrasado porque confiara na pimenta que o Samorim lhe prometera e acabara por não deixar embarcar. Soube ainda que o soberano de Calecut apenas esperava a partida dos portugueses para voltar a atacar Cochim, de forma a reduzir o Rajá e a destruir a fortaleza D. Manuel, que aí fora construída pelos portugueses. Ficou então acordado que ficaria na Índia a nau de Duarte Pacheco Pereira acompanhada de duas caravelas, comandadas por Pêro Rafael e Diogo Pires. Francisco Albuquerque nunca viria a chegar a Lisboa, nem dele mais nada se soube, engolidos que foram pelo mar o seu navio e o de Nicolau Coelho (que já fora à Índia com Gama e Cabral). Entretanto em Cochim iria escrever-se uma das páginas mais notáveis da história da expansão portuguesa, pela coragem e capacidade guerreira com que pouco mais de uma centena de portugueses, comandados por Duarte Pacheco, viriam a resistir aos sucessivos ataques do Samorim, defendendo a fortaleza e o Rajá de Cochim.

A cidade fica localizada numa região lagunar, pejada de ilhas e passagens baixas, muito arborizadas, que permitem abrigo e que podem transformar-se em armadilhas mortais, mas os portugueses já contavam com a experiência do ano anterior e é provável que tivessem feito as suas próprias explorações valendo-se de gente local de confiança, ao serviço do Rajá. De qualquer forma, os múltiplos canais cons-



Duarte Pacheco Pereira.

tituem outros tantos caminhos que podem ser percorridos por paraus carregados de

Cantava a bela Deusa que viriam
Do Tejo, pelo mar que o Gama abria
Armadas que as ribeiras venceriam
[...]

Cantava dum que tem nos Malabares
[Rajá de Cochim]

Do sumo sacerdócio a dignidade,
Que, só por não quebrar cós singulares
Barões os nós que dera de amizade,
Sofrerá suas cidades e lugares,
Com ferro, incêndios, ira e crueldade,
Ver destruir do Samorim potente,
Que tais ódios terá coa nova Gente
E canta como lá se embarcaria
Em Belém o remédio deste dano,
Sem saber o que em si ao mar traria,
O grão Pacheco, Aquiles lusitano
[...]

Mas já chegado aos fins Orientais,
E deixado em ajuda do gentio
Rei de Cochim, com poucos naturais,
Nos braços do salgado e curvo rio,
Desbaratará os Naires infernais
No passo Cambalão, tornando frio
De espanto o ardor imenso do Oriente
Que vá tanto obrar tão pouca gente

Camões, Lusíadas, Canto X

Naires (casta guerreira Hindu) ao serviço do Samorim. Duarte Pacheco mandou construir uma estacada que protegia um vau de acesso à cidade e à fortaleza portuguesa, armou bem uma das caravelas (a outra estava varada em fabricos, devido aos combates de 1503) e uns quantos batéis, indo esperar as tropas inimigas junto do passo de Cambalão, local estratégico que já anteriormente se revelara decisivo. A desproporção de forças era esmagadora, mas os portugueses tinham alguma vantagem tática e contavam, certamente, com um melhor uso da artilharia e mais protecção das suas embarcações e navios. O primeiro combate dá-se no Domingo de Ramos e resultou numa estrondosa vitória dos portugueses, que causaram centenas de baixas e sofreram danos quase insignificantes. Mas o Samorim não iria desistir. No Domingo de Páscoa, nova vaga ataca o Passo de

Cambalão, mas volta a ser derrotada. Nesta altura Duarte Pacheco resolve desembarcar na praia, atacando as posições inimigas e forçando à sua retirada para um palmar próximo, deixando para trás mais mortos e feridos e queimando duas povoações fiéis a Calecut, contudo, novo ataque de paraus que assolavam a caravela, obrigou-o a voltar ao rio.

Em Maio e Junho seguintes, o Samorim continuaria a tentar outras formas de chegar à cidade de Cochim e ao coração do poder português, constituído pela fortaleza e pelos três navios que guardavam a entrada da barra (a nau) e entravam pelos canais mais acessíveis (caravelas) apoiando a manobra dos batéis mais ligeiros. Uma campanha que lembrará muitas outras ocorridas nos séculos que se seguiram, por entre braços de rios, onde navios ligeiros apoiavam a manobra de pequenas embarcações com pessoal que saltava para a vaza pesada ou o espesso mangal, arrastando-se com coragem de leão até outros tantos "Passos de Cambalão", onde combatiam "Naires" de muitos "Calecutes". Já assim era a Marinha no tempo de D. Manuel.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

Capitania do Porto de Lisboa

«Fénix Renascida»

“Inaugurado por Sua Excelência o Ministro do Equipamento Social, Dr. Eduardo Luís Ferro Rodrigues, com a presença de Sua Excelência o Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias - 21 de Maio de 2001”.

Assim “reza” para os vindouros a placa descerrada aquando da inauguração do novo edifício da Capitania do Porto de Lisboa (C.P.L.). E, se todas as inaugurações são motivo de regozijo, esta é digna de realce, face a todas as vicissitudes que a precederam. Interessa pois descrevê-las, sucintamente, para que se entenda o frêmito de esperança sentido por todos quantos ansiaram, especialmente, nestes últimos tempos, por tal evento.

Mercê de uma reestruturação interna operada no Ministério da Marinha, em plena primavera marcelista, para a qual terá contribuído também, o incêndio que fez desaparecer as dependências do Instituto Hidrográfico, a C.P.L. integrada no conjunto arquitectónico daquele ministério durante décadas, foi deslocada para Alcântara-Mar e instalada, provisoriamente, num imóvel “pré-fabricado” que, para a época, atendendo às dificuldades financeiras vigentes, não feria a dignidade que os serviços prestados exigiam. A escolha para sua localização terá sido acertada, à qual não terá sido estranha a cúmplice



Novo edifício da Capitania do Porto de Lisboa.

proximidade das Gares Marítimas e de uma fértil doca, onde eram efectuados, respectivamente, frequentes embarques e desembarques de passageiros e tropas e permanentes cargas e descargas de mercadorias transportadas por via marítima.

A sua concepção sóbria e quadricular garantia a operacionalidade exigível e proporcionava todas as condições de funcionamento a uma Repartição Pública de veras importante.

Entretanto, os anos foram-se sucedendo

numa série de acontecimentos que não propiciavam que aquela situação provisória passasse por uma solução definitiva. Da estratégia de confronto sistemático com os poderes públicos, política metropolitana, boicote económico e da radicalização de posições anti-regime até ao 25 de Abril foi um ápice. Após a alteração de regime, o processo revolucionário, o refluxo da revolução e a transição para a democracia provocaram anos de grande instabilidade governativa e de conflito interinstitucional, monopolizando todas as energias e vontades, todas as preocupações e ónus, lavradas numa década de história em que a situação económico-financeira se agudizou.

A década de oitenta, viveu o impacte racionalizador do sistema político, favorecendo a consolidação do sistema democrático e a integração europeia. A estabilidade governativa revelou-se fundamental para o surto de modernização económico-social do País. No entanto, a C.P.L. não constou da lista das prioridades, nem na carteira de encargos nos investimentos avultados da vida nacional, funcionando, todavia, com o mesmo sentido de serviço público.



Vestíbulo do edifício da Capitania.

O tempo, inexorável, não poupava uma estrutura que, sendo provisória, nos anos noventa era interiorizada como definitiva e, ano após ano, a caminho de três décadas, “definhava”, entrando numa degradação preocupante que apontava para a extrema necessidade da sua substituição.

Assim, e como a sábia cultura popular nos transmite, «não há bem que não acabe, nem mal que sempre dure», finalmente, em 9 de Março de 1999, através de um Protocolo de acordo celebrado entre a Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), representada pela Engenheira Natércia Cabral e pelo Engenheiro Gomes Durão, respectivamente, Presidente e Vogal do respectivo Conselho de Administração, e a Marinha, no acto representada pelo Almirante Nuno Gonçalo



Balcão de atendimento.

Lisboa, quiçá uma fénix renascida, não das cinzas mas dos “escombros”.

Após a inauguração oficial, já invocada, decorreram alguns meses, necessários para a instalação de equipamentos, montagem de mobiliário e para uma transição consertada que, não só permitisse um contínuo funcionamento, como também minorasse possíveis incómodos aos utentes. Finalmente, em 3 de Dezembro de 2001, e após mais de três décadas nas antigas instalações, já bastante degradadas e sem condições mínimas de funcionamento e atendimento público, a Capitania do Porto de Lisboa e os Comandos Regional e Local da Polícia Marítima “abrem as suas portas” no novo edifício. Este marco histórico, como foi desejo do Comandante Duarte



Vieira Matias, Chefe do Estado-Maior da Armada, ficou definido que a APL procederá, à sua custa, à construção de um novo edifício, sua propriedade, cujo uso cederia à Marinha, por concessão por tempo indeterminado e mediante uma taxa dominial, para instalação dos serviços da Capitania do Porto de Lisboa, do Comando Regional do Centro e do Comando Local de Lisboa da Polícia Marítima. O final do século e a transição de milénio encontra Portugal numa das maiores viragens da sua história, no dealbar de uma nova ordem mundial e na emergência de uma nova civilização global; no nosso “universo” restrito encontra uma nova Capitania em



Livro de Inscrição Marítima.

Castro Centeno – Capitão do Porto e Comandante Regional e Local da Polícia Marítima –, não foi comemorado com qualquer cerimónia, mais ou menos formal, mas sim assinalado internamente com um muito simples “beberete” que, no entanto, se revestiu de profundo significado por todos quantos aqui prestam serviço.

O novo edifício, disposto em dois pisos, é amplo e arejado, cheio de luz nas zonas habitáveis. A arquitectura utilitária adoptada tem como referência o modernismo dos anos 40/50, comum a muitos outros edifícios públicos. Mantendo a sua localização em Alcântara-Mar, a sua implantação encontra-se devidamente enquadrada e não agride a “paisagem” urbanística de que faz parte integrante.

No primeiro piso, surge-nos um átrio espaçoso, abrilhantado pela exposição de uma réplica de um “varino”; à sua direita, ao longo de um balcão amplo e aberto encontram-se os vários serviços administrativos da Capitania, dispostos em outros tantos sec-

o respectivo Piquete. Mais para o interior, para além de acomodações inerentes a uma Polícia, funciona a secção de fiscalização, o

uma panóplia de vários outros documentos, completam esta zona do edifício. O lado oposto é preenchido pelos Gabinetes do Comando Regional do Centro e do Núcleo da Polícia Marítima, da Escola de Autoridade Marítima, por um ginásio, uma sala de estar e um pequeno bar, um refeitório e acomodações para o pessoal feminino. As instalações sanitárias e de higiene encontram-se distribuídas por todo o edifício em número compatível e localização adequada. As paredes brancas estão salpicadas com reproduções de naus, caravelas, fragatas, galeões, galeras e outros motivos náuticos, com cenários em que o mar e os barcos são retratados e pintados em perfeita simbiose. Todo o imóvel está climatizado, desumificado e apetrechado com um moderno sistema de segurança, nomeadamente, anti-intrusão e circuito fechado de TV, detecção de incêndios e portas corta fogo.

A informatização dos serviços, com alguns antecedentes, foi o salto que se impunha na sua modernização, compatível com as

mais honrosas tradições de serviço público.

Finalmente, o novo edifício da Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local da Polícia Marítima, bem poderá ser apelidado, emblematicamente, com referências e sem plágio, *A Galera de Pedra* em Alcântara-Mar “fundeadá”.

(Colaboração da Capitania do Porto de Lisboa)
Fotos de Cabo AD Mendonça



Recanto onde esteve situada no primeiro quartel do séc. XX a Capitania do Porto de Lisboa, a Estação dos Pilotos e a antiga Estação do Sul e Sueste.



Capitania do Porto de Lisboa. Instalações provisórias de Alcântara 1971 – 2001.

tores de atendimento ao público, desde o serviço de Licenças até ao das Vistorias, passando pela Náutica de Recreio, Desembaraços, Inscrição Marítima, Registos e Tesouraria. Em zona mais reservada, situam-se os gabinetes dos chefes dos respectivos serviços e, obviamente, também o do Capitão do Porto. À esquerda do átrio, deparamos com o balcão de atendimento da Polícia Marítima, atrás do qual funciona

centro de mensagens, o conselho administrativo, um posto médico, e a garagem.

No piso superior, depois de um varandim sobranceiro, pela mesma ordem de localização, foram instalados os gabinetes do 2º Comandante e chefes da Polícia Marítima, juntos às respectivas secções processuais de Investigação e Contra-Ordenações. Para o interior, as acomodações para o pessoal masculino, os depósitos de reservados, registos e

O Ministro da Defesa Nacional visitou a Marinha

O Ministro da Defesa Nacional, Dr. Paulo Sacadura Cabral Portas, deslocou-se no passado dia 26 de Junho à Base Naval de Lisboa, para a sua primeira visita à Marinha e iniciando assim as visitas aos três ramos das Forças Armadas.

A visita iniciou-se pela manhã, sendo o Ministro da Defesa Nacional recebido pelo Almirante CEMA e o Vice-Almirante Comandante Naval à chegada à praça do Comando da Base, onde recebeu honras militares apresentadas por uma Companhia de Fuzileiros e com a presença da Banda da Armada.

O N.R.P. "General Pereira D'Eça", fundeado na bacia de manobra, executou as correspondentes salvas da ordenança.

Após a revista e o desfile das Forças em Parada, o Ministro da Defesa Nacional e as entidades da sua comitiva dirigiram-se



O Ministro da Defesa Nacional passa revista às Forças em Parada.



O MDN preside ao desfile.

para bordo do N.R.P. "Corte Real" atracado no Cais de Honra.

Recebido pela guarnição do navio em postos de honras militares, seguiu para a Câmara dos Oficiais, onde o Almirante Mendes Cabeçadas proferiu uma exposição focando a actividade operacional da Marinha, a sua organização actual e o planeamento das suas capacidades, bem como a futura reestruturação e modernização da esquadra.

Concluída a exposição, o CFR Monteiro Montenegro, Comandante do N.R.P. "Corte Real" dirigiu e acompanhou o Ministro e comitiva numa visita às principais áreas do navio. No final da visita foi assinado o Livro de Honra do navio na camarinha do Comandante.

Após as honras militares prestadas à saída do navio, o Dr. Paulo Portas, sua comitiva e acompanhantes dirigiram-se aos jardins do Palácio do Alfeite, onde foram servidos aperitivos, a que se seguiu um almoço no Salão Nobre, oferecido pelo Almirante CEMA.



O MDN entrando na fragata "Corte Real".



O MDN, o ALM CEMA e o Secretário de Estado nos Jardins do Palácio do Alentejo.



Biografia do Ministro de Estado e da Defesa Nacional

O Dr. Paulo Sacadura Cabral Portas nasceu em Lisboa em 12 de Setembro de 1962 e é licenciado em Direito pela Universidade Católica de Lisboa.

Na sua actividade profissional é de salientar que foi jornalista no jornal "O Tempo" e acompanhou, como articulista, o Dr. Vitor Cunha Rego, primeiro no jornal "Tarde" e depois no "Semanário".

Foi fundador do semanário "O Independente" em Maio de 1988 e seu Director até 1995 e co-fundador do Instituto de Estudos Políticos no mesmo ano. Leccionou a cadeira de História das Ideias Políticas e fundou o Centro de Sondagens da Universidade Moderna.

Salienta-se que na sua actividade política o Dr. Paulo Portas foi militante da Juventude Social Democrata até 1982 e membro da Comissão Política de candidatura do Dr. Freitas do Amaral à Presidência da República em 1986.

Deputado à Assembleia da República em 1985 pelo CDS/Partido Popular e eleito Deputado Municipal em Oliveira de Azeméis nas eleições autárquicas de 1992.

Em 22 de Março de 1998 foi eleito Presidente do CDS/Partido Popular no seu XVI Congresso em Braga e foi Deputado do Parlamento Europeu por aquele partido de Junho a Novembro de 1999.

Em Outubro de 1999 foi eleito Deputado à Assembleia da República, pelo círculo eleitoral de Aveiro e Líder Parlamentar daquele mesmo partido de Novembro de 1999 a Janeiro de 2001.

Foi eleito vereador da Câmara Municipal de Lisboa nas eleições autárquicas de 2001 e eleito deputado à Assembleia da República pelo círculo eleitoral de Aveiro pelo CDS/Partido Popular em Março de 2002.

É Ministro de Estado e da Defesa Nacional desde 6 de Abril de 2002.



AS COMEMORAÇÕES EM TONDELA DO 2º CENTENÁRIO DO NASCIMENTO ALMIRANTE JOSÉ BERNARDO DA SILVA

Tem a Comissão Cultural (C.C.M.) procurado impulsionar a divulgação da Marinha, nomeadamente em locais do interior do país, incentivando e apoiando as autarquias, de que são naturais ilustres marinheiros, no sentido de que lhes sejam promovidas as devidas homenagens.

Assim, no passado dia 2 de Junho, realizou-se em Tondela, por iniciativa da respectiva Câmara Municipal, as comemorações alusivas ao 2º Centenário do nascimento do ilustre tondalense, Almirante José Bernardo da Silva.

As cerimónias iniciaram-se com uma

sessão solene no salão nobre dos Paços do Concelho, estando na mesa de honra o CALM Leiria Pinto, Presidente da C.C.M. em representação do ALM CEMA, o Dr. José Valle de Figueiredo, Director do Centro de Estudos Tomaz Ribeiro, o Dr. José António de Jesus, Vereador da Cultura, o Dr. Helder Abraço e o Tenente Carlos Valentim da C.C.M. o qual proferiu, perante as principais autoridades locais e numeroso público,

uma notável conferência sobre a vida e obra do homenageado.

Seguidamente teve lugar no largo Dr. Anselmo Ferraz de Carvalho, irmão de outro distinto marinheiro natural da cidade, o VALM Roberto Ivens Ferraz de Carvalho, um concerto pela Banda da Armada. No final do evento musical,

aplaudido com entusiasmos por mais de um milhar de espectadores, o Dr. Carlos Marta, Presidente da Câmara Municipal de Tondela, agradeceu o magnífico espectáculo que a Banda tinha proporcionado à população.

As comemorações terminaram com um jantar, no novo e acolhedor refeitório do Estaleiro Municipal, oferecido pela autarquia aos convidados e participantes tendo, na ocasião, o CALM Leiria Pinto testemunhado a sua satisfação pelo êxito da iniciativa e agradecido todas as atenções, que lhe dispensaram salientando o modo muito afável como a Marinha tinha sido recebida.



Mesa da Presidência na Sessão Solene.



Exibição da Banda da Armada.



ADJUNTO PARA AS OPERAÇÕES NO EMGFA

● Realizou-se no passado dia 7 de Março no Gabinete do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) a cerimónia de tomada de posse de Adjunto do CEMGFA para as operações do VALM Francisco da Franca Duarte Lima presidida pelo próprio CEMGFA. Estiveram presentes ao acto vários oficiais Generais e Superiores do EMGFA.

O VALM Duarte Lima terminou o curso da Escola Naval e foi promovido a Guarda-Marinha em 1965, especializou-se em Submarinos em 1968 e em Armas Submarinas em 1971. Frequentou entre outros o Curso de Tática e Operações Navais em 1987, o Maritime Tactical Course em 1988, o Curso Superior Naval de Guerra em 94/95 e o NATO Defense College/ Flag Officers Course em 1999.

Iniciou a sua carreira nos draga-minas, tendo sido imediato do NRP “Santa Maria” e como navegador do patrulha NRP “S. Vicente”, fez comissão em Angola entre 1965/67. Ingressou nos submarinos em 1968, tendo embarcado nos diferentes tipos de classes



“Narval” e “Albacora” até 1975.

Foi Imediato e Oficial exercendo as funções de Comandante do NRP “S. Gabriel” entre 1982/84 e comandou o NRP “Cte. Roberto Ivens” entre 1987/89 que integrou a SNFL 89. Em 1985, 1988 e 1993 Comandou Grupos Operacionais constituídos para a realização de exercícios navais e anfíbios.

Desempenhou funções na Direcção do Serviço de Formação, já Chefe de DIVLOG do Comando Naval, foi segundo Comandante da Esquadilha de Submarinos e desempenhou funções na DIVOPS do EMA. Foi Director do CITAN e

Chefe do Estado-Maior do Comando Naval e Chefe de Divisão do Planeamento do EMA.

Promovido a CALM passou a desempenhar o cargo de Chefe da DIOP do EMGFA e entre FEV 2000 e FEV 2002 foi Chefe da Divisão de Recursos do SACLANT, tomando posse do actual cargo após o seu regresso a Portugal, sendo então promovido a VALM.

Ao longo da sua carreira militar o VALM Duarte Lima foi agraciado com diversos louvores e condecorações.

NOVO DIRECTOR DO INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA

● Em 21 de Junho teve lugar, na Casa da Balança, a cerimónia de tomada de posse do novo Director do Instituto Superior Naval de Guerra, Vice-Almirante António Carlos Rebelo Duarte.

Com a presença das mais altas hierarquias da Marinha, a sessão foi presidida pelo Almirante CEMA, o qual ao usar da palavra afirmou que o que a Marinha pretendia do seu Instituto Superior era precisamente o que ele vinha a fazer, ou seja, preparar os futuros oficiais gerais e superiores do Ramo.

Não estou naturalmente a pensar na mera formação técnico-profissional, mas naquela que abre novos horizontes e leva cada um a desenvolver opiniões próprias e a ver o mundo pelos seus próprios olhos em vez de o fazer através das imagens de outros. Esta atitude

constitui uma condição indispensável à formação de espíritos criativos, inovadores e não dogmáticos, que são atributos relevantes de qualquer chefe militar de hoje, por se lhe exigir que seja também um cidadão responsável.

É por isso que o Instituto ministra um leque pluridisciplinar de matérias que abrangem a his-

tória geral, a estratégia, as relações internacionais, o direito, a economia, a sociologia, a ciência política e outras”, sublinhou o Almirante CEMA.

Na sua alocução, o Director empossado realçou a importância do Instituto, enquanto órgão de formação complementar de carreira, no ensino de natureza particular, numa articulação com a formação básica da Escola Naval, dentro do contexto do ensino superior militar e das novas condicionantes de segurança e defesa. Valorizou igualmente as bases do poder na época actual, nos três C's (Competência, Capacidade e Conhecimento).

Terminou expressando o desejo de abertura da Marinha e do próprio Instituto a soluções orgânicas novas, no sentido da racionalidade, tendo em mente, no entanto, a preservação da cultura própria de cada ramo no que ao ensino complementar de carreira diz respeito e ainda na salvaguarda dos princípios doutrinares específicos e de autonomia da escola de pensamento.

O VALM 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 a CALM em 10 de Agosto de 2000 e nomeado Comandante da Escola Naval em 24 de Outubro de 2000. Em 21 de Maio de 2002 foi promovido ao actual posto de Vice-Almirante.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.



RENDIÇÃO DE COMANDO NA ESCOLA NAVAL

● Sob a presidência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, decorreu no passado dia 20 de Junho a rendição do comando da Escola Naval. O CALM Carlos Alberto Viegas Filipe assumiu o cargo anteriormente ocupado pelo VALM António Carlos Rebelo Duarte, que exercia as funções desde 24 de Outubro de 2000.

A cerimónia protocolar teve lugar na parada da Escola, iniciando-se com a chegada do Almirante CEMA, cerca das 15h00. Foi recebido com honras militares prestadas pelo batalhão de alunos, a que se seguiram as palavras de despedida do comandante cessante. O VALM Rebelo Duarte, teve ocasião de se dirigir às entidades presentes, salientando o “património acumulado de valores, princípios e aspirações” que a instituição centenária encerra, e que foram preservados por todos os comandantes, com o intuito de “levar por diante o futuro da Marinha”. As suas palavras foram comovidas, revelando a forma emotiva como o cargo o tinha tocado e o que sentia na hora da despedida. A todos desejou amplas felicidades, sem deixar de expressar ao seu sucessor “votos sinceros e amigos de ventos justos e mares favoráveis”.

Seguiu-se a leitura da ordem, com a transmissão formal do cargo, expressa na passagem do guião heráldico da escola, e uma alocução do novo comandante. Expressando ao Chefe do Estado-Maior da Armada todo o seu empenhamento em contribuir para que a acção desenvolvida pelos seus antecessores seja continuada, referiu o CALM Viegas Filipe o prosseguimento das acções que consubstanciam a chamada Reforma Curricular 2000 e a sequência das medidas com vista à integração no sistema nacional de avaliação e classificação para o ensino superior. Referiu a continuidade dos esforços no sentido da excelência académica, mas não deixou de salientar a necessidade de não “descurar as necessidades de formação que decorrem da própria especificidade associada à condição de marinheiro e de militar”.

Falou depois o Almirante Mendes Cabeçadas, começando por referir que a sua presença na Escola ultrapassava o exercício protocolar

de Chefe do Estado-Maior da Armada. Dirigir-se aos cadetes e aos alunos da ESTNA, no particular momento vivido pela Marinha, era algo que merecia o seu particular empenho, querendo transmitir-lhes uma mensagem de esperança e dizer-lhes que a profissão que escolheram é relevante para o país e para a segurança, progresso e bem estar dos seus cidadãos.

A cerimónia terminou com o desfile do Batalhão Escolar e um “porto de honra” oferecido no átrio do auditório da Escola Naval.



O CALM Carlos Alberto Viegas Filipe nasceu em Faro em 1946, cidade onde viveu e estudou durante a sua juventude. Concluiu o curso de Marinha da Escola Naval em 1968, especializando-se em Artilharia. Prestou serviço a bordo de diversos navios da Armada e foi comandante do NRP “Cunene” e NRP “João Roby”.

De entre as várias funções desempenhadas em terra, salientam-se as de Director da Escola de Informações de Combate, Comandante do Grupo nº1 de Escolas da Armada, Chefe da Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, e, já com o posto de CALM, foi Subchefe do Estado-Maior da Armada. Foi adjunto no Gabinete responsável pelo levantamento do projecto das fragatas da classe Vasco da Gama, assessor do Governador de Macau, para a área de segurança, e professor no Instituto Superior Naval de Guerra, na área de operações. No Estado-Maior da Armada prestou serviço nas Divisões de Pessoal, Organização e Operações.

Possui os cursos Geral Naval de Guerra, Superior Naval de Guerra, e o Naval Staff College, no Naval War College (Newport, Rhode Island, USA)

Da sua folha de serviço constam diversos louvores e condecorações, de que se destacam quatro medalhas de Serviços distintos (grau prata), duas medalhas de Mérito Militar, Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar, e duas medalhas comemorativas de campanhas no Ultramar e Macau.

NOVO 2º COMANDANTE NAVAL E COMANDANTE DA FLOTILHA

● Decorreu no passado dia 14 de Junho, no Cais de Honra da Base Naval de Lisboa a entrega de comando do cargo de 2º Comandante Naval e Comandante da Flotilha, ao CALM Melo Gomes, rendendo o VALM Silva da Fonseca.



A cerimónia foi presidida pelo Vice-Almirante Silva Santos, Comandante Naval, e contou com a presença de diversos convidados. O CALM Melo Gomes mostrou-se honrado com as novas funções, referindo no seu discurso “este é, de facto, um dos cargos que sendo daqueles que se desempenham em terra, mais se aproxima dos navios aos quais sempre me liguei ao longo do meu tempo de Marinha” salientando “encontro-me entre aqueles que acreditam que como é uso dizer-se, os navios são a razão de ser da Marinha”.

Finalizou a sua alocução referindo “na diversidade de pensamento própria da nossa cultura, outra coisa não posso esperar de todos se não a unidade na doutrina e na acção em ordem a este objectivo. É isso que espero de vós e é isso que devem, esperar e exigir de mim”.

A cerimónia terminou com a alocução do VALM Silva Santos, que expressou a sua confiança na capacidade do CALM Melo Gomes e na sua competência e dedicação dos seus subordinados a fim de continuar o excelente trabalho efectuado pelo VALM Silva da Fonseca, e levar a Marinha a Bom Porto.

No fim da cerimónia, realizou-se um almoço volante no Salão Nobre do Palácio do Alfeite.

O Contra-Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes após concluir o curso da Escola Naval, foi promovido a Guarda-Marinha em Janeiro de 1969.

Especializou-se em Comunicações, tendo embarcado em diversas unidades navais. Exerceu ainda os cargos de Comandante do draga-minas “Lagoa” e, posteriormente, do “Santa Cruz”, da corveta “João Roby” e da fragata “Corte Real”, de Junho de 1994 a Novembro de 1996.

Participou em numerosos exercícios nacionais e internacionais, nomeadamente três comissões na STANAVFORLANT, a última das quais como Comandante do navio-chefe durante a operação SHARP GUARD.

Em terra, na área da sua especialidade, prestou serviço designadamente na Guiné, no Comando Naval, no Centro de Instrução de Tática Naval (CITAN), e no Estado-Maior da Armada.

De Novembro de 1981 a Março de 1986, exerceu funções na Casa Militar do Presidente da República, tendo sido designado, em 1991, ajudante de campo do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Foi promovido a Capitão-de-Mar-e-Guerra em Setembro de 1996, exercendo então a direcção dos Centros de Instrução de Tática Naval e de Guerra Electrónica.

Entre 1997 e 1999, comandou a Força Naval Portuguesa, participando em numerosos exercícios de âmbito nacional e internacional, e exerceu o comando da Componente Naval da Força de Recolha na República da Guiné-Bissau. Em 1999 foi nomeado comandante da Força Naval da Europa EUOMARFOR, participando em exercícios no Atlântico e Mediterrâneo.

De Março de 2001 a Abril de 2002 comandou a STANAVFORLANT, tendo então sido, pela primeira vez, empregue numa operação de Art.º V do Tratado de Washington. Ao longo da sua carreira, o CALM Melo Gomes recebeu diversos louvores e condecorações.

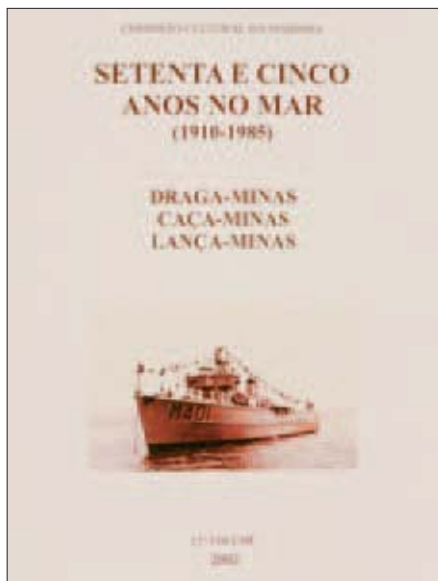
Na Biblioteca Central foi apresentado o XII volume da obra “75 Anos no Mar” (1910-1985)

Mais um volume dos “75 Anos no Mar” foi publicado pelas Edições Culturais da Marinha, o XII que completa os escritos relativos às unidades navais destinadas, em princípio, às operações com minas.

A cerimónia da apresentação realizou-se no passado dia 2 de Julho, tendo na ocasião o Presidente da Comissão Cultural, CALM Leiria Pinto, descrito sucintamente o conteúdo do livro em questão.

Assim, a primeira parte refere-se aos 4 navios da classe “S. Roque” incorporados na Armada desde meados de 1956 e inícios de 1957 que, após uma fase inicial no desempenho de tarefas relacionadas com minas, foram empregues em diversificadas missões e mercê das suas notáveis guarnições, autênticos “homens de ferro em navios de madeira” foram verdadeiramente “pau para toda a obra”.

A segunda parte deste XII Volume refere-se aos 4 draga-minas da classe “Faial”, construídos em estaleiros ingleses pertenciam à classe “Isles” dos naval trawlers da Royal Navy. Foram cedidos, a título temporário, pela Grã-Bretanha e empregues inicialmente nas águas do Continente e dos Açores durante a II Guerra Mundial, passando em 1945 a depender do Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa e a partir de 1951 classificados como draga-minas, sendo utilizados em missões variadas. Salientou o CALM Leiria Pinto a



comissão do “Faial” na então Índia Portuguesa, de Outubro de 1954 a Maio de 1956, que apesar de limitações de toda a ordem foi exemplarmente cumprida, tendo na ocasião saudado o CMG Cristiano de Sousa, ex-comandante do navio, que estava presente na cerimónia.

O livro é concluído com a história dos caça-minas que actuaram durante a I Guerra Mundial. Eram navios de pesca, tipo arrastão, requisitados e armados com o objectivo de executarem missões de rocega de minas e de patrulha costeira, especial-

mente nas áreas portuárias do Douro/Leixões e de Lisboa. Foi referido o afundamento do caça-minas “Roberto Ivens” quando em rocega entre o Cabo Espichel e Cabo Raso accionou uma mina tendo, por esse motivo, perecido dois terços da sua guarnição incluindo o respectivo comandante, 1º Tenente Cascais. Também enaltecida foi a acção heróica do caça-minas “Augusto Castilho” cuja história é incluída neste grupo de navios e na qual é transcrito o relatório do Guarda-Marinha Armando Ferraz, então seu oficial imediato, que descreve o célebre combate naval e a odisseia de um grupo de sobreviventes que numa baleeira, sem instrumentos náuticos e com limitadíssimos recursos alimentares, conseguiu, após 6 dias de navegação, unicamente a remos, percorrer 200 milhas e alcançar a salvo a ilha açoriana de S. Miguel.

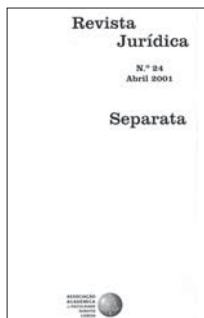
O Presidente da Comissão Cultural, ao terminar, afirmou que a elaboração da publicação apresentada tinha sido fruto de um moroso e cuidadoso trabalho onde se procurou reunir o maior número de informações documentais e em que o rigor, isto é a verdade dos factos, foi uma das principais preocupações, e reiterou o seu grande apreço ao Comandante Vasconcelos Castelo, ao Comandante Ferreira Pinto e ao Sargento Jaime Fernandes aos quais se ficou a dever a feitura deste XII Volume da grande obra “75 Anos No Mar (1910-1985)”.



BIBLIOGRAFIA

Separata da “Revista Jurídica” nº 24, da Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa”.

Foram publicados, em Separata, em Abril de 2001, um conjunto de textos técnicos respeitantes, directa ou colateralmente, a temas de Direito do Mar, disciplina cujo ensino científico, em sede académica, iniciou o seu percurso em inícios dos anos oitenta, sob a orientação universitária do Prof. Dr. Marques Guedes. Os estudos efectuados, e ora publicados, abrangem desde as áreas globais de análise comparativa com o direito internacional público, o enquadramento institucional a dispensar ao elemento histórico, e sua preponderância nas questões do Mar, à avaliação sistémica das grandes questões relativas à navegação e utilização dos mares como sejam a perseguição contínua, o património cultural subaquático e o seguro marítimo (este tecnicamente bem mais próximo do Direito Marítimo). Especificamente, e porque tais temáticas se prendem intrinsecamente com o quadro de atribuições da recém criada Autoridade Marítima Nacional (AMN), a Separata inclui dois artigos



cuja problemática jurídica tratada e comentada se revê, directamente, nas questões da preservação do meio marinho e da poluição marítima, e bem assim da segurança marítima e seu exercício pelas autoridades públicas. Tendo como denominador comum a questão fulcral do Controlo de Navios pelo Estado do Porto (Port State Control), apreciada quer à luz da regulamentação nacional interna, quer no quadro do direito comunitário e, mais amplamente, da própria Convenção de Montego Bay, ambas as monografias (o primeiro da autoria dos Drs. Luis da Costa Diogo e Rui Januário, e o segundo da autoria do Dr. Ângelo de Sousa) comentam diplomas publicados nos últimos quatro anos, como sejam o Decreto-Lei nº 195/98, de 10JUL, e Decreto-Lei nº 235/2000, de 26SET, e bem assim os regulamentares que se lhes seguiram, pelo que assumem acrescida actualidade no quadro jurídico vigente em termos público-marítimos.



A Avaliação das Universidades chegou à Escola Naval

A avaliação do Ensino Superior decorre das necessidades crescentes de manter a competitividade num mundo em crescente globalização. As nossas Universidades têm de estar atentas ao produto final da sua acção formativa, e terem a noção da qualidade dos alunos que de ali saem. Doutra forma o esforço pode revelar-se absolutamente inglório, e as despesas efectuadas tornadas inúteis por cursos que se revelem insuficientes, deslocados ou mesmo incapazes de formar as pessoas que vão começar a trabalhar nesse mercado, que será cada vez mais global. É na constatação e análise deste facto que surge a lei nº 38/94 de 21 de Novembro, que estabelece as bases do sistema de avaliação e de acompanhamento das instituições do Ensino Superior Universitário e Politécnico, públicas e não públicas, visando a qualidade do seu desempenho científico, pedagógico e cultural. Ainda em 1994 a avaliação das Universidades Portuguesas começou e estruturou-se através de uma primeira experiência em que participaram todas as Universidades Estaduais e a Universidade Católica e em que foram avaliados 35 cursos de Línguas, Física, Economia e Engenharia.

Após esta primeira experiência, é criado o *Conselho Nacional de Avaliação do Ensino Superior* (CNAVES) através do Decreto-Lei 205/98 de 11 de Julho que no seu artigo 24º contempla especificamente o Ensino Superior Militar estabelecendo que a sua avaliação «se processa na observância dos princípios gerais do diploma, com as adaptações que, atentas as respectivas especificidades, forem estabelecidas em diploma próprio» o que viria a consolidar-se com a publicação do Decreto-Lei 88/2001 de 23 de Março que integra os Estabelecimentos Militares de Ensino Superior (EMES), universitários e politécnicos no sistema de avaliação instituído pelo Decreto-Lei 38/94.

Na sequência dos diplomas referidos e com plena consciência de que «o sistema de auto-avaliação é e será sempre um dos caminhos mais seguros na busca da excelência do ensino», foi criado na Escola Naval o *Gabinete de Coordenação da Avaliação* que, em estreita colaboração com os Departamentos



A Comissão de Avaliação.

de Formação, iniciou um processo de recolha de dados que permita, de acordo com as normas estabelecidas pelo CNAVES, elaborar relatórios de auto-avaliação dos vários cursos o que, constitui a 1ª fase deste processo. Na 2ª fase, é nomeada uma Comissão de Avaliação Externa, específica para cada curso, que após apreciação do relatório de auto-avaliação e de uma visita de 2/3 dias à instituição, elabora um relatório de avaliação externa com os pontos fortes e fracos do curso e recomendações conducentes à melhoria do ensino.

Em conformidade com a calendarização estabelecida para a avaliação das Universidades a nível nacional, a Escola Naval terminou no final do 1º semestre do actual ano lectivo a 1ª fase da avaliação do curso de Administração Naval, tendo recebido em 23 e 24 de Maio a visita da Comissão de Avaliação Externa constituída pelos:

- Prof. Doutor Vítor Fernandes Gonçalves (Instituto Superior de Economia e Gestão) - Presidente
- Prof. Doutor António Palma dos Reis (Instituto Superior de Economia e Gestão)
- Prof. Doutor António Soares Serrano (Faculdade de Economia da Universidade de Évora)
- Prof. Doutora Hortência Barandas (Faculdade de Economia da Universidade do Porto)

- Dr.ª Simone Santos - Secretária
- CALM Nunes da Cruz - Assessor Militar

No primeiro dia, a Comissão foi recebida pelo Sr. CALM Rebelo Duarte, Comandante da Escola Naval, que de imediato conduziu os seus membros para uma apresentação sobre a instituição. Seguiu-se uma visita guiada às instalações e almoço na camarinha do Comandante, que contou com a presença do aluno mais antigo de cada ano do curso de Administração Naval. Da parte da tarde ocorreram reuniões separadas com os autores do relatório de auto-avaliação, e com professores e alunos do curso de Administração Naval.

O dia 24 de Maio começou com um reunião com pessoal não docente, a que se seguiu uma outra que envolveu a estrutura de comando da Escola e os autores do relatório de auto-avaliação, concluindo-se os trabalhos com um almoço na camarinha do CALM Comandante da Escola Naval, agora reservado aos membros da Comissão Externa e da estrutura dirigente da Escola.

Para 2003, já está agendada a avaliação dos cursos de Marinha e Fuzileiros, e, talvez, em 2004 possa fazer-se o mesmo em relação aos cursos de Engenheiros Navais dos Ramos de Mecânica e Armas e Electrónica.

(Colaboração da Escola Naval)

O Verdadeiro e o Falso

Uma mentira muitas vezes repetida passa a ser uma verdade incontestável. Todos nós já ouvimos muitas vezes esta máxima e todos nós sabemos, também, que ela foi seguida durante conflitos armados ou mesmo, e especialmente, na chamada guerra fria que se travou, no século passado, entre as duas mais poderosas nações deste globo em que vivemos.

Todavia, julgávamos nós que tal só se passava no domínio da política, em que a mentira ou a verdade são sempre difíceis ou mesmo impossíveis de provar. Estávamos, porém, redondamente enganados porque, afinal, o mesmo também acontece no domínio das ciências exactas.

Isto por que tem corrido, como matéria assente, que, nos bilhetes de identidade (BI) emitidos pelo Arquivo de Identificação, o dígito, metido dentro dum pequeno quadrado, que se segue ao número de identificação do cidadão, indica a quantidade de pessoas que aquele mesmo Arquivo encontrou com o mesmo nome.

Há algum tempo atrás, em roda de amigos, discutimos este assunto, parecendo-nos estranho que indivíduos com nomes constituídos por cinco ou seis apelidos, alguns pouco vulgares, tivessem vários companheiros "homógrafos". Também pensamos que, no nosso país, existem nomes extremamente repetidos, como por exemplo António Silva que, só na lista telefónica de Lisboa aparece mais do que meia centena de vezes. Deste modo, um simples dígito não poderia representar tão elevado número de pessoas. A curiosidade não nos deu para mais e acabamos por esquecer o assunto.

Acontece porém que, recentemente, o matemático e físico Jorge Buescu, publicou uma obra intitulada *O Mistério do Bilhete de Identidade e Outras Histórias. Crónicas das Fronteiras da Ciência* (1) — que aconselhamos a leitura — no qual é explicada, logo no primeiro capítulo, a verdadeira função do tal dígito que se segue ao número do BI.

Esse dígito foi inventado para detectar erros que, eventualmente, possam ser cometidos pelo operador ao transferir, para o BI, o número atribuído ao cidadão. Os erros mais frequentes, que são a alteração de um único algarismo (por exemplo 9625232 em vez de 9620232) e a troca entre dois algarismos (9602232 por 9620232).

Para o efeito estabeleceu-se um algoritmo modular, tendo-se escolhido o módulo 11. Esclarece-se que um algoritmo deste tipo só funciona com um módulo que seja primo e, como o nosso sistema de numeração tem a base dez, escolheu-se o mais próximo de dez que é o 11, até porque, com este módulo e um artifício (que será usado incorrectamente) poderemos ter apenas um dígito de controlo.

Na prática, multiplicam-se os algarismos do número de BI, incluindo o dígito de controlo, sucessivamente, mas da direita para a esquerda, por um, por dois, por três, etc. e somam-se as parcelas. O resultado será um múltiplo de 11. Para o caso do BI com o número 9620232 $\boxed{7}$, teremos:

$$9 \times 8 + 6 \times 7 + 2 \times 6 + 0 \times 5 + 2 \times 4 + 3 \times 3 + 2 \times 2 + \boxed{7} \times 1 = 154$$



Curiosamente, o sistema nem sempre funciona. É o que acontece em 50 % dos casos quando o dígito de controlo é zero. De facto, numa divisão por 11, o resto pode ser zero ou dez, todavia, o nosso Arquivo de Identificação utiliza um zero para estas duas situações. Por exemplo, para o BI número 6009440 $\boxed{0}$, teremos:

$$6 \times 8 + 0 \times 7 + 0 \times 6 + 9 \times 5 + 4 \times 4 + 4 \times 3 + 0 \times 2 + \boxed{0} \times 1 = 121,$$

o que quer dizer que neste caso o zero é verdadeiro.

Todavia, para o BI com o número 8149419 $\boxed{0}$, teremos:

$$8 \times 8 + 1 \times 7 + 4 \times 6 + 9 \times 5 + 4 \times 4 + 1 \times 3 + 9 \times 2 + \boxed{0} \times 1 = 177$$

e, neste caso, o zero é falso, pois o dígito de controlo deveria ser 10, para que a soma fosse 187 e, portanto, divisível por 11.

A solução preconizada por Jorge Buescu, na obra citada, seria usar, no caso do resto ser 10, um X romano, que funcionaria como um dígito.

A. Estácio dos Reis
CMG

Bibliografia

(1) Editora GRADIVA

COMANDANTE AUGUSTO EZEQUIEL RECEBE PRÉMIO “ABOIM SANDE LEMOS – IDENTIDADE PORTUGUESA”

● Por ocasião do 141º aniversário da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, decorreu no passado dia 24 de Maio durante a sessão solene comemorativa a cerimónia de entrega do prémio “Aboim Sande Lemos – Identidade Portuguesa” ao CFR Augusto



Moura Ezequiel, Director Técnico do Instituto Hidrográfico. Este prémio visa distinguir quem, em qualquer área de criação artística ou científica portuguesa, tem contribuído para o robustecimento e afirmação da nossa identidade e independência.

JURAMENTO DE BANDEIRA E ENTREGA DE ESPADAS AOS CADETES DO CURSO “VALM MAGALHÃES CORRÊA”

● Presidida pelo Vice-Almirante Mota e Silva, Chefe do Estado-Maior da Armada interino, teve lugar no passado dia 3 de Maio, na Escola Naval, a cerimónia de Juramento de Bandeira e entrega de espadas aos Aspirantes do curso “VALM Magalhães Corrêa”. Todos terão uma ideia do significado de um juramento de bandeira, mas não é demais recordar o duplo significado da festa mais importante que se realiza na Escola Naval, em cada ano lectivo. Este evento marca a entrada dos alunos recém formados na carreira que uma vez escolheram, quando jovens acabados de fazer os estudos secundários, há cinco anos atrás. Na espada que agora receberam têm o símbolo da autoridade do oficial que se prepara para comandar, e não devem esquecer-se que essa mesma expressão – comandar – é muito mais do que o exercício de um poder discricionário, ela será a pauta por que se regerão em todas as funções profissionais que irão desempenhar, tendo em conta que a Marinha é feita por um grupo de gente que trabalha para um mesmo objectivo comum: uma missão suprema que lhe foi conferida pela Pátria Portuguesa. Não podem esquecer-se também que esse grupo é – em si próprio, e pelas condições que têm as nossas missões, a bordo ou em terra – a “família naval”. É nessa família que estão integrados os novos aspirantes, é dentro dela que passarão a viver, e a desempenhar as funções que lhe forem exigidas pelo estado português. A cerimónia tem pois um significado extraordinário que (como teve ocasião de recordar o Comandante do Corpo de Alunos) não pode deixar vulgarizar o juramento proferido em frente da bandeira, ou o acto solene de receber a espada de oficial.

O Vice-Almirante Mota e Silva chegou à Escola cerca das 15h00 e foi recebido pelo corpo docente e oficiais, que lhe apresentaram os seus cumprimentos, seguindo-se a cerimónia militar. Prestadas as honras militares devidas, procedeu-se à imposição de condecorações e à entrega de espadas aos Aspirantes do Curso “VALM Magalhães Corrêa”. O



Vice-Almirante CEMA interino entregou a primeira espada ao melhor classificado no curso, Aspirante EN MEC Ricardo Filipe Pereira Batista, a que se seguiram os restantes pela ordem respectiva. De seguida o Comandante do Corpo de Alunos, Cap. Frag. Cortes Picciochi fez uma exortação aos alunos, recordando-lhes as dificuldades por que passaram até chegarem aquele momento, dizendo-lhes que elas foram a base da aprendizagem e da formulação do carácter, que lhes permitirão desempenhar as tarefas que a Marinha lhes atribuirá.

Seguiu-se a entrega de prémios escolares referentes ao ano lectivo 2000-2001 e, finalmente o Juramento de Bandeira dos Aspirantes do quinto ano da Escola Naval. A cerimónia terminou com o desfile do Batalhão Escolar, prestando continência ao Vice-Almirante Chefe do Estado Maior da Armada interino, após o qual, o Comandante da Escola Naval convidou os presentes para um cocktail servido no átrio do auditório da Escola.

BAILE DE FINALISTAS DO CURSO “MARTIM AFONSO DE SOUSA”

● Com a presença do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Mendes Cabeçadas, realizou-se, no passado dia 10 de Maio, no Auditório Grande da Escola Naval, o tradicional Baile de Gala dos alunos finalistas, cadetes do Curso “Martim Afonso de Sousa”.

Estiveram presentes, para além de outras altas entidades da Armada, os directores e deputações de alunos dos Estabelecimentos Militares de Ensino Superior, cadetes finalistas, professores e demais alunos da Escola Naval, familiares e amigos. Este tradicional baile visa além da comemoração do final do curso e do convívio, a promoção e integração dos futuros oficiais na Marinha e na sociedade.



COMPANHIA Nº 10 DE FUZILEIROS-MOÇAMBIQUE 1971/73

● No grato cumprimento de uma prática iniciada logo após o regresso da Comissão em Moçambique e ininterruptamente mantida até ao presente, os ex-componentes da Companhia e seus familiares reuniram-se, no passado dia **5 de Maio**, num restaurante da Fonte do Feto – Barreiro, para mais um almoço anual. O convívio decorreu em ambiente de confraternização e amizade, durante o qual se evidenciaram e reforçaram os sólidos laços de amizade e companheirismo tecidos nos bons e maus momentos vividos durante os dois anos de comissão, sendo manifesta a satisfação daqueles que, não tendo optado pela Marinha como via profissional, a ela ficaram ligados pelos seus valores, que nos distinguem, identificam e orgulham.



PILÕES NAVAIS COMEMORARAM O 91º ANIVERSÁRIO DO IMPE



● Para comemorar a passagem do 91º aniversário da fundação do Instituto Militar dos Pupilos do Exército (IMPE), os Pilões Navais juntaram-se, no passado dia **24 de Maio**, para um jantar de convívio no restaurante “Quinta da Valenciana”, em Fernão Ferro.

Apesar de algumas “faltas de comparecência” determinadas por motivos imperiosos, foram registadas novas presenças, entre as quais a do CMG AN REF Caeiro Junça, que presidiu ao evento. A animação foi uma constante ao longo da noite, tendo os convivas, no final da refeição proferido algumas palavras alusivas à efeméride e brindado à continuação do IMPE, assim como do saudável espírito que norteia os seus antigos alunos. A confraternização estendeu-se até às primeiras horas da madrugada.

“Alinhavado” ficou, já, o próximo encontro, que deverá decorrer lá mais para o final do ano, em data a anunciar oportunamente.

“FILHOS DA ESCOLA” DE 1952

● Comemorou-se no passado dia **25 de Maio** o 50º aniversário dos “Filhos da Escola” de 1952.

O encontro teve início com a celebração de uma missa na Capela de S. Roque, em memória dos camaradas já falecidos, seguindo-se um almoço-convívio no Instituto de Apoio Social das Forças Armadas, onde estiveram presentes cerca de 240 pessoas. O convívio decorreu num ambiente de sã camaradagem e amizade onde não se deixou de recordar os “velhos” tempos passados.

“FILHOS DA ESCOLA” DE SET/1962

● Informa-se que o convívio dos “Filhos da Escola” de Setembro de 1962, que se realiza no dia **21 de Setembro**, (publicado na R.A. de Abril) é extensivo aos ex-instrutores da sua recruta (Escola de Alunos Marinheiros e Escola de Fuzileiros).

Contactos: Arnaldo B. Duarte, Telef. 219660594, TM. 965758340; António J. Rodrigues, Telef. 226174916, TM. 967602893.

CONVÍVIO DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS DO CONCELHO DE ALVAIÁZERE

● Realizou-se no passado dia **15 de Junho** o 1º almoco-convívio de Marinheiros e ex-Marinheiros do concelho de Alvaiázere.

O convívio teve lugar no restaurante “Flor da Serra”, em Alvaiázere, e reuniu em franca confraternização mais de três dezenas de oficiais, sargentos e praças na situação do activo, reserva e reforma e familiares.



ASSOCIAÇÃO DE SARGENTOS E PRAÇAS DA ARMADA (ASPA)

● Os novos Corpos Sociais para o biênio de 2002 a 2004 da ASPA, Califórnia-EUA são os seguintes:

ASSEMBLEIA GERAL: Presidente – Emídio L. Fonseca,

Vice-Presidente – Agostinho Morais, Secretário – Carlos M.S. Pedro

DIRECÇÃO: Presidente – Rui J. Fernandes, Vice-Presidente – José Faria,

Secretário – Fernando P. F. Coelho, Tesoureiro – Fernando Rosa

DIRECTORES: (Actividades Sociais Culturais e Recreativas)

Alberto Rosa / Norberto Rosa / Herculano Costa

CONSELHO FISCAL:

Almerindo Simões / António Tavares

Um Símbolo de Protecção



Fortaleza da Ilha de Moçambique

Planta da Fortaleza da Ilha de Moçambique desenhada em 1802, pelo Sargento Mor de Artilharia Carlos José dos Reis e Gama. A fortificação da Ilha de Moçambique foi determinada por Afonso de Albuquerque e por D. João de Castro, tendo a fortaleza sido construída segundo plano do Arquitecto Miguel Arruda. A sua conclusão data de 1583.

Formada por quatro baluartes é considerada pelo seu porte, adaptação ao terreno e dimensão, o mais representativo monumento militar da Costa Oriental de África. Esta fortaleza foi, ainda, a primeira que, naquelas paragens foi edificada para possibilitar fogo cruzado da nova arma de guerra, a artilharia.

O exemplar reproduzido encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino.

LUSITANIA COMPANHIA DE SEGUROS, SA



Sede: Rua S. Domingos à Lapa, 35 - 1249-130 Lisboa - Portugal - Filial: Rua Júlio Dinis, 676 - 4050-320 Porto - Portugal

Dependências: Almada - Braga - Chaves - Coimbra - Évora - Faro - Funchal - Guarda - Guimarães - Lagos - Lamego - Leiria - Lisboa (Amorim - Lapa - Olivais) - Maia - Oliveira de Azeméis - Paço D'Arcos - Ponta Delgada - Porto (Júlio Dinis) - Santa Maria da Feira - Setúbal - Sintra - Torres Novas - Vila Nova de Gaia - Vila Real - Viseu

internet: www.lusitania-cs.pt - e-mail: lusitania@lusitania-cs.pt

Ao Zé...

O Zé não era marinheiro. O Zé era meu amigo. Se falo dele aqui, foi porque ainda há pouco, e como muitas vezes me acontece, a sua presença se fez sentir inteira, como se ainda ontem tivéssemos conversado... O Zé era um engenheiro informático que comigo partilhava a Residência Universitária e os anos

Apesar de tão robustas credenciais, o Zé era um homem pequeno de óculos grossos. Tinha havido um inexplicável atraso do crescimento do qual ele nunca recuperou. Era, tal como na sua mãe, o sorriso que marcava a sua presença. Gostava de falar: partilhávamos muitas conversas e longas noites de estudo. Gostava de um bom

Foi num almoço oficial, na Marinha, que me lembrei, Zé, que gostavas de ler os meus poemas sem jeito. Que achavas graça às minhas dissertações e ao humor, com que muitas vezes cobria a tristeza que me ia na alma. Lembrei-me, então, da tua companhia nas cervejarias da Almirante Reis, quando havia dinheiro para um “prego” e uma cerveja. Lembrei-me também dos teus cumprimentos, sérios, à “macaquinha”, a prostituta velha e gasta, que atacava nas esquinas da Defensores de Chaves. – Com quem mantinhas uma amizade, platónica, como das que se mantém com as vizinhas velhas e cheias de netos... É que, sabes, estás presente em muitas coisas que faço, sobretudo nas boas. Olha, lembrei-me de ti em Timor. Havia de gostar da aventura, do sorriso dos meninos... do calor daquela gente.

Do acidente que te levou de nós, prefiro nem falar... não consigo compreender como é que um ciclista foi atropelado... na Holanda. Recordo, ao contrário, os teus cozinhados, os sorrisos e os gracejos.

Ora, no tal almoço, disseram-se algumas palavras elogiosas, sobre outras palavras que tenho escrito. Mas eu, que nunca me saberei comportar no meio dessas palavras, só me lembrava de ti, o meu verdadeiro amigo... Faltou-me a tua chalaça, a tua confiança. Doía-me sobretudo a tua ausência.

Agora, Zé, deram-me um prémio. Vão até publicar a minha fotografia. Num delírio de grandeza, decidi escrever sobre ti (que, no fundo, é escrever sobre mim). Senti-me, se

quiseres, com coragem para dizer, que, nestas linhas e noutras, só conta a paixão e a emoção. É disso que é feita a vida. O resto não passa de um vazio fantoche, que não preenche a alma... Como tu já o sabias...

Conheço alguns que me vão acusar de escrever sobre fantasias, sobre coisas que não interessam, nem dão dinheiro... Outros, mais rebuscados, irão apontar-me o dedo acusador dizendo que me estou a por em



de estudante. Era da Leiria rural. Os pais tinham trabalhado em França e após terem amealhado algum dinheiro voltaram para a terra que os vira nascer, como é a história de muitos. Dedicavam-se agora, o pai e os irmãos, à construção. A mãe, mulher forte, do campo, tinha uma vasta horta cheia de petiscos, só superados pelo sorriso farto e afabilidade inextinguíveis...

cozinhado e de um copo de vinho ao pôr do sol, enquanto discursava sobre os grandes ideais - as causas da Liberdade, tão bem representadas na Amnistia Internacional eram disso paradigma. Quem o conhecia sabia, também, que tinha um léxico genuíno, bem apimentado, que aproveitava todas as pequenas ridicularias, de que a nossa sociedade é profícua, para o riso farto...

“bicos de pés”, que estou a preparar a minha carreira. Não interessa Zé, sei que partilhei, honestamente, coisas da alma, que, de facto serão estranhas para muitos e é verdade que não são lá muito lucrativas...

E sabes Zé, quando penso que já partiste, aflige-me uma grande incompreensão, porque conheço muitos seres disfarçados de humanos, mas infelizmente embebidos de poder, de dinheiro, de egoísmo e esses vivem para nos prender a alma, com a sua soberba, a sua ignorância e a sua insensibilidade... Só há pouco tempo percebi que, a esses, vão-lhes corroer o dinheiro ao mesmo tempo que aos ossos.

Um dia talvez o mundo finalmente mude, Zé. Talvez os fortes deixem de oprimir os fracos, talvez todos possam viver em paz. Até lá, Zé, contigo aprendi, restam-nos pessoas que ousaram ser diferentes, como tu, que venceste o mundo com uma dose maciça de amizade, humor e coragem. Na verdade, a tua memória está viva. Viverá enquanto todos os teus amigos

viverem e se eu alguma vez conseguir editar aquelas encarquilhadas páginas, que tu conhecias, talvez não morra nunca...

Aos teus pais, a quem a saudade custa mais, digo daqui que estás vivo. Estás vivo nos nossos corações, nos quais gravaste, docilmente, marcas eternas. Ficas um mito, como todos os seres humanos de valor, que morrem aos 30 anos de idade. Vais escapar às dores, às artroses, e às outras maleitas da velhice... E continuarás sempre a fazer-nos falta...

E aos marinheiros que achem estranha ou descabida esta história, recordo que a única coisa que temos de eterno, que fica para além desta curta vida, são as marcas, limpas, da amizade que por cá deixamos...

Se as pessoas quiserem saber quem sou, basta que saibam que tive um pequeno grande amigo, que como eu ficava silencioso ao pôr do sol, gostava de passear nas ruas escusas de Lisboa, a horas impróprias para pessoas de bem... Gostava também de ler poemas e riam-se dele por parecer um Zé Ninguém. Ainda se riem de mim, às vezes... mas pouco interessa, o importante

é que algumas palavras vivem sempre e no final só nos restaram essas palavras e o que demais partilhámos, genuinamente e sem máscaras, com os outros.

Estas são as minhas histórias. As histórias de um vazio por preencher, de um mundo estranho, de cores próprias, sem tempo, nem história. A vida de um homem à procura de si próprio no coração de outros... Haverá sempre histórias sobre marinheiros velhos e novos, sobre coisas, sobre lugares – reais e imaginários – sobre ansiedades e medos, enfim sobre a saudade...

E neste delírio de grandeza, em que presentemente me encontro, acredito, tal como o amigo árabe do herói, no final do recente filme do Robin dos Bosques, que também eu acabei por matar a bruxa e cumprir o voto de gratidão que tenho para contigo. - Matei a bruxa do meu anonimato e deixei-te livre para sempre, para seguires o teu caminho. Boas viagens amigo!!!



Doc.

A Marinha presta assistência a um iate no Mar Alto

No passado dia 24 de Junho uma tripulação conjunta alemã/brasileira, membro do “TO-TRANS-OCEAN” fazendo a travessia transatlântica dos Açores para Lagos no veleiro S/Y “Afrodita” do tipo “52’ Ketch”, ficou à deriva com máquina e geradores avariados. Durante mais de 48 horas suportou más condições de mar, com ventos de 35/40 nós, mar cavado e com previsão de agravamento do tempo para as horas seguintes.

Após contacto rádio com a Polícia Marítima de Faro, o iate que se encontrava a 90 milhas a SW do Cabo de S. Vicente, foi assistido pelo NRP “Afonso Cerqueira” que se encontrava em serviço SAR. Um grupo de técnicos daquele navio foi transferido cerca das 01.30 horas para bordo do iate, apesar das más condições locais, e após mais de 3.30 horas de trabalho, foi possível pôr a máquina em funcionamento e reabastecer de gasóleo, permitindo que o iate recomeçasse a navegar.

A corveta portuguesa manteve-se nas proximidades do iate até se aproximar da costa portuguesa. O NRP “Sagitário” que rendeu a corveta, navegou em companhia da embarcação até ao porto de Lagos.

Como forma de reconhecimento pelo importante apoio prestado



pela Marinha Portuguesa, a tripulação do S/Y “Afrodita” deu conhecimento do feito à Comunidade Internacional de iates.



CIÊNCIA VIVA NAS FÉRIAS COM OS FARÓIS

A Direcção de Faróis e a Ciência Viva – Agência Nacional para a Cultura Científica e Tecnológica, levam a cabo todas as sextas-feiras e sábados entre **2 de Agosto e 14 de Setembro**, a iniciativa “Ciência Viva nas Férias com os Faróis”.

Esta iniciativa realiza-se ao final da tarde, nos principais faróis da costa do Continente, e consta da apresentação, por um oficial da D.F., da história e serviço dos faróis, sua utilidade, forma de utilização pelos navegantes, explicação da óptica e luminotécnica aplicadas, e de uma visita guiada ao farol. Para finalizar, os visitantes assistirão ao acender do mesmo.

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 44)

Tente cumprir o contrato proposto tapando E-W

Norte (N):

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

Oeste (W):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
9	6	A	D
	5	D	10
		9	2
		8	
		7	
		6	
		5	

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
10	R	V	5
8	D	3	
	V	2	

Ninguém vuln. num leilão competitivo e agressivo E abre em 3♦, S intervém com 3♥, W marca 3♠ e N começa por mostrar a força da sua mão com 4♣, mas apesar do parceiro ter apenas respondido 5♥ e do seu ♦R mal colocado, não resiste à tentação e "atira-se" para o chelem em 6♥.

Com a saída a ♥7, como deve S jogar para cumprir este contrato?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 44

O leilão e a não saída a ♦ vão ser as grandes ajudas para a contagem das mãos e permitir encontrar a linha de jogo ganhante. O apuramento de um ♣ para baldar uma das duas perdes a ♦ será naturalmente a hipótese se estiverem 4-3, como é o caso, mas ainda há mais um ♦ a eliminar. Vejamos então como consegui-lo: ganha a saída e joga ♣A e ♣ cortado; joga ♠10 e admitamos que W deixa fazer; vai ao morto em trunfo para destrunfar e joga outro ♣ para corte; ♠ para o A e joga o 4º ♣ no qual balda um ♦; W fica em mão e só tem ♠ para jogar, baldando os 2 ♦ em ♠R e no 5º ♣ apurado. Se W meter uma das figuras sobre ♠10 faz de A vendo cair o 9 em E, e no 4º ♣ desbloqueia ♠8 para poder fazer a passagem à outra figura, baldando então os 3 ♦ em ♠R7 e no 5º ♣.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 328)

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

HORIZONTAIS: 1 – Que deixa passar facilmente o calor. 2 – Cola de peixe fabricada com a bexiga natatória de certos peixes cartilaginosos, principalmente do esturjão. 3 – Palavra composta da prep. a e do art. o; que tem asas; ruim. 4 – Abreviatura de *trinitrotolueno*; elemento proveniente da dissociação electrolítica de um composto; aguardente obtida pela fermentação e pela destilação dos melaços da cana sacarina. 5 – O sono das crianças; ligo; político francês (ap. e inv.). 6 – Dois mil romanos; letra grega; símb. quím. do níquel; pronome pessoal. 7 – Casa na barafunda; prefixo que entra na composição de várias palavras, exprimindo a ideia de terra; noventa e nove romanos. 8 – Trezentos romanos; é quase aire; metade de apitar. 9 – Metade de eolo; membro locomotor dos animais; duas de anta. 10 – Cheirara mal. 11 – Naturais de Samária.

VERTICAIS: 1- Famílias de algas, microscópicas que vivem nas águas doces ou salgadas. 2 – Indivíduo que ataca o culto das imagens. 3 – Abreviatura de átomo; símb. quím. do escândio; preposição. 4 – Irmã da mãe ou do pai; princesa de Orleães (ap.); no princípio de ampola (inv.). 5 – Fragmento de pedra desgastada por causas naturais; pera na confusão. 6 – Ração na confusão; percorri. 7 – Maneira de ser; físico e químico alemão, inventor duma lâmpada eléctrica, prémio Nobel em 1920 (ap.). 8 – Para barlavento; miadela; liga. 9 – Símb. quím. do sódio; símb. quím. do ruténio; no princípio de António. 10 – Que pode dar à luz, de um só parto, muitos filhos. 11 – Substância particular que existe na flor do sabugueiro (pl.).

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 327

HORIZONTAIS: 1 – Fatal; sorva. 2 – Ipe; eia; iar. 3 – Lubricidade. 4 – Orar; odio. 5 – Tas; Poe; eam. 6 – Er; angra; re. 7 – Amarina. 8 – Naturalizar. 9 – Irra; lebi. 10 – Caa; pio; Dac. 11 – Opiomaniaco.

VERTICAIS: 1 – Filotecnico. 2 – Apurar; arap. 3 – Tebas; atrai. 4 – Ri; amua. 5 – Lei; pnar; pm. 6 – Icnografia. 7 – Sail; eril; on. 8 – Dó; anil. 9 – Riade; azeda. 10 – Vadiar; abac. 11 – Areométrico.

Carmo Pinto
1TEN REF

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca, Superintendente dos Serviços do Material, em substituição do VALM Francisco António Torres Vidal Abreu ● CALM João Manuel Lopes Pires Neves, Superintendente dos Serviços do Pessoal, em substituição do VALM José Manuel Botelho Leal ● CALM Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille, Subchefe do Estado-Maior da Armada, em substituição do CALM Carlos Alberto Viegas Filipe ● CMG graduado em Comodoro, Fernando José Ribeiro Melo Gomes, Comandante da Flotilha e cumulativamente 2º Comandante Naval, em substituição do CALM Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca ● CMG Manuel Raúl Ferreira Pires, Director do Serviço de Pessoal, em substituição do CALM Eurico Ferreira de Carvalho ● CMG Álvaro Sabino Guerreiro, Chefe da Divisão e Planeamento do Estado-Maior da Armada ● CMG António José da Costa Mateus, Director da Direcção de Apoio Social ● CMG José Ferreira Rodrigues Cancela, Chefe do Estado-Maior do Comando Naval ● CMG Raúl Bernardo Mourato Ramos Gouveia, Comandante do Grupo Nº 2 de Escolas da Armada, em substituição do CMG Manuel Raúl Ferreira Pires ● CMG Américo Artur Pinto Bastos, Chefe da Divisão de Comunicações do Estado-Maior da Armada ● CFR José António Saramago Fidalgo, Chefe da Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada ● CFR António Maya Dias Pinheiro, Director de Instrução da Escola Naval ● CFR José Arménio Fernandes de Vasconcelos, Capitão do Porto de Setúbal, em substituição do CMG José Inácio Batista Viegas ● CFR António Maria Mendes Calado, Comandante do NRP "Corte Real", em substituição do CFR José Alfredo Monteiro Montenegro.

RESERVA

● CALM José Manuel de Oliveira Alves Correia.

REFORMA

● 1TEN MN Dinis da Silva Noivo ● 1TEN OTT Jorge Leopoldo Ferreira Alves ● 1TEN OTT Joaquim Marques Pedrosa ● 1TEN OTS José Romão Pereira ● 1TEN OTS Nuno Pedro dos Santos Buraca ● SMOR TRC Manuel Pires Gonçalves ● SCH H Floriano Jacinto Pereira ● SCH CM Albino Ramada Teixeira Rebelo ● SAJ M José Maria Pires Martins ● SAJ CE Francisco de Alegria Gasalho.

FALECIMENTOS

● 1TEN OTT REF Fernando Pinto Oliveira ● SMOR A REF Manuel Francisco Dias ● SCH E REF Félix de Jesus Ribeiro de Freitas ● SAJ CM REF Joaquim da Silva Ezequiel ● SAJ FZ REF Albano Mendes Pereira ● SAJ A REF José Pereira da Silva ● SAJ CM REF António Fernandes Rodrigues ● 1SAR CM REF Joaquim Rodrigues Pascoal ● 1SAR A REF António Carvalho ● 1SAR A REF António Joaquim Castilho ● 1SAR T REF Humberto Dário Teixeira da Silva ● 1SAR CM REF José Lourenço Alves ● CAB T FH REF Faustino José Bernardo ● CAB FZ REF João Serafim Taveira Louro ● CAB T RES Joaquim António Feleciano ● 1ºGRT REF Luciano de Oliveira ● AJ/MAQ Paulo Oliveira Palma ● AGPM 1Clas José António Rodrigues.

SAIBAM TODOS

EXPOSIÇÃO NO MUSEU DE MARINHA

● Encontra-se patente ao público no Museu de Marinha, desde 25 de Junho passado, uma exposição fotográfica evocativa da Aviação Naval - 1917/1952. A selecção de fotografias contempla as infra-estruturas então existentes e aeronaves utilizadas pela Marinha naquele período. A exposição pode ser visitada, no Pavilhão das Galeotas, até 29 de Setembro.



FRIILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.
ARMAZÉM Nº 57 - Doca Pesca de Pedrouços - 1400 - 298 Lisboa
Telef. 213 030 800 (Busca automática) - Telex 60753 LODOCA - Fax 213 030 810

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

41. A CARAVELA PORTUGUESA

Henrique Quirino da Fonseca, de seu nome completo, pertence à ilustre galeria de eminentes oficiais da Marinha que dedicaram boa parte do seu labor, e profundo saber, à história marítima, à ciência náutica e arqueologia naval. Pode dizer-se que essa galeria foi iniciada com Lopes de Mendonça, pai da arqueologia naval, grande inspirador e estímulo de Quirino da Fonseca, e nela cabem muitos outros ilustres que já deixaram o nosso convívio como Brás de Oliveira, Baldaque da Silva, Almeida d'Eça, Gago Coutinho, Tancredo de Moraes, Quintela, Fontoura da Costa, Estanislau de Barros, e estão enfileirando nomes já bem conhecidos das novas gerações que só não menciono para não ofender a sua modéstia e não correr o risco de omitir algum.

Entre as obras mais notáveis de Quirino da Fonseca destacam-se:

Os Portugueses no Mar, de 1926, e sobretudo a *Caravela Portuguesa*, de 1934, que pode considerar-se a sua obra maior e que muito justamente ainda hoje é a de maior referência para todos que se têm dedicado às questões da caravela.

A peça magistral que foi o estudo de Lopes de Mendonça sobre a caravela, publicado nos Anais do Clube Militar Naval, em 1890, e que marca realmente o início dos estudos sobre arqueologia naval, era, deve-se reconhecer, apenas uma iniciação e portanto naturalmente limitada pelas poucas fontes até então conhecidas.

Foi pois com *A Caravela Portuguesa* de Quirino da Fonseca que este tipo de navio passou a ser estudado, quase até à exaustão e a ele se dedicaram novéis e esforçados historiadores, arqueólogos e cientistas na feliz circunstância das Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, só tendo sido pena que não tenham sido devidamente apoiados neste labor que tanto justificava maiores investimentos financeiros. Talvez por esta circunstância se verifique que *A Caravela* de Quirino da Fonseca continua a ser o marco fundamental no estudo desta apaixonante questão e do mais significativo tipo de navio de todos os tempos que a Marinha Portuguesa pôs a sulcar os mares de todo o mundo.

Prefaciaram obras de Quirino da Fonseca, Lopes de Mendonça, que o considerou mestre incontestado na arqueologia naval e um espírito nobremente curioso de verdade e beleza (*"Os Portugueses no Mar"* - 1923), Júlio Dantas que dizia que aliava ao culto das ciências uma tendência acentuada para o convívio das letras (*"Viagens Maravilhosas"* - 1935) e Gago Coutinho que ressaltou a inteligência e tenacidade com que se dedicava aos estudos históricos (*"Drama no Sertão"* - 1936).

O que é ainda o maior clássico sobre a caravela portuguesa veio à luz pela primeira vez em 1934 pela mão de uma prestigiada Editora - a Imprensa da Universidade - Coimbra, com um total de 700 páginas nessa versão inicial, o que mostra bem o volume e a substância da obra.

Na *Caravela Portuguesa*, Quirino da Fonseca abordou todas as questões que ainda se discutem hoje sobre este tipo de navio que é, sem dúvida, o mais apaixonante e que mais interesse tem merecido de todos os investigadores nacionais e estrangeiros o que prova bem que é o navio mais emblemático da história dos Descobrimentos.

Todas as questões ainda vivas estão já enunciadas na obra em apreço, desde a origem do nome da Caravela, a tipologia muito ligada à armação vélica e número de mastros, a manobra principal - virar de bordo -, as suas dimensões características, os elementos construtivos que são apreciados até aos mais ínfimos detalhes, o armamento, a palamenta, as dotações de mantimentos, aguada, sobressalentes e até mesmo a botica, que um elemento de grande importância na sobrevivência, apesar do seu aspecto primitivo e incipiente: Sem esquecer também as tripulações e seus vencimentos e os custos da construção e do armamento, pode dizer-se que Quirino da Fonseca abordou todos os problemas típicos do navio desde a sua concepção até à operação.

Ainda que hoje se possa melhor reconhecer que nem todas as opiniões expressas são totalmente exactas, algumas continuam a ser objecto de discussão acalorada, sem que alguém tenha apresentado a conclusão inabalável em tais assuntos o que resulta evidentemente da natural e apregoada falta de provas documentais.

Na *Caravela Portuguesa*, o Autor faz maior recurso ao *Livro Náutico* e *Livro de Traças de Carpintaria* e a outras fontes acessórias que são ainda o grosso do corpus documental o qual só veio a ser acrescido posteriormente por alguns Regimentos que são, de facto, de menor valia que os citados documentos.

São menos citados os cronistas que, em matéria de arqueologia ou construção naval, merecem em nossa opinião menos crédito pela sua natural falta de conhecimentos profissionais e logicamente menor capacidade para avaliar assuntos dessa natureza.

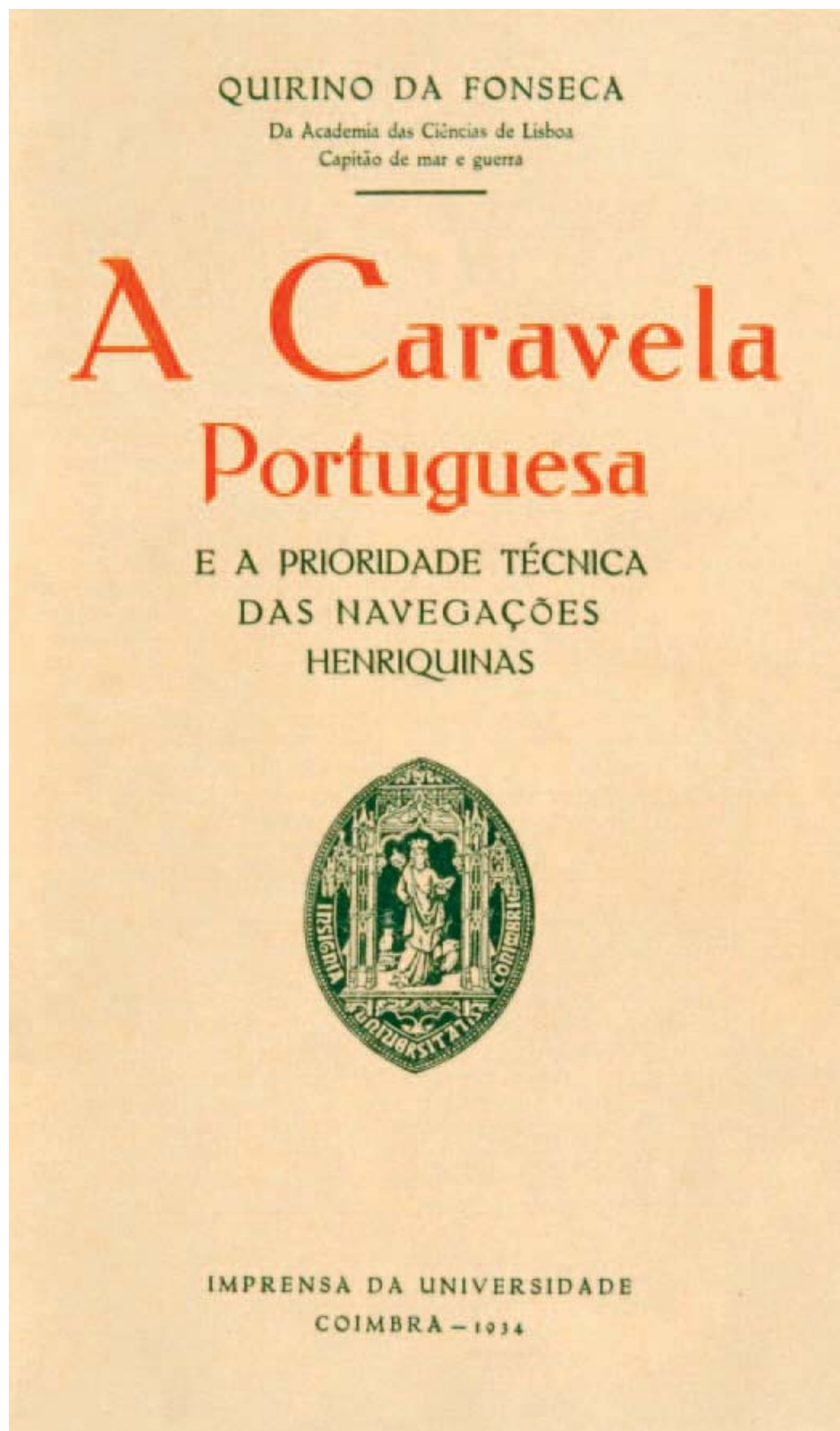
A representação iconográfica na *Caravela Portuguesa* é talvez menos abundante que noutras obras posteriores, mas inclui o principal e, sabendo que a iconografia é uma fonte falível, aquela circunstância em nada desmerece a obra de Quirino da Fonseca que, hoje, passou ela a ser, para os novos investigadores, uma fonte indispensável para qualquer estudo sobre caravelas.

Pelo que fica dito, o Cte Quirino da Fonseca e a *Caravela Portuguesa* bem merecem a homenagem que aqui lhes é prestada e a admiração de todos os portugueses.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

41. A CARAVELA PORTUGUESA



REVISTA A ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 357 • ANO XXXII

SETEMBRO/OUTUBRO 2002 • MENSAL • € 1,25



VIAGENS DE INSTRUÇÃO

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



13 de Outubro de 1966

Cerimónia de lançamento à água do Submarino "Albacora" nos "Chantiers Dubigeon – Normandie" em Nantes.

O "Albacora" foi o primeiro submarino da 4ª Esquadilha e estava inserido na renovação da esquadra que contemplava para além de 4 submarinos, 4 fragatas, 10 corvetas e inúmeras lanchas de vários tipos para além de diversos navios auxiliares que passaram a constituir talvez o maior dispositivo da Armada Portuguesa do Séc. XX.

Na foto de cima, encontram-se as entidades que presidiram à cerimónia. Reconhecem-se pela parte portuguesa e da esquerda para a direita o Comodoro Fernando Araújo, que presidia à Comissão das Construções Navais Portuguesas em França, o General Gomes de Araújo, Ministro da Defesa Nacional e o Almirante Armando de Roboredo, Chefe de Estado-Maior da Armada.

Na foto de baixo o "Albacora" entrando suavemente nas águas do Loire.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 357 • Ano XXXII
Setembro/Outubro 2002

Director

CALM EMQ RES
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



N.E. "Sagres" atracado
no cais da Pontinha.
Funchal.

ANUNCIANTES:
Clínica de Santa Madalena;
LUSITANIA - Companhia de Seguros, S.A.;
TELÉRUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO

7

Viagens de Instrução.



11

Inauguração do Parque de Pesados
da Direcção de Transportes.

16

Evocação de D. João III no
V Centenário do seu nascimento.



FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
PORQUE SERÁ?	5
A "VASCO DA GAMA" NA STANAVFORLANT	12
A MARINHA DE D. MANUEL (29)	14
APRESENTAÇÃO DO LIVRO SOBRE O RESTAURO E A RECUPERAÇÃO DA "FRAGATA D. FERNANDO"	15
TOMADAS DE POSSE	21
DIVULGAÇÃO DE ESTUDOS DE ESTRATÉGIA – OS CADERNOS NAVAIS	24
ACADEMIA DE MARINHA	24
1 ^{AS} JORNADAS DA UTITA SOBRE DEPENDÊNCIA DE SUBSTÂNCIAS	25
COM SAUDADE DA MARINHA E DA COMISSÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO...	25
OPERAÇÃO DE SALVAMENTO	26
NOTÍCIAS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (23)	30
CONVÍVIOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA



A Falta Evidente

Aberto que está novo período de reflexão sobre o futuro das Forças Armadas, designadamente sobre um Conceito Estratégico de Defesa Nacional que condicionará, no final do ciclo de planeamento, as grandes opções sobre o equipamento das Forças Armadas, é sempre bom vir repetir verdades imutáveis e conceitos evidentes, que, porque o tempo passa e as decisões tardam, tendem a ser esquecidas.

Entrámos francamente no período em que o abate dos navios da geração 60/70 está em marcha o que agudiza a necessidade de estabelecer programas e iniciar projectos que já hoje deviam estar em execução. Não será demais recordar que desde que se começa a pensar num projecto até que o navio seja lançado ao mar decorre quase uma década. Agudizou-se assim a carência de navios indispensáveis para as missões militares e de serviço público, que são imutáveis na sua essência, qualquer que seja o Conceito Estratégico de Defesa Nacional aprovado.

Dizer que a segurança de Portugal passa por uma importante dimensão naval é quase uma redundância, mas tem que ser frequentemente recordado aos estrategos de tendência continental, que não poderão ignorar que a arquitectura de segurança da Europa também inclui uma importante dimensão marítima. Portugal em particular e a Europa em geral têm a sua economia dependente do tráfego marítimo, com tendência para um aumento da navegação de cabotagem, o que continua a exigir investimento para garantir a liberdade e a segurança da navegação, sobre a qual impende agora a nova ameaça do terrorismo. Em simultâneo, surge a necessidade de exercer apertada vigilância sobre navios empenhados em actividades ilícitas de contrabando de armamento e apoio a organizações terroristas. É uma nova realidade que tem originado novas solicitações ao país e para a qual temos que estar preparados, já que esta actividade de vigilância e interdição marítima é exercida por forças navais convencionais apoiadas por modernos sistemas agora designados C4 ISR (1).

A evolução dos conceitos e dos teatros de operações nos últimos anos

levaram as forças navais a operar no litoral, intimamente com as forças aéreas e terrestres, desempenhando agora um papel de apoio mais directo às operações em terra, papel esse que tradicionalmente sempre tiveram. Ganhou novo vigor a dimensão marítima das operações. Diz-se marítima porque não se limita às forças puramente navais; engloba também aviação, forças anfíbias, forças de operações especiais, enfim, tudo o que possa ser projectado do mar para terra ou possa influenciar o teatro de operações em terra. Com efeito, a análise das várias operações dos últimos anos mostra que se iniciaram sempre a partir do mar, inclusivamente de submarinos pelo lançamento de mísseis de cruzeiro e projecção de forças de operações especiais.

É este novo ambiente operacional, de que tivemos experiência em primeira mão na Guiné-Bissau, que exige que a componente militar da Marinha tenha capacidade para gerar um grupo-tarefa anfíbio que garanta, à nossa escala, a projecção de forças com capacidade de assalto de superfície e aéreo, o apoio de fogos, o acesso seguro ao litoral e o controlo do mar na área de operações conjuntas. Esta capacidade constituiria um multiplicador de força para o comandante da operação, que passaria a dispor de um elemento valioso como força avançada, com capacidade de pré-posicionamento, simultaneamente com a capacidade de executar tarefas de vigilância, interdição, reconhecimento, protecção colectiva, etc.

O fosso tecnológico que hoje existe em relação à superpotência será maior daqui a um ano e muito maior daqui a cinco anos, o que faz com que só uma ou duas potências europeias possam combater na primeira linha, interoperando com as forças daquela. Em termos de coligações internacionais em que eventualmente venhamos a tomar parte, poderemos estar a par da maioria das marinhas europeias e limitados a partilhar das tarefas que lhes estão reservadas, se houver investimento em navios, material e na formação de pessoal, que permita travar a crescente desactualização e a tendência para o zero naval.

A força anfíbia aqui preconizada

enquadra-se nos requisitos que a Marinha tem apresentado e daria ao Estado Português o instrumento mais eficaz, rápido e flexível para gestão de crises e apoio à sua política externa. No plano militar seria o verdadeiro catalisador de forças conjuntas nacionais pela sua própria natureza e meios ao dispor. Com efeito, construído à volta do navio de assalto anfíbio e do Batalhão Ligeiro de Desembarque do Corpo de Fuzileiros, este grupo-tarefa terá que interoperar com unidades do Exército e da Força Aérea nas mais variadas situações, forçando uma prática que obriga ao aperfeiçoamento da doutrina, dos procedimentos e da compatibilidade do material que não se encontra noutras situações. A escolta e a capacidade de combate deste grupo, nas três dimensões, é dado pelas fragatas, submarinos e navio reabastecedor que são indispensáveis também para outros tipos de operações, para garantir a autoridade do Estado e manter a vigilância e a presença no Espaço Estratégico de Interesse Nacional.

A realização desta capacidade dar-nos-ia um peso regional que nos vai faltando, juntando credibilidade e argumentos para a defesa das nossas posições nas alianças quando discutimos estruturas de comando, cargos nacionais, etc. Seria uma força anfíbia de reduzida dimensão, mas eficaz e compatível com outras do Sul da Europa, que juntas representam uma capacidade expedicionária credível, com evidente significado político.

Apesar de um investimento nesta área nos dar uma real capacidade imediata, apesar da evidência e da simplicidade do conceito acima exposto, não se julgue que esta ideia tenha fácil aceitação. Com efeito, neste "país de marinheiros" as teses marítimas não passam e, possivelmente, veremos os futuros investimentos espalhados por diferentes áreas que nunca se traduzirão num produto operacional tão imediato e tão útil como este o seria.

J. Ferreira Barbosa
CALM

Notas

(1) Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance, Reconnaissance

PORQUE SERÁ?

Porque será que Marrocos ocupou militarmente o ilhéu de Perejil/Leila com seis militares e Espanha repôs a sua soberania com recurso a uma força naval que integrava, entre outros meios, fragatas, corvetas e um submarino?

O episódio, que à primeira vista parece bizarro, envolve complexidades políticas internacionais que importa analisar para, a partir delas, se extraírem as lições de natureza militar. Obviamente que salientaremos com mais profundidade o contexto militar, servindo a manobra diplomática para enquadrar o esforço estratégico que Marrocos e Espanha desenvolvem de forma crescente desde meados de 2001. Assim, esperamos contribuir para evidenciar a necessidade de Portugal manter a sua Marinha de Guerra com capacidade de projecção de força, à qual os submarinos são um instrumento indispensável.

ANTECEDENTES

A tensão entre Espanha e Marrocos agravou-se em Outubro de 2001, quando Rabat retirou o seu embaixador em Madrid, na sequência de o governo de José Maria Aznar ter concedido uma licença de prospecção de petróleo à Repsol, numa zona marítima próxima das Canárias, que Marrocos considera sob sua jurisdição. Para além desta disputa, os dois países mantêm diferendos sobre imigração clandestina, importação de produtos agrícolas e licenças de pesca.

Em Abril de 2002 o presidente George W. Bush anunciou a intenção de estabelecer um acordo de comércio livre com Marrocos. Esta atitude invulgar dos EUA, que apenas mantêm tais acordos com o Canadá, México, Israel e a Jordânia, visou recompensar Marrocos pela aliança de mais de duas décadas, consolidada por uma postura activa na guerra global contra o terrorismo. Em Maio, a polícia marroquina prendeu três sauditas membros da Al Qaeda que, supostamente, planeavam atacar navios da NATO no estreito de Gibraltar. Porém, as autoridades de Rabat informaram que os atentados estavam a ser planeados em Ceuta e Melilla.

Esta ligação dos terroristas aos enclaves espanhóis em Marrocos é pouco credível. Com uma costa marroquina tão extensa e deficientemente vigiada, porque razão haveriam os membros da Al Qaeda de preparar ataques contra interesses ocidentais em dois territórios sujeitos a um rigoroso controlo de fronteiras? Restam poucas dúvidas que terá sido um argumento da pressão política internacional que Rabat desenvolve para obter a devolução de Ceuta e Melilla.

A MANOBRAS DIPLOMÁTICA E MILITAR

No quadro desta pressão, em 11 de Julho, Marrocos ocupou o pequeno ilhéu de Perejil/Leila com seis militares, que acamparam e içaram a bandeira do seu país. O acto foi justificado com a necessidade de controlar a imigração ilegal e combater o terrorismo. Do ponto de vista diplomático o governo de Marrocos sabia que, embora as suas relações com Washington fossem muito boas, os EUA não adoptariam uma posição desfavorável a Espanha. Restou-lhe, por isso, o apoio claro da Liga Árabe, organização cujas capacidades económicas, militares e políticas são muito inferiores às da UE.

A Espanha reagiu prontamente. No campo diplomático obteve o apoio da UE, que solicitou a Marrocos a retirada imediata dos seus militares, sob pena de sofrer sanções económicas. No campo militar e, segundo a imprensa, enviou imediatamente para a área 4 lanchas de fiscalização da Guarda Civil e outras tantas da Marinha de Guerra. Posteriormente, como os

militares marroquinos não retiraram, a Espanha reforçou o dispositivo naval em Ceuta e Melilla com as fragatas “Numancia” e “Navarra”, com as corvetas “Infanta Elena” e “Cazadora”, e 1 submarino. Para além disso, manteve em alerta aviões F/A 18 Hornet.

Apesar do envolvimento de forças militares, nenhum dos governos ameaçou com a guerra. Madrid terá ponderado a suspensão do acordo de cooperação e amizade assinado com Rabat em 1991, e tirou partido dos efeitos devastadores que as eventuais sanções da UE teriam na débil e euro dependente economia marroquina.

O CATALIZADOR DO DESAFIO

Porque razão Marrocos desafiou a Espanha sabendo que a reacção seria pronta e decisiva?

Rabat tinha de responder à pressão externa desencadeada por Madrid, com a concessão da licença de exploração de petróleo no mar das Canárias, e com as exigências relativas ao controlo da imigração clandestina, à importação de produtos agrícolas e às licenças de pesca. Tinha, igualmente, de aliviar a pressão interna resultante da cooperação com os EUA na guerra global contra o terrorismo, que levava à prisão de membros da Al Qaeda, mas degradara a popularidade do rei Mohammad VI.

Por outro lado, Marrocos estava seguro que a resposta espanhola não seria materializada por uma ofensiva militar. Um pequeno rochedo deserto, do tamanho de um campo de futebol e ocupado por seis militares, não justificaria tal atitude.

Foi neste contexto que o governo de Rabat decidiu desencadear uma crise político-militar internacional. Externamente, não passou de um gesto simbólico da sua determinação de continuar a desafiar Espanha, na expectativa de, pouco a pouco, conquistar parcelas de soberania em Ceuta e Melilla, e contrapartidas económicas na UE. Internamente, contribuiu para desviar as atenções da oposição ao regime.

AS LIÇÕES MILITARES

A disputa pelo ilhéu, associada à exploração de recursos petrolíferos nas imediações das Canárias, comprova que as actividades económicas desenvolvidas no mar continuarão a ser objecto de permanentes manifestações dos interesses nacionais dos países ribeirinhos. Por isso, requerem o emprego de um poder militar especializado – as Marinhas de Guerra – que constituem, muitas vezes, a única forma de defender o território nacional das ameaças contrárias.

No caso vertente, a Marinha de Guerra espanhola foi empregue em apoio da política externa, sem utilização real da força, mas demonstrando a possibilidade de exercício da violência, de forma a credibilizar, a dar confiança e segurança ao desenvolvimento da manobra diplomática do governo de Madrid na condução da crise. Porém, Marrocos só lançou o desafio usando meios militares, porque o dispositivo naval espanhol nos enclaves de Ceuta e Melilla, naquela ocasião, não era suficientemente dissuasor desse tipo de protagonismos estratégicos.

Num primeiro momento, quando foram enviadas para a área as lanchas de fiscalização da Guarda Civil e da Marinha de Guerra, a atitude do governo espanhol foi de pronta contestação da atitude marroquina, através da constituição de um posicionamento operacional específico, com visibilidade, mas flexível, para não fazer subir o nível da crise antes de com-

preender os objectivos de Rabat e desenvolver esforços diplomáticos nas instancias internacionais.

Embora percebendo rapidamente que o desafio lançado por Marrocos não passava de um gesto simbólico com as finalidades externas e internas antes referidas, e beneficiando do apoio da UE, o governo de Madrid reforçou o dispositivo na área de crise com fragatas, corvetas e um submarino. Foi uma atitude de demonstração política do seu poder, destinada a: dissuadir qualquer reacção militar marroquina; assumir o controlo marítimo dessa área; garantir a projecção de força necessária à reposição da soberania.

A Marinha de Guerra de Marrocos, devido ao desequilíbrio do seu sistema de forças, que integra apenas algumas fragatas e corvetas, sem qualquer submarino, não pôde ser utilizada pelo governo de Rabat para, no quadro de uma crise deliberada e bem pensada, exercer maior pressão sobre Espanha, atraindo a atenção da comunidade internacional durante mais alguns dias. Se Marrocos dispusesse de submarinos, os seus navios de superfície poderiam ter saído para o mar, adoptando comportamentos ajustados à situação política e militar, respeitando as leis internacionais e evitando incidentes com a Marinha de Guerra de Espanha. Desta forma, sem criar risco de guerra, o governo de Rabat tiraria partido da prolongada mediatização da crise e dos factores psicológicos associados ao objectivo político de recuperação de Ceuta e Melilla. Com efeito, naquelas circunstâncias, a Marinha de Guerra espanhola, para alcançar os mesmos resultados, seria obrigada a empenhar mais unidades navais, algumas das quais se encontram com estados de prontidão superiores a 8 dias.

O submarino espanhol conferiu o domínio do mar à sua Armada. A faculdade de ocultação, autonomia, capacidade para actuar isolado e para colaborar com as forças de superfície, representou um potencial de combate perante o qual as fragatas e as corvetas da Marinha de Guerra de Marrocos não serviriam para credibilizar as intenções do seu governo, mesmo no contexto de uma crise de baixa intensidade. Como ficou provado, um sistema de força naval com capacidades combatentes desequilibradas, tem pouca utilidade estratégica. Na maior parte das vezes não serve sequer para viabilizar posturas negociais. Por isso, uma Marinha de Guerra que disponha apenas de meios de superfície, não representa força, mas fraqueza e desperdício, porque consome recursos sem proporcionar a correspondente contrapartida de segurança.

A solidariedade demonstrada pela UE à Espanha foi importante para a resolução da crise. Todavia, embora nenhum país tenha capacidade para se bastar a si próprio em termos de segurança, face à multiplicidade de ameaças, há um nível mínimo de auto suficiência militar, que é indispensável para evitar factos consumados e garantir o tempo necessário para a diplomacia fazer actuar os mecanismos internacionais de resolução de crises. É esse nível mínimo de capacidades militares, edificadas com equilíbrio e mantidas com eficácia, que garante a dissuasão ou as iniciativas de defesa próprias, e permite a par-

ticipação qualificada em alianças militares que complementam as necessidades de defesa de todos os países.

Se o planeamento de forças navais de Espanha estivesse assente na utopia irresponsável da inexistência de ameaças, nomeadamente as protagonizadas por Marrocos, país com o qual Madrid até mantém um acordo de cooperação e amizade desde 1991, para se desenvolver apenas com base em novos riscos e perigos relacionados com os tráficos de droga e pessoas, ou com a protecção dos recursos marinhos, o desfecho da crise seria bem diferente. Conter esses riscos e perigos não fez desaparecer a necessidade clássica do uso da força naval para alcançar finalidades políticas associadas a reivindicações soberanas sobre espaços terrestres e marítimos.

A disputa em torno do ilhéu mostrou a importância do papel das Marinhas de Guerra na gestão de crises, tirando partido da sua autonomia, liberdade de circulação e aptidão para projectar poder sobre terra. Evidenciou que só a capacidade combatente justifica a sua existência para dissuadir e conter as

ameaças. Como ficou demonstrado, o emprego das lanchas de fiscalização espanholas apenas serviu para mostrar discordância política. A afirmação da soberania e a resolução satisfatória da crise requereram a força que só os meios navais combatentes possuem.

É certo que a Espanha tem gastos importantes com a sua Marinha de Guerra. Contudo, sai-lhe muito mais barato do que ver os seus interesses vilipendiados, ter de travar guerras para os defender, ou entregar a sua segurança ao cuidado dos aliados. Se o fizesse,

deixando arruinar a Marinha de Guerra, por considerar dispendiosa a sua edificação e sustentação, perante a materialização de qualquer ameaça militar teria de hipotecar o tesouro público e a liberdade de acção política e económica durante várias décadas, como já aconteceu diversas vezes a Portugal.

O desafio de Marrocos a Espanha demonstra que a História não pode ser esquecida. As questões estratégicas, sobretudo as que se relacionam com espaços terrestres e marítimos, embora adormecidas durante décadas, podem eclodir a qualquer momento. Por isso, as capacidades navais para defrontar as ameaças têm de existir antes de elas se concretizarem, em virtude de os tempos de aviso e de reacção serem sempre muito curtos. Como afirmou Napoleão, o tempo é algo que nunca se recupera.

Na realidade, uma Marinha de Guerra confiável não se improvisa, porque os seus meios não são susceptíveis de produção imediata. Ou existem e são mantidos como instrumentos eficazes de defesa, ou o vazio de poder será explorado. Os idealistas até podem ignorar a dinâmica do poder nas relações internacionais e aceitar os avanços dos poderes contrários. Porém, os políticos e os militares, se o fizerem, revelam vocação suicida e falta de sentido de Estado, pelo que não serão merecedores da suprema confiança que a Nação neles deposita.



Viagens de Instrução

As viagens de instrução dos cadetes da Escola Naval são o natural complemento formativo que se exige à preparação de um futuro Oficial de Marinha. E não se trata apenas de pôr em prática conhecimentos técnicos aprendidos ao longo do ano lectivo, e que têm a ver com a navegação, os serviços de bordo e a táctica naval. Sobretudo, é preciso que os cadetes experimentem os longos períodos de permanência no mar com as condicionantes que isso implica, para que se adaptem perfeitamente ao que é o essencial da vida de marinheiro e possam manter as melhores capacidades físicas e intelectuais, em qualquer circunstância da vida que os espera, seja em tempo de paz, seja na eventualidade de qualquer conflito ou crise. Por isso elas são insubstituíveis e, mesmo representando um esforço económico elevado, que este ano se agravou com as carências a que a Marinha se viu sujeita, nunca poderão deixar de se efectuar.

Os cursos Martim Afonso de Sousa, Almirante Sarmiento Rodrigues, Vice-Almirante Teixeira da Mota e Gaspar Corte Real, correspondendo ao 4º, 3º 2º e 1º ano da Escola Naval, efectuaram as suas viagens de instrução no final do ano lectivo 2001-2002, utilizando meios navais diferenciados, por períodos bem mais curtos do que é habitual e com programas bastante modestos no que respeita a visita de portos internacionais. Assim o exigiram as restrições financeiras, que sempre obrigam a dimensionar os objectivos de acordo com a escassez dos meios. O 4º ano embarcou na "Hermenegildo Capelo" e "Sacadura Cabral", cumprindo o objectivo fundamental de integrar os cadetes na realização de exercícios tácticos onde se evidencia a utilização daquele tipo de meios navais. Uma viagem curta mas de actividade intensa, que beneficiou da possibilidade de efectuar exercícios com forças navais estrangeiras. O 3º e 1º anos embarcaram na "Sagres", em

períodos diferentes e, naturalmente, com programas distintos, correspondentes aos conhecimentos de um e outro curso: mais navegação costeira, treino com embarcações para o 1º ano; mais navegação oceânica para o 3º, com distribuição de outras responsabilidades a bordo. O 2º ano dividiu-se pela corveta "Augusto Castilho" em missão SAR e pelo NRP "Polar" do Grupo de Navios da Escola Naval. Naturalmente que a maneira de estar num e noutro navio são absolutamente distintas, mas ambas são fundamentais na preparação dos oficiais da nossa Marinha.

Foram viagens muito curtas, intensas em actividade formativa para os cadetes, que, mesmo assim, representaram um esforço financeiro difícil de suportar na actual conjuntura económica, mas que é indispensável ao cabal cumprimento da missão da Escola Naval, e que a todos nós diz respeito.

Colaboração da Escola Naval

NE "Sagres"

Qualquer viagem começa muito tempo antes do momento da largada do cais. Obviamente que isto compreende os aspectos ligados ao planeamento, ao abastecimento, aos trabalhos de preparação remota e imediata, enfim, ao aprontamento geral do navio. Mas, quando se fala da Viagem de Instrução na Sagres, compreende igualmente um amplo imaginário, umas vezes mais elaborado que noutras, cuja construção se inicia praticamente no primeiro dia de Escola Naval. É a viagem das grandes tiradas, dos portos desconhecidos, longínquos e deslumbrantes mas também o mais longo teste de

adaptação à vida no mar e que certamente deixará as memórias mais vivas... É a viagem que confirma a vocação marinheira dos candidatos a Oficiais da Armada Portuguesa e que se liga ao nobre património, herdado dos tempos mais áureos da história nacional, da arte de trazer novos mundos ao mundo.

Curso "Almirante Sarmiento Rodrigues" (3º Ano)

À medida que o tempo fluía e a viagem se aproximava, o conhecimento do tempo de navegação e dos portos a escalar, provocou imediatamente um redimensionar de

expectativas: ao longo de um mês a Sagres visitaria os portos do Funchal, de Las Palmas e de Ponta Delgada.

O sentimento de partida era curiosidade, alimentada pela magia da despedida. Passada a linha de entre-torres, começou mesmo a viagem, Lisboa ficava para trás e o rumo a seguir levava ao Funchal.

As viagens de instrução de cadetes da "Escola Naval" 2002

	Lisboa (BNL)	24 Junho
28 Junho	Funchal	1 Julho
5 Julho	Las Palmas	8 Julho
14 Julho	Ponta Delgada	17 Julho
23 Julho	Lisboa (Alcântara)	26 Julho
29 Julho	Portimão	1 Agosto
6 Agosto	Lisboa (BNL)	

O muito trabalho e o muito a saber era acompanhado por uma tenaz vontade de fazer e de aprender. Depois, quantas vezes com uma pontinha de cansaço, também havia lugar para o convívio e conversas mais ou menos longas sobre a faina, a Escola, os amigos e, também, aquilo e aqueles que nos esperavam em Lisboa.

Apesar do extenso leque de terminologia nova, ao terceiro dia já era possível associar as "vozes" com as actividades: "amora e caça!"; "carrega!"; "iça!"... Será certamente difícil esquecer pequenos momentos de orgulho experimentados ao contemplar a cruz de Cristo nas velas enfunadas pelo vento: "foram velas como estas que levaram os portugueses na descoberta mundo. Neste pano cheio, está também o nosso suor que se junta ao de tantos que nos antecederam com o seu querer e o seu saber".

Os últimos dias de Junho trouxeram o aroma das flores do arquipélago da



Instrução de navegação.



Faina do leme.

Madeira. Os olhos atentos do vigia procuravam a ilha de Porto Santo para, numa voz clara, comunicar o contacto. O passar do quarto era o passar de uma esperança: “espero que ele tenha mais sorte”. Depois de se avistar Porto Santo, foram precisas poucas horas para chegar a terra firme, no Funchal. O marinheiro, que vem do mar e sabe que para ele voltará em breve, é exímio em tirar proveito do pouco tempo que está em terra: toma conhecimento das novas paragens, percorre os espaços, recolhe alguns registos fotográficos, experimenta a gastronomia local, dá um pezinho de dança aqui, um copo ali, e dá largas à sua capacidade de convívio.

A Sagres desperta nas comunidades por onde passa sentimentos de nobreza, patriotismo, carinho, e alegria que se estendem à guarnição e cadetes. Isso mesmo se percebeu no Funchal, nomeadamente entre as visitas que, acompanhadas pelos cadetes, percorreram o navio.

Estar atracado significa também aprumo, serviços de manutenção e de limpeza ainda mais apurados, rigor na segurança, fineza no trato e o mesmo ritmo no levantar e nas formaturas.

Chegou depressa o primeiro dia de Julho, tempo de partir para novos rumos. As amarras da saudade de um porto, não podem impedir o navegante de prosseguir viagem rasgando as águas do imenso oceano. A cidade de Las Palmas esperava a Sagres cinco dias depois.

Ventos favoráveis, orientações precisas, moral férrea, trabalho de equipa, eram alguns dos elementos que faziam a arte de navegar e acompanhavam a Sagres na sua doce dança sobre as leves ondas do mar. Após aproximação e passagem pelas ilhas que marcam o ponto mais a sul do território nacional, as Selvagens, por entre a neblina do alvorecer de um novo dia, emergia a Grã Canária do arquipélago das Canárias. O “puerto de la Luz”, na cidade de Las Palmas, era o cais de honra previa-

mente destinada a tão insigne barca.

Aos três dias em terras insulares de Espanha, sucederam-se seis dias de vida a bordo, rumo novamente a terras nacionais, desta feita Ponta Delgada, ilha de São Miguel, nos Açores.

O vento fraco que entrava pela proa e o mar quase “chão” solicitaram os

préstimos da máquina, havia que garantir a chegada ao novo porto na data prevista. Entretanto, no tombadilho, numa das jornadas da tirada, houve ocasião para uma instrução de armamento portátil, onde participaram todos os cadetes do curso “ALM Sarmiento Rodrigues” e alguns elementos da guarnição.

A meados do mês de Julho, depois de se passar ao largo da ilha de Santa Maria, vislumbrou-se a imponente ilha de São Miguel.

Os ecos ouvidos de quem já palmilhou estas paragens, motivaram a incursão em todas as direcções da ilha. A sua beleza surpreendia os forasteiros em cada esquina: a vegetação, as cascatas, as caldeiras e outros fenómenos vulcânicos, a fauna, o recortado da paisagem enchiam os olhos e o coração. As máquinas fotográficas não paravam de disparar num intento de levar pedaços da ilha e de tão reconfortantes vivências que, certamente, se tornarão memória inolvidável.

De novo no mar, de novo impelidos pelo vento, já na última tirada, de regresso a Lisboa. Logo agora que se começavam a dominar os novos conceitos da vida marinheira e a criar os automatismos necessários a operar num navio com as características da Sagres, o término da viagem já aparecia ao alcance da visão. Havia que saborear os últimos dias de navegação, calcular os últimos pontos astronómicos, terminar os trabalhos escritos sobre os serviços de bordo, proceder à avaliação escrita das aprendizagens.

A aproximação à costa de Portugal continental foi feita com um sorriso estampado no rosto. É sempre bom regressar ao seio do lar, pouco a pouco, a paisagem começou a tornar-se familiar: a Torre de Belém, o Padrão dos Descobrimentos, a ponte sobre o Tejo, a Doca de Alcântara. Iniciaram-se as manobras de atracação. A Viagem de Instrução do 3º ano do curso “Almirante

Sarmiento Rodrigues” foi concluída.

Curso “Gaspar Corte Real” (1º ano)

Após um ano lectivo na Escola Naval os cadetes do curso “Gaspar Corte Real” efectuaram a sua primeira viagem de instrução. Foram onze dias a bordo da “SAGRES” tendo como porto de escala Portimão e alguns fundeadouros na costa do Continente, tendo como objectivo a adaptação à vida no mar e a prática de navegação costeira.

Após a largada de Alcântara e navegando a “todo o pano” a Barca fez-se ao mar e deixou a costa cada vez mais longe, o vento soprou de feição e foi tempo de sentir o mar e o vento, de marear, de fainas de mastros...

O tempo corria mais que a nossa vontade. Foi necessário viver depressa para apreender o máximo.

Passados três dias chegámos a Portimão e após uma curta estadia partimos rumo a Lagos. Praticou-se navegação costeira e após fundear na baía de Lagos arriaram-se as embarcações para a prática de remo, vela e manobras com o gasolina.

Decorridos oito dias desde a saída de Lisboa, levantámos ferro e lentamente navegámos ao longo da costa, passámos a Ponta de Sagres, onde se prestaram as honras da ordenança e homenageámos os que cruzando os oceanos deram Portugal a conhecer ao Mundo.

Lisboa aproxima-se e já se vê a Base Naval, os cadetes do curso “Gaspar Corte Real” e os quatro cadetes da Academia Militar e da Força Aérea que se lhes juntaram terminaram a sua 1ª viagem a bordo do N.R.P. “SAGRES”.

Resumo da navegação efectuada

Horas de Navegação	Vela	374h 30m
	Motor	224h 40m
	Total	599h 10m
	% vela	62,5%
Milhas percorridas	Vela	1888 mi
	Motor	1531 mi
	Total	3419 mi
	% vela	55,2%

Os dias vividos a bordo da “SAGRES”, nas viagens de instrução, ficarão eternamente gravados na memória de todos aqueles que nelas tomaram parte. O sabor a pouco não impediu o extraordinário enriquecimento em novos conhecimentos e saberes, no fortalecimento do espírito de corpo, na camaradagem e amizade, na adaptação à vida do mar e à vida a bordo, no convívio, na formação humana, marinheira e técnica com vista ao futuro.

Colaboração: Cap.Frag. A. R. Carrilho - Comte. do N.R.P. “SAGRES”
Cap.Ten. C. Canas - Dir. de Inst. do curso “Alm. Sarmiento Rodrigues”

Fragatas "Comte. H. Capelo" e "Comte. Sacadura Cabral"

No âmbito da Viagem de Instrução dos cadetes do 4º ano da Escola Naval, o curso "Martim Afonso de Sousa" embarcou nas fragatas NRP "Comandante Hermenegildo Capelo" e NRP "Comandante Sacadura Cabral", que para a execução da missão constituíram a Força Naval TG 443.04 (Task Group 443.04). A força naval zarpou de Lisboa no passado dia 01 de Julho, fez escala em Portimão e no Funchal, regressando quinze dias mais tarde ao porto de partida.

Para comandar a TG 443.04 foi nomeado o capitão-de-fragata Fernandes de Carvalho, comandante do NRP "Comandante Hermenegildo Capelo", sendo o NRP "Comandante Sacadura Cabral" comandado pelo capitão-de-fragata Rocha de Freitas. Integrou também a força naval, mas apenas no período de 3 a 5 de Julho, o NRP "Alvares Cabral" comandado pelo capitão-de-fragata Correia Andrade.



O principal objectivo desta viagem de instrução foi proporcionar aos cadetes embarcados o treino de mar, com maior incidência para o emprego táctico e operacional de meios navais integrados em forças navais e em ambientes multi-ameaça. Paralelamente, foram transmitidos conhecimentos técnicos específicos dos navios da classe "Comandante João Belo" aos cadetes das classes de Engenharia Naval, Administração Naval e Fuzileiros. Foram também definidos como objectivos para esta viagem de instrução a participação no exercício aéreo *DARING EAGLE 02*, uma demonstração naval aos Cursos Superiores de Defesa dos 3 ramos das FA e efectuar treinos de oportunidade com outros meios navais que transitaram na área de interesse estratégico permanente nacional. Esses treinos foram efectuados com a força naval da NATO

MCMFN (Mine Countermeasures Force Northern Europe), com a força naval permanente da NATO STANAVFORLANT (Standing Naval Force Atlantic) e por último, mas nem por isso menos importante, com uma força naval holandesa composta por duas fragatas e um reabastecedor em trânsito do mediterrâneo para a Holanda.

Após largar de Lisboa, a força efectuou um exercício com a força de draga-minas composta por 6 navios sendo navio chefe o HMS "Dumbarton Castle" e que, consistiu em transitar num canal de navegação com ameaça de minas. Seguiram-se diversos treinos de defesa aérea com aeronaves da Força Aérea Portuguesa e de outras nações aliadas, no âmbito do exercício *DARING EAGLE 02*. Foi no período de 1 e 5 de Julho que os exercícios com meios externos à força se realizaram, incluindo exercícios de luta anti-submarina com o submarino NRP "Delfim", outros exercícios de defesa aérea e as operações de reabastecimento no mar com o reabastecedor HNLMS "Amsterdam". A demonstração naval aos oficiais do Curso Superior de Defesa dos 3 ramos das FA realizou-se na manhã do dia 5, embarcando estes para o efeito no NRP "Alvares Cabral".

No dia 6 de Julho a TG 443.04 atracou em Portimão, de onde largou na madrugada do dia 8 de Julho com destino ao Funchal.

2.ELEMENTOS SOBRE A NAVEGAÇÃO EFECTUADA

	Tempo de Missão	Horas de Navegação	Taxa de Navegação	Milhas Percorridas	Velocidade Média (nós)
Total	335h 29m	211h 41m	63 %	2453.4	11.6

Durante o trânsito até ao Arquipélago da Madeira foram efectuados, sendo os mais importantes um exercício de artilharia com tiro real, um exercício de prestação de auxílio a um navio sinistrado no mar a necessitar de assistências medica e técni-

ca imediatas, e um exercício de luta de superfície com objectivo de efectuar uma protecção do porto do Funchal contra



Fragatas "Comte. H. Capelo" e "Comte. Sacadura Cabral" atracadas no Porto do Funchal.

acções de terrorismo.

Durante a permanência dos navios no Funchal decorreram diversas actividades protocolares, incluindo actividades desportivas com as guarnições e com os cadetes da Escola Naval. No dia 13 os navios largaram para a última tirada da viagem, onde se salienta a realização de um exercício com a STANAVFORLANT na madrugada de dia 15, após o qual se iniciou o derradeiro transito até ao mesmo Tejo que vira a força partir 15 dias antes.

Apesar do curto período de tempo atribuído à viagem, o esforço e empenho dos cerca de 340 militares pertencentes às guarnições do NRP "Comandante Hermenegildo Capelo" e NRP "Comandante

NAVEGAÇÃO EFECTUADA DURANTE A VIAGEM

1. MOVIMENTOS DO NAVIO

CHEGADA	PORTO / FUNDEADOURO	PARTIDA
-	BNL – Cais 3N	010828Z JUL02
051101Z JUL02	FUNDEADOURO SESIMBRA	051318Z JUL02
060854Z JUL02	PORTIMÃO	072309Z JUL02
091014Z JUL02	FUNDEADOURO PORTO SANTO	092137Z JUL02
100741Z JUL02	FUNCHAL	130734Z JUL02
150757Z JUL02	BNL – Cais 3N	-

Sacadura Cabral", na perspectiva da formação dos cadetes, permitiram a chegada a Lisboa com o espírito de missão cumprida.

Colaboração dos NRP "Comte. H. Capelo" e NRP "Comte. Sacadura Cabral"

Corveta “Augusto Castilho”

Base naval de Lisboa, 27 junho de 2002 às 0930 locais. No ETO ouve-se o apito do mestre seguindo-se-lhe a pragmática voz do Of. Imediato dizendo “Estabelecida a condição geral 8 – Faina Geral, Faina Geral”. Começava assim mais uma navegação do NRP “Augusto de Castilho”. Para a guarnição, esta era apenas mais uma missão SAR a cumprir, com o aliciante de uma escala no estrangeiro (algo infelizmente raro nos dias que correm), mas para os cadetes do curso Valm Teixeira da Mota, esta era a sua viagem de instrução.

Soltadas as amarras o navio largou da base e fez-se ao mar, não sem antes ter atracado no cais militar do Portinho da Costa para efectuar uma faina de munições. Após as sempre *pincelosas* arrumações de material e os cadetes distribuídos pelas cobertas previamente estabelecidas, estes iniciaram a sua viagem sendo integrados nos quartos à ponte, à central de máquinas/LA e à TSF, pois assim não se *enfegava* a ponte com muita gente (questões óbvias de segurança) e os cadetes teriam oportunidade de observar outros locais e serviços.

Até Leixões não haveria mais nada a registar a não ser as constantes *sondagens ao fundo do mar*, vulgo enjoo, uma vez que o Rei Neptuno não teve muitas complacências para quem o houvera desafiado, e o sempre omnipresente aviso ao ETO “Estabelecida a condição especial 3-F-vistoria” - uma constante durante toda a viagem – que fez com que os Srs. Cadetes tivessem de sujar as suas mãos no peixe.

Em Leixões cumpriu-se a tradição de quem atraca neste porto em viagem de instrução, ou seja, visita às Caves do Douro, com a normal prova de vinhos (houve quem provasse mais



Postos de Honras à passagem por Sagres.

do que devia...). Dois dias depois (01Jul02) o navio largou em direcção à Figueira da Foz fazendo um pequeno desvio pela fronteira norte e mais uma vez o aviso 3-F dominou. A curta passagem pela Figueira (02Jul02 a 03Jul02) deu para retemperar os ânimos seguindo o navio para as pacíficas águas do sul.

Após uns dias de mar finalmente Portimão (05Jul02). Aqui, como é normal e sabido, desenvolvem-se as melhores actividades extracurriculares das redondezas e arredores. Foi no entanto a bordo que se desenrolou um dos exercícios mais *sui generis* alguma vez vistos – O de ameaça de bomba. Quaisquer palavras que aqui escreva não serão suficientes para relatar o evento, registando-se apenas o espectacular desempenho do *Alfa Bravo 1* e *Charlie Delta 2* (dois cadetes figurantes) que muito ajudaram a tornar o exercício o mais real possível.

Largamos de Portimão (07Jul02) esperando pela frente 5 dias de mar. Após umas

vistoriazinhas na fronteira (desta vez no sul) seguimos para o banco do Gorringe para se efectuar um exercício de tiro real. Assim e após todos os *check safety* de rotina, lá demos *fogo à Peça* tendo sido “despejadas” 20 munições de 76mm, 120 de 40mm (com a participação de alguns cadetes na peça) e 1200 munições de G-3 tendo todos os cadetes feito gosto ao dedo.

No dia 12 de Julho chegamos finalmente ao porto de Cadiz tendo o Comandante do Navio oferecido uma recepção a bordo às entidades locais que se prolongou pela noite com fados e guitarradas. Feliz coincidência foi o facto de estarem a decorrer as festas em San Fernando para enorme satisfação do pessoal.

No dia 16 de Julho o navio atracou na Base Naval de Lisboa terminando a viagem de instrução.

Colaboração do NRP “Augusto Castilho”

NE “Polar”

Após terminado o ano lectivo 2001/2002 na Escola Naval, realizaram-se duas viagens de instrução no N.R.P. “Polar”.

A primeira decorreu no período de 27 de Junho a 16 de Julho, sob o comando do CFR Xavier da Cunha, com os cadetes do 2º ano do curso “VALM Teixeira da Mota” (três grupos de 12 cadetes) em conjunto com o N.R.P. “Augusto Castilho”, a segunda, sob o comando do CTEN Machado da Silva, decorreu no período de 27 de Julho a 2 de Agosto, com os cadetes da classe de Médicos Navais dos 2º e 3º anos (15 cadetes), respectivamente, dos cursos “VALM Teixeira da Mota” e “ALM Sarmiento Rodrigues”.

Durante a viagem de instrução foi possível navegar perto de costa e praticar vários portos do continente e estrangeiro. Assim, os objectivos da viagem do 2º ano – adap-

tação à vida no mar, praticar navegação estimada e costeira, conhecer as regras para evitar abalroamentos no mar (RIEAM)



NE “Polar”.

e o reconhecimento da balizagem (IALA) – foram atingidos. Integrando a guarnição do navio, os cadetes tiveram oportunidade de executar as mais variadas tarefas de bordo, quer a navegar quer atracado, destacando-se a de adjunto ao oficial de quarto, faina de mastros, limpeza e manutenção do navio, serviços a bordo bem como a confecção de todas as refeições.

No período de 27 de Junho a 16 de Julho, os portos visitados foram: Peniche, Figueira da Foz, Sines, Vilamoura, Portimão, e Puerto de Santa Maria (Cadiz). Percorreram-se 718 milhas em 20 dias.

No período de 27 de Julho a 2 de Agosto foram visitados os portos de: Vilamoura, Lagos e Portimão, tendo sido percorridas 335 milhas em 6 dias.

Colaboração do NE “Polar”



Inauguração do Parque de Pesados e Estação de Serviço da Direcção de Transportes

O Vice-Almirante Vice-Chefe do Estado Maior da Armada, VALM VIDAL ABREU, inaugurou no passado dia 18 de Julho de 2002 o Parque de Pesados e Estação de Serviço da Direcção de Transportes, em cerimónia que contou com a presença do VALM SSM, CALM RA, CALM DA, CALM DI, CALM FLOT e PETROGAL, S.A, representada pelo Administrador Eng.º Guido de Albuquerque, Director para a área Aviação e Marinha Eng.º Sousa Nunes e Director de Mercado Eng.º Jorge Azedo, para além de outros convidados militares e civis, de entre os quais representantes das empresas de Arquitectura e Projecto 2.1, de construção Quinagre e de fiscalização CPGF, participantes neste projecto de parceria entre a Petrogal e a Marinha.

Apresentados os cumprimentos de boas vindas, o VALM VCEMA e o Administrador da Petrogal descerraram uma placa comemorativa, seguida da bênção das instalações pelo Capelão da BNL.

O programa prosseguiu com alocações do Director de Transportes, do Administrador da Petrogal e do Vice-Almirante VCEMA, que salientaram a importância dos investimentos realizados num esforço conjunto entre a Petrogal e a Marinha, com vantagens recíprocas e benefícios resultantes da saída da DT da Estação Naval que assim ganhou espaço e outra dignidade, minimizando-se o impacto ambiental e a poluição nessa área da BNL e de que saiu igualmente dignificada a Direcção de Transportes pela criação de melhores condições de trabalho a nível oficial, administrativo, de gestão e bem estar para todos.

Seguiu-se a visita às instalações, durante a qual foi possível analisar a capacidade de estacionamento em área coberta de viaturas pesadas de passageiros e pesados de mercadorias e de alguns ligeiros, tendo sido realizados testes às Estações de lavagem automática de viaturas pesadas e ligeiras e



Descerramento da placa de inauguração do Parque de Pesados.

Estação de Serviço e Lubrificação de pesados.

No final foi oferecido um almoço no Salão Nobre do Palácio do Alfeite às entidades convidadas.

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO PARQUE DE PESADOS E ESTAÇÃO DE SERVIÇO

- Trata-se da última das infraestruturas de um conjunto de três projectos do processo de modernização da Direcção de Transportes e que complementa as capacidades do centro de inspecção e oficinas de reparação de viaturas ligeiras, a funcionar no Edifício-Sede, localizado na sua proximidade (ver R.A. nº 353).

- O Parque de Pesados e Estação de Serviço foi construído na zona compreendida entre a Sub-Estação de Electricidade da BNL e o Centro de Medicina Naval, ocupando uma área de 3800 m², distribuída por uma zona de estacionamento de viaturas pesadas (40) de passageiros e mercadorias coberta com estru-

tura metálica "NAVISTHAL", uma zona de estacionamento de viaturas ligeiras (12), uma Estação de Serviço coberta dispondo de fossa de lubrificação para pesados, ferramentaria, compressor de ar e casa de bombas de água de lavagem, instalações de apoio e gabinete para o pessoal encarregado e de duas baías de lavagem automática de ligeiros e pesados.

- A Estação de Serviço está equipada com separador de hidrocarbonetos e de um reservatório para óleo queimado, cumprindo os requisitos de protecção ambiental.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Com a inauguração deste projecto foram concluídos os programas de infraestruturas para a Direcção de Transportes, de acordo com os objectivos estratégicos e sectoriais definidos na Directiva de Política Naval e ainda o da saída da DT da Estação Naval, conforme definido no respectivo Plano Director. Desse modo concretizaram-se a remodelação do Edifício-Sede da DT, a construção de uma Estação de Lavagem de viaturas ligeiras na Doca da Marinha e a construção deste Parque de Pesados e Estação de Serviço na BNL.

- Com os investimentos realizados na sub-área funcional de transportes e a prioridade atribuída à sua modernização, a Marinha passou a dispor de um Organismo de Direcção Técnica com capacidades técnicas e funcionais que permitirão o exercício muito mais completo das suas funções, garantindo uma melhor e permanente capacidade e disponibilidade para apoio técnico e logístico em transportes terrestres e fluviais para toda a actividade das Unidades e Organismos.



V. Borges Brandão
CMG EMQ



Vista geral do Parque de Pesados.

A “VASCO DA GAMA” NA STANAVFORLANT

(Conclusão)

6 ABRIL/15 JULHO

Após a estadia em Lisboa e concluída a transferência das funções de navio-chefe da “Vasco da Gama” para a fragata espanhola SPS “Canarias”, a STANAVFORLANT fez-se ao mar a 8 de Abril, e iniciou o trânsito para o Mediterrâneo Oriental, tendo no seu trajecto efectuado um curto período de treino à saída de Lisboa e na área de Rota.

No seguimento do ataque terrorista de 11 de Setembro de 2001 ocorrido em diversos pontos do território dos Estados Unidos, este país membro da NATO invocou o Artigo V do Tratado de Washington que obriga os Estados membros da Aliança a contribuir com um instrumento militar activo, no esforço comum de defesa. A Operação *Active Endeavour* constitui, assim, uma resposta militar da NATO, sendo a componente naval da sua força conjunta, comandada pelo *Commander Naval Forces Southern Europe (COMNAVSOUTH)*. Esta, por seu lado, integra em regime de rotação as duas Forças Navais Oceânicas de Reacção Imediata da NATO, nomeadamente, a STANAVFORLANT e a STANAVFORMED, para além de sub-componentes submarina, de guerra de minas e de aeronaves de patrulhamento marítimo, bem como outros meios temporariamente atribuídos pelas Nações contribuintes ou outras cooperantes, designadamente, da França.

É neste contexto que em 14 de Abril a STANAVFORLANT iniciou o seu 2º período de participação na Operação *Active Endeavour*, que se prolongou por um período de 3 meses. Assim, vinda directamente de Lisboa, a “Vasco da Gama” dirigiu-se de imediato para a área de patrulha atribuída, nas aproximações ao Canal do Suez.



O NRP “Vasco da Gama” em trânsito para o Mediterrâneo.

Simultaneamente, o comandante do navio assumia o comando dos navios do Grupo Bravo, constituído pelas fragatas NRP “Vasco da Gama”, USS “Samuel B. Roberts”, ITS “Granatiere” e HDMS “Olfert Fisher”, sendo este o primeiro grupo a efectuar o período de patrulha em rotação com o Grupo Alfa. Entretanto, a “Vasco da Gama” manteve-se preparada para, a qualquer momento, poder assumir as funções de navio-chefe alternativo do COMSTANAVFORLANT.

Esta missão consiste em estabelecer presença naval no Mediterrâneo Oriental, a fim de demonstrar a determinação da NATO no combate ao terrorismo. Inclui, também, uma vertente de suporte, apoiando a VI Esquadra dos Estados Unidos em operações na mesma área.

As tarefas a efectuar pela força, ao longo de uma área de cerca de 700.000 milhas quadradas, incluem:

- Estabelecer presença naval;
- Vigiar a actividade marítima na área

do Mediterrâneo Oriental, em particular, as aproximações ao Canal do Suez, contribuindo para o reconhecimento de um vasto panorama marítimo;

- Estar preparado para a proteger navios mercantes valiosos ou transportando cargas perigosas;

- Se hipoteticamente necessário – Estar preparado para exercer o controlo sobre a navegação. Tal poderá implicar, caso seja acordado e atribuído um mandato internacional, a execução de vistoria e diversão da navegação mercante;

- Se hipoteticamente necessário – Estar preparado para operar em áreas adjacentes, designadamente, no Mar Vermelho;

- Se hipoteticamente necessário – Estar preparado para executar missões do tipo Não-Artigo V / Operações de Resposta a Crise, nomeadamente, de Assistência Humanitária.

No período de 2 a 11 de Junho, o COMSTANAVFORLANT, Contra-Almirante



A fragata “Vasco da Gama” com a fragata francesa FS “La Fayette” em patrulha ao longo do Líbano.



Operação de reabastecimento com o reabastecedor holandês HNLMS "Amsterdam" alguns no Mediterrâneo Oriental.



Estadia na Base Naval de Souda Bay (ilha de Creta-Grécia) envolvendo excepcionais medidas de segurança.



O COMSTANAVFORLANT, CALM Manuel Otero a bordo da "Vasco da Gama" com o Comandante Pereira da Cunha.

Manuel Otero, embarcou a bordo da "Vasco da Gama", com 2 oficiais e 2 sargentos do estado-maior internacional, a fim de dirigir as operações a partir do navio-chefe alternativo, durante o período de descanso dos navios do Grupo Alfa na Base de Souda Bay, na ilha de Creta. Este movimento permitiu ao COMSTANAVFORLANT o exercício do comando no mar por um período alargado de tempo.

Refira-se a título de curiosidade, que no decorrer do empenhamento do navio na operação *Active Endeavour* bateu-se o recorde de navegação efectuada num só mês pela fragata "Vasco da Gama", atingindo-se as 548 horas de navegação, correspondendo a cerca de 25 dias de mar.

Missão cumprida, a "Vasco da Gama" regressou à Base Naval de Lisboa em 15 de Julho de 2002, após ter terminado o seu quinto

período de atribuição à STANAVFORLANT, e de ter, pela segunda vez, desempenhado as funções de navio-chefe desta força naval de reacção imediata da NATO.

Nestes seis meses de missão percorreu 31 472 milhas, num total de 2 677 horas de navegação, correspondente a uma percentagem de tempo no mar de 61%, tendo permanecido atracada durante 63 dias em portos da Espanha, Grécia, Noruega, Portugal e Turquia.

ELEMENTOS ESTATÍSTICOS

Navios que integraram a STANAVFORLANT durante este período:

- NRP Vasco da Gama
- HMS Norfolk
- FGS Lutjens
- USS Samuel B. Roberts
- SPS Canarias
- HDMS Olfert Fisher
- HNOMS Narvik
- HNOMS Uthaug
- ITS Granatiere
- HNLMS Amsterdam

Portos visitados:

- Souda Bay - Grécia
(25-29ABR)
(01-02JUN)
(05-09JUL)
- Aksaz - Turquia
(17-27MAI)
(17-21JUN)

Milhas percorridas/Vel. Méd.:

- 21 343 milhas/12 nós

Horas de navegação:

- 1 794 Horas

Percentagem de tempo em operações no mar/visita aos portos:

- 76%/24%



(Colaboração do Comando do NRP "Vasco da Gama")

Um momento decisivo no domínio do Índico

No ano de 1503, quando saíram de Lisboa as esquadras de Afonso e Francisco de Albuquerque, mandou D. Manuel que zarpassse uma outra armada de três navios, que levava como Capitão-Mor António Saldanha, fidalgo castelhano que servia na corte de D. Manuel desde há alguns anos. Acompanhavam-no Rui Lourenço Ravasco e Diogo Fernandes Pereira (ou Piteira), que se supõe ser de Setúbal, notável pelo seu conhecimento e experiência na faina do mar. As fontes mais conhecidas não são muito coerentes na descrição dos pormenores do que aconteceu com esta esquadra, na sua viagem até ao Oriente, mas todas apontam para a hipótese de que um erro de navegação na volta do mar do Atlântico Sul fez com que os navios aterrassem antes do Cabo da Boa Esperança, numa pequena baía que ficou depois conhecida por Aguada de Saldanha (hoje Saldanha Bay, em 33° 03'S, 17° 55'E). Gaspar Correia, nas *Lendas da Índia*, vai ao ponto de afirmar que, a partir dessa baía, a armada já não conseguiu dobrar o Cabo, e viu-se obrigada a regressar a S. Tomé para retomar a volta do mar, mas é óbvio que esta hipótese não tem nenhum cabimento, não sendo confirmada por Barros, Castanheda ou Góis. Bastava pensar que Vasco da Gama, na sua primeira viagem, entrou na baía de Santa Helena, ainda mais a norte que a Aguada de Saldanha, e conseguiu demandar o Cabo em menos de uma semana, com dois bordos ao mar. Mas, mesmo pondo de parte esta hipótese absurda de Gaspar Correia, o percurso de Saldanha e dos seus companheiros só ficou perfeitamente esclarecido com a publicação por A. Teixeira da Mota dum relato anónimo desta viagem, acompanhado de um pequeno estudo sobre o mesmo. O texto original foi escrito por alguém que embarcou no navio de Diogo Fernandes, e pertencente a uma compilação existente hoje na Biblioteca Nacional de Florença efectuada no século XVI por um veneziano de nome Alessandro Zorzi. Segundo o mesmo, os navios saíram de Lisboa a 14 de Março de 1503, passaram por Tenerife e Santiago, deixando-se depois ensacar no Golfo da Guiné, onde a corrente os arrastou até à ilha de S. Tomé. A partir daí, as dificuldades para retomar a rota do Cabo eram, naturalmente, muitas, mas foi decidido rumar à costa africana, passando o Cabo de Santa Catarina, e retomando, então, a volta do mar, que os levaria até à Aguada de Saldanha, um pouco a sul da

Baía de Santa Helena, que é a referência do texto anónimo (provavelmente por ser a referência já conhecida, desde a primeira viagem do Gama). Até aqui os navios seguiram juntos, mas é muito provável que se tenham perdido na passagem do Cabo e que esse facto tenha confundido os cronistas do século XVI, que perdem um pouco da sequência dos acontecimentos e relataram sem nexos, factos esparsos de que tiveram conhecimento. O relato de que



A Armada de Lopo Soares de Albergaria (1504)

falamos e que constitui um testemunho coevo, diz-nos que os navios de Rui Lourenço e Diogo Fernandes saíram juntos de Angra de S. Brás e seguiram para norte: o primeiro ficou à espera de Saldanha em Moçambique, mas o outro continuou o seu caminho ao longo da costa africana, passando por Melinde e Mogadíscio. Nesse ano já não conseguiu atravessar para a Índia por ter perdido a Monção favorável, mas fê-lo em 1504, sabendo-se que passou por Brava e Socotorá, chegando a Cochim em 18 de Maio de 1504, quando Duarte Pacheco Pereira defrontava ferozmente os ataques do Samorim de Calecut.

A actividade dos navios de Saldanha e Rui Lourenço está, naturalmente, ausente deste relato, sempre que os mesmos se afastaram de Diogo Fernandes, mas deduz-se de todas as outras crónicas que devem ter andado pela costa oriental africana: passaram por Quíloa e Melinde, impuseram o seu poder

em Mombaça, Zanzibar, e exploraram a entrada do Mar Vermelho, onde sentiram grandes dificuldades para reabastecer de água. Em Setembro de 1504, a armada de Lopo Soares de Albergaria foi encontrá-los em Angediva e levou-os para Cananor.

Penso eu que nesta altura, depois de ter observado a acção das armadas da Índia desde a primeira viagem de Vasco da Gama, e sabendo como se processava o comércio tradicional do Índico naquele tempo, já é possível encontrar um nexo de acção complementar entre as armadas que iam até à entrada do Mar Vermelho – procurando apanhar as “naus de Meca”, no seu local de passagem obrigatória – as que ficavam na Índia dum ano para o outro, e as que repetidamente saíam do reino, por alturas de Março ou Abril, para irem à Índia e voltarem carregadas de especiaria. Juntemos-lhe a ideia (que já havia) de que por Sofala saía uma enorme quantidade de ouro, que circulava por todo o Índico, e era fundamental no negócio das especiarias, e ficaremos com uma visão global de uma parte do comércio oriental, concerteza muito aproximada da que se ia formando em Lisboa. Vendo a situação numa perspectiva estratégica, e atendendo a que o objectivo era o domínio do comércio marítimo, verificaremos que alguns passos decisivos já tinham sido dados: D. Manuel tinha a noção de alguns locais chave que importava controlar, sabia como navegar no Índico, conhecia alguns dos seus inimigos e as suas capacidades, e procurava delinear um plano de acção,

com vista a estabelecer aí a sua soberania. A armada de Lopo Soares de Albergaria, levava treze naus que passaram por Cananor, e seguiram até Cochim e Coullão para carregar especiaria. Mais uma vez Calecut foi atacada pela artilharia portuguesa e duas esquadras inimigas foram derrotadas em Cranganor e Pandarane. Quando regressou ao reino, deixou como Capitão-Mor dos mares da Índia Manuel Teles de Vasconcelos, que assim substituiu Duarte Pacheco Pereira. Cochim começava a ser visto como a base fundamental da actuação portuguesa no Oriente e, dentro em breve, a própria organização militar e comercial iriam ganhar uma outra consistência, com a nomeação de um Vice-Rei. Mas a seu tempo veremos como tudo se passou.



Apresentação do livro sobre o restauro e a recuperação da “Fragata D. Fernando”

Sob a presidência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada realizou-se, no passado dia 16 de Julho, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, a apresentação da obra “Fragata D. Fernando II e Glória – Restauro e Recuperação”.

O Presidente da Comissão Cultural, CALM Leiria Pinto, reportou-se às três fases do projecto de recuperação do navio, que foi complementada com o objectivo de prepará-lo como museu vivo, o que exigiu uma complexa e profunda pesquisa histórica.

Deu a conhecer a génese da publicação e sublinhou o profícuo trabalho realizado o qual permitiu apresentar uma obra de elevada qualidade. Concluiu a sua exposição apresentando uma breve resenha biográfica dos dois autores. Assim, afirmou que o Dr. Manuel Leitão sendo *médico cirurgião, arqueólogo, tradutor, modelista naval e velejador*, com claras provas dadas em todas estas actividades, constitui um notável exemplo que o saber individual pode simultaneamente abranger diversas áreas do conhecimento. Em relação ao Comandante Ferdinando Simões, o co-autor da obra, constatou que depois de ser considerado um destacado mergulhador e um perito em explosivos constitui hoje também um referência no modelismo naval.

Seguidamente o Dr. Manuel Leitão declarou que após ter recebido um convite da Comissão Executiva da Recuperação da Fragata para elaborar um estudo referente à sua mastreação, verificou que a tarefa implicava uma investigação em múltiplas áreas, visto que as informações mais rigorosas estavam gravadas na memória daqueles que aparelhavam os navios e que a transmissão dos conhecimentos tinha vindo a ser feita ou oralmente ou pela prática e não através de textos escritos. Assim, qualquer estudo por mais simples que fosse implicava longas listagens de especificações, muitas delas em língua estrangeira sendo algumas com comprimentos pesos e medidas que tiveram de ser convertidas no sistema métrico comum.

Concluindo o trabalho relativo à mastreação do navio e apresentado ao Almirante Andrade e Silva, o protagonista do projecto de recuperação, este oportunamente sugeriu que idêntico trabalho devia ser feito relativamente ao casco, tarefa que exigiu mais seis meses de estudo. Afirmou o Dr. Leitão que a feitura deu aos seus autores *grande satisfação e é reconfortante acreditar que pode ser um último registo de uma tradição marítima que é difícil e complicada de manter, mas fascinante*

Após as exposições dos dois autores da obra, o Almirante CEMA, dirigindo-se aos presentes agradeceu-lhes o terem aceite o convite para se associarem à cerimónia e que esse facto era *motivo de grande júbilo e também de orgulho para todos os que, de alguma forma, participaram e se empenharam num projecto que fez, literalmente, nascer das cinzas um dos navios de maior significado para a nossa história marítima recente.*

Sublinhou que além de recordar um período notável da História de Portugal o evento elucidava *quão fundamental tem sido, ao longo dos tempos, o papel da Marinha na nossa sociedade, defendendo os interesses, incentivando e protegendo as actividades económicas, científicas e outras, salvaguardando a vida humana no mar e, muitas vezes, constituindo-se como último depositário de valores morais e culturais.*

Chamou o Almirante a atenção para o facto que muito embora a eu-

fória dos primeiros sucessos tenha hoje sido substituída por um sentimento de alguma apreensão por terem sido detectadas anomalias graves que afectam o casco e a própria mastreação do navio, resta-nos para já a consolação de que o seu processo de reconstrução fica, a partir de hoje, muito melhor documentado.

Declarou ser necessário promover a recuperação de um património que, por ser nacional e não da Marinha, deverá continuar a merecer a conjugação de vontades e de esforços, afirmando que a Marinha não se poupará a esforços em busca das soluções adequadas à preservação da fragata. Oxalá não venha a encontrar-se sozinha nesse esforço.

Terminou o Almirante CEMA as suas palavras felicitando os autores pela elevada qualidade do trabalho produzido e considerando que a conservação da fragata D. Fernando II e Glória era da responsabilidade de todos e não se concluía com o estudo agora apresentado, por entender que a história do navio afinal tinha tido agora o seu início.



(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)



para alguém que deseje estudar o assunto mais profundamente.

Seguidamente o Comandante Ferdinando Simões salientou três pontos. O primeiro referia-se à emoção ao ser convidado para estudar e projectar o aparelho da fragata, já que ele próprio tinha chefiado a equipa de mergulhadores que efectuou os trabalhos de salvação marítima de modo a permitir a refluatuação dos destroços, após o incêndio de 3 de Abril de 1963. O segundo resultava no facto do interesse que tinha no estudo do navio à vela desde a Expansão, foi substancialmente ampliado durante os anos que durou o trabalho sobre a fragata D. Fernando. Por último o Comandante Ferdinando salientou a imensa alegria que sentiu quando constatou que tinha contribuído para a reconstrução do navio e a sua entrega à Marinha. Concluindo, afirmou *começam as minhas dúvidas pois não me satisfaz a palavra fim. Um navio destes, foi reconstruído, está pronto, mas os trabalhos não acabam, há sempre que fazer num navio de madeira e à vela de modo a ser conservado e preservado, isto é que está a acontecer com a Fragata D. Fernando II e Glória.*

D. João III e a sua Época

Um Período Sombrio da História de Portugal?

No dia 6 de Junho de 1502 nascia em Lisboa aquele que mais tarde veio a ser rei de Portugal com o título de D. João III, fruto do matrimónio de D. Manuel I com D. Maria, filha dos “reis católicos”. (1)

Na câmara da rainha, saudando o nascimento do príncipe, Gil Vicente representa o “Auto da Visitação” ou “Monólogo do Vaqueiro”, verdadeira certidão de nascimento do teatro português, augurando uma época gloriosa, como poucas, para a cultura portuguesa.

Em Outubro de 1503 o príncipe é jurado herdeiro do trono nos paços do castelo, perante os altos dignatários do reino reunidos em sessão de cortes.

O futuro rei teve como mestres os mais reputados homens de cultura do seu tempo. O ensino das primeiras letras foi entregue a Álvaro Rodrigues; o aperfeiçoamento da escrita a Martim Afonso; a Tomás Torres, médico e astrólogo, coube a Matemática; e ao humanista Luís Teixeira em conjunto com o Bispo de Viseu, D. Diogo Ortiz de Villegas, o ensino das Humanidades.

A partir de 1514 o príncipe D. João constituiu casa própria. O rei «vey a dar casa ao principe e ordenarlhe os officiais que lhe erão necessários pera ella.»(2)

Finalmente, a 19 de Dezembro de 1521 é aclamado rei. O seu pai, que falecera dias antes, deixara nas suas mãos o governo de um extenso império, espalhado por todo o Mundo conhecido. Também os seus sete irmãos – que tinham idades compreendidas entre os 18 anos da futura imperatriz D. Isabel e os 6 meses da infanta D. Maria – ficavam sob sua responsabilidade.

Entretanto, corriam rumores insistentes que davam como certo o casamento do soberano com a jovem rainha viúva, D. Catarina, com apenas 23 anos, sua madrastra, que em tempos lhe estivera prometida, para desposar, não fosse a antecipação de seu pai. O grande jogo diplomático entre os dois reinos peninsulares e as vicissitudes do xadrez político europeu, ditariam outro desfecho. A escolha da nova rainha acabou por recair em D. Catarina de Áustria, irmã mais nova de D. Leonor e de Carlos V, rei de Espanha e simultaneamente Imperador do Sacro Império Romano Germânico.

No auge da sua vitalidade, aos 19 anos, D. João governava, um reino europeu periférico, mas virado para o mar e com múltiplos interesses à escala de um globo, desbravado em grande parte por compatriotas seus.

Há, sem dúvida, por estes tempos uma nova geração que se apodera dos destinos da Europa. Além de D. João III, como já citado,



D. João III.

registe-se os 22 anos de Carlos V, os 28 de Francisco I, rei de França, e os 31 de Henrique VIII, rei de Inglaterra. É esta geração de jovens monarcas que domina a política europeia durante a primeira metade do século XVI e a conduz ao princípio de uma nova ordem, estabelecida, mais tarde, no Tratado de Cateau-Cambrésis, a 3 de Abril 1559, precisamente dois anos após o falecimento de D. João III.

I

As descrições que os cronistas nos legaram acerca do perfil físico do novo rei, retratam um «príncipe de meã estatura, mais grosso que delicado, de presença alegre e autorizada, tinha o rosto aluo, e com muy boa cor nelle; a testa larga, os olhos antre verdes e azues, conformes ha proporção do rostro, pestanudos desabafados das sobranceiras, e com perfeyta vista, alegres, de boa sombra e bom acolhimento, mas dentro dos limites da severidade e grauidade, que se requeria em sua pessoa, tinha o nariz compassado, a boca meam, os beiços vermelhos, o pesçoço algum tanto menos saído ha proporção do corpo [...]» (3)

O retrato, com carácter minucioso, deixado pelos cronistas não obistou a que, posteriormente, muito se viesse a escrever e a afirmar sobre a figura e a acção de D. João III. Não é exagero considerar que é, este, um dos soberanos mais biografados da história da

monarquia portuguesa (4). Se de início, depois do seu falecimento e durante sensivelmente três séculos, reinou algum consenso em redor da sua figura e do seu governo, o mesmo já não se pode afirmar sobre alguns estudos que vieram a prelo durante o século XIX.

As obras historiográficas, tal como aqueles que as produzem são um reflexo do seu tempo, do meio em que são concebidas e das correntes culturais dominantes. Quer isto dizer, que o clima ideológico e político influi nas ideias e nas concepções de cada autor, que, por sua vez, transporta frequentemente para o passado os seus valores, as suas crenças e as suas representações mentais, depositando-as nos escritos que dá à luz.

Alexandre Herculano, Antero de Quental, Pinheiro

Chagas ou Braamcamp Freire foram alguns dos historiadores e pensadores que, ao longo do século XIX, levantaram violentamente a sua pena para denegrir D. João III e a sua governação. Toda essa produção literária surgiu quando estava em curso a construção (1820-1880) e posterior crise (1880-1910) do Estado Liberal oitocentista. Na sua maioria liberais, defendendo um Estado laico, pugnando por reformas céleres no campo da organização económica e social, censuravam de forma assaz veemente as estruturas do *Antigo Regime*, concentrando no passado o seu descontentamento, a sua ira, as suas angústias e, por consequência, atribuindo à História uma função adicional: a de História-Tribunal.

No que diz respeito a D. João III, criticavam, por exemplo, a sua lentidão na tomada das decisões políticas, sem problematizarem o panorama político nacional e internacional da época; apontavam o dedo acusador à introdução e estabelecimento da Inquisição em Portugal e não explicavam o que estava verdadeiramente em jogo: a unificação artificial do corpo social, o triunfo do absolutismo; mostravam, em paralelo, a sua posição contrária ao facto do dito rei ter permitido a entrada dos Jesuítas e sucumbido aos ideais da Contra-Reforma, apelidando-o de “beato” e “piedoso”, mas não indicavam as tomadas de decisão, possíveis, numa Europa fragmentada religiosamente; outros,

ainda, como Herculano estigmatizavam o excessivo centralismo absolutista, impresso na governação joanina, em oposição à idade de ouro do poder local concelhio durante a Idade Média.

Num reinado que durou mais de 30 anos não é certamente fácil fazer uma síntese de todos os acontecimentos que o nortearam, para mais quando se está perante uma época tocada por uma renovada afirmação do Homem no Mundo, e se assiste à explosão de quatro “movimentos”, simultâneos, de âmbito cultural, social e religioso: os Descobrimientos, o Humanismo Renascentista, a Reforma e a Contra - Reforma da Igreja.

«O Mundo está a mudar, por alturas de 1521»(5). A frase é de Vitorino Magalhães Godinho. Neste ano, o primeiro do seu governo, D. João III depara-se não só com a emergência de uma nova realidade política europeia (que já vinha tomando corpo e forma nos últimos anos do reinado de seu pai), como também profundas mudanças que ameaçavam abalar as estruturas sócio-económicas vigentes. As dificuldades espreitavam. Fontes da época deixaram registado que foi «o ano de 1521

rico e próspero de festas [...], mas tão pobre e estéril dos frutos da terra, não só em Portugal mas por toda a Espanha e até em África, que deu manifesto e triste agouro da infelicidade em que havia de acabar.» (6)

Com base nos estudos de Vitorino Magalhães Godinho é possível inferir os períodos de depressão vividos durante a governação de D. João III(1521-1557).

Período	
Duração	(anos)
1520/1 – 1525/6	5
1530/2 – 1534/6	5
1545/7 – 1551/3	7
Total	17

Fonte: Vitorino Magalhães Godinho, *Ensaio*, Vol. II, pág.180

Às fases depressivas sucedem em alternância curvas ascendentes, que no seu conjunto

compõem os ciclos da vida económica. Mas, de facto, o que nos interessa demonstrar, muito particularmente, é que no espaço temporal abrangido pelo governo de D. João III quando uma depressão faz a sua erupção, sucedem-se implicações nefastas para o aparelho do Estado e para a economia do



A Terra protegida por Júpiter e Juno (D. João III e D. Catarina) - G. Wezeler - Real Monasterio del Escorial.

Império. Por exemplo, entre 1520/1 – 1525/6 a escassez da prata alemã e o esgotamento do ouro da Costa da Mina - base monetária para a compra de pimenta e outros produtos no Oriente - condiciona a circulação de mercadorias. Durante estes anos, o Império Português começa a sofrer a concorrência de dois novos espaços políticos: no Mediterrâneo Oriental o Império Turco conquista a Síria e o Egipto, ficando com uma porta aberta para o Índico, através do Mar Vermelho, enquanto intervém no Magrebe; por sua vez, Carlos V reúne numa única armação política: os principados, as cidades e os bispados alemães, a Flandres, o Franco-Condado, as Duas Sicílias, o ducado de Milão, a Espanha e as Índias do Novo Mundo.

Estes novos actores no palco internacional, não deixam de ser dois concorrentes de peso para as ambições portuguesas, nomeadamente, a nova Espanha imperial de Carlos V desequilibra nitidamente a seu favor todo o quadro geo-estratégico peninsular e até europeu.

Não pode passar despercebido, do mesmo, o indesejável mal estar religioso, que se vive um pouco por toda a Europa,

depois de Martinho Lutero ter iniciado, em 1517, um movimento reformador. As contestações de cariz religioso crescem de intensidade e proporção, enfraquecendo a posição do papado e a sua influência europeia.

A última depressão, a atingir o reinado do “piedoso”, apelidada de «viragem estrutural», verifica-se entre 1545/7-1551/3. Com efeito, o Império Português, depois desta crise, não voltará a ser o mesmo. São seis anos de mudanças lancinantes. Desde logo, como resultado do aparecimento de uma nova potência – os Xarifes do Suz - desenha-se o fim do domínio lusitano sobre certas cidades do litoral marroquino; os ingleses começam a interferir regularmente nos mercados da África Ocidental; a “Rota do Levante” reanima-se concorrendo de forma desafiadora com a acidentada e demorada “Rota do Cabo”; mercadores turcos e venezianos instalam-se em Bassorá, Ormuz e no Malabar, ameaçando o comércio português no Índico; a coroa portuguesa fecha a sua feitoria de Antuérpia, sinal bem claro das dificuldades financeiras e da diminuição do fluxo de tráfico marítimo dos produtos ultramarinos.

Os novos tempos obrigaram D. João III a levar por diante uma política de reformas profundas, a repensar seriamente toda a organização administrativa do Estado, e a controlar os custos despendidos na manutenção de um Império que não parava de crescer. Tão amplo domínio territorial e marítimo implicava o desvio, imediato, dos lucros provenientes da venda das especiarias para as despesas crescentes em navios, homens, armas, fortalezas e produtos manufacturados que o país não produzia. A balança comercial já muito deficitária depa-rava-se, cumulativamente, com o engrandecimento oneroso do Estado.

Regulando-se na base dos regimentos, das cartas, alvarás e outros diplomas, a máquina administrativa e burocrática conheceu, por esta altura, uma reformulação legislativa apreciável.

- 1521 Ordenações do reino
- 1527/32 1º Numeramento da população do reino
- 1532 Mesa de Consciência e Ordens, reformas administrativas, civis e eclesiásticas
- 1533 Alvará para nova impressão das Ordenações
- 1534 Redefinição de funções: Chanceler

-Mor, Chanceler da Casa da Suplicação, das leis da Chancelaria, Desembargador do Paço

- 1536 Estabelecimento do Santo Ofício
- 1537 Protecção à Universidade e sua transferência para Coimbra
- 1539 Terceira edição das Ordenações do reino

- 1548 Governo Geral do Brasil, Regimento de Tomé de Sousa

- 1551 Incorporação na coroa das ordens de Santiago e Avis

- 1552 Aprovação régia do Tribunal do St^o Ofício

- 1555 Colégio da Artes entregue à Companhia de Jesus

Esta intensa carga de novas leis tem um objectivo concreto: a construção do Estado Moderno. O engrandecimento do aparelho estatal exigiu esforços; aumentaram os funcionários tal como as suas funções, incrementando-se os atributos de soberania da realza – poder fazer as leis, aplicar a justiça, cobrar os impostos, manter exércitos e armadas permanentes, nomear funcionários.

D. João III rodeou-se de homens da sua confiança. António Carneiro e Pêro de Alcáçova Carneiro, pai e filho, foram sucessivamente seus secretários, ocupando um lugar de relevo no aconselhamento da governação, ou seja, na execução de uma política externa e na gestão das “matérias” ultramarinas. Os vedores da fazenda, embora desfrutando de menos influência, actuavam, da mesma forma, com bastante poder decisório. Cite-se a título de exemplo, D. António de Ataíde, futuro conde da Castanheira, vedor a partir de 1530, que gozou de animado protagonismo junto do monarca (7).

Para uma melhor aplicação das medidas reformadoras recorreu-se ao primeiro numeramento (1527-32) de que há memória, da população portuguesa. Seguiu-se a divisão do reino em novas correições, a fundação de novas dioceses e a criação de novos tribunais (Mesa de Consciência e Ordens e Santo Ofício), controlados pelo poder central.

A Universidade, após longos anos em marasmo, foi transferida para Coimbra. O seu corpo docente sofreu alterações, convidando-se ilustres professores europeus para aí leccionarem. A reforma do ensino não estaria concluída sem a fundação, igualmente em Coimbra, do Colégio das Artes (1548), local onde se faziam os estudos preparatórios com vista ao ingresso na universidade.

As reformas, levadas a cabo por D. João III, tiveram o aspecto

meritório de procurar dotar o reino com estruturas administrativas e religiosas adequadas aos novos tempos que se avizinhavam.

II

É no reinado de D. João III que o Império Português atinge a sua maior extensão. Os destemidos marinheiros portugueses alargam a sua área de navegação no Extremo Oriente e alcançam o Japão no ano de 1543. Por outro lado, é também durante o governo deste monarca que se abandonam certas parcelas territoriais ultramarinas em consequência de graves problemas financeiros e de fortes indícios, de má gestão e corrupção na administração dos espaços de além-mar. O monopólio comercial das especiarias estava em perigo.

O primeiro grande desafio vem dum navegador português ao serviço da Espanha: Fernão de Magalhães, que em 1519 partira de S. Lúcar de Barrameda numa armada composta por cinco navios e 265 homens. A organização científica do empreendimento esteve, por inteiro, a cargo de portugueses: o Capitão-Mor, Fernão de Magalhães,

dois cartógrafos, Pedro e Jorge Reinel, um cosmógrafo, Rui Faleiro, um cartógrafo e cosmógrafo Francisco Faleiro. (8)

A viagem, que terminou sem o seu principal empreendedor – Fernão de Magalhães – tentava provar que as ricas ilhas Molucas ficavam na área de influência espanhola, segundo o Tratado de Tordesilhas. Todavia, depois do apresamento em Cabo Verde, do único navio que completou a viagem de circum-navegação, estalou um conflito de feição diplomática pela posse das cobiçadas ilhas. A diplomacia portuguesa enfrentava, a partir daquele momento, um duro desafio à sua desejada neutralidade peninsular.

O diferendo, entre as duas potências marítimas, escondia ainda um problema científico de difícil resolução: o cálculo da longitude. A cosmografia portuguesa, distanciando-se dos valores propostos pelos espanhóis, aplicava medidas muito mais exactas para a medição do perímetro terrestre. Na verdade, os cartógrafos e pilotos do outro lado da fronteira serviam-se dos valores, errados, propostos pela geografia ptolomaica, enquanto no meio naval português se calculava com muita aproximação o valor de um grau do meridiano terrestre, atribuindo-se 17 1/2 e 18 léguas por cada grau.

Encontrar um consenso não era tarefa fácil. A demonstrar está o facto de a Conferência de Elvas – Badajoz ter falhado redondamente, em 1524. Só mais tarde, em 1529, o Tratado de Saragoça veio a pôr fim ao desentendimento. Ironicamente, a troco de uma quantia avultada de dinheiro, D. João III comprava o que afinal lhe pertencia por direito próprio, a posse das ilhas Molucas.

Para Portugal, o entendimento com o seu vizinho era fundamental. Se a Espanha precisava de apoio nos “mares portugueses”, para garantir segurança aos navios vindos do México e do Perú, carregados de tesouros, não era menos verdade que Portugal necessitava de ajuda em Marrocos, de segurança nas costas atlânticas e do apoio naval espanhol. Quanto à política europeia, por seu turno, as posições diferiam fortemente. O Império de Carlos V, mergulhado numa dura luta com a França de Francisco I, pelo domínio da Itália, e em busca da hegemonia europeia, tentava assegurar apoios. Contudo, a estratégia seguida por D. João III, e que já vinha há muito sendo aplicada, passava pela defesa intransigente da neutralidade, distanciando-se dos campos de batalha em solo europeu, para canalizar as suas forças e rendimentos em



Fernão de Magalhães



Pedro Nunes



D. João de Castro



Damião de Góis



Martim Afonso de Sousa



Fernão Mendes Pinto

proveito da defesa da navegação comercial.

Cedo, a França apercebeu-se que a neutralidade portuguesa era aparente, pois no mar a sintonia com o seu inimigo – o Império de Carlos V – era total. Assim, como forma de pressão, os marinheiros gauleses iniciam uma guerra de corso, sem quartel, com características económicas. Atacam as linhas de navegação, assaltando, pilhando e delapidando os navios e senhorios ultramarinos portugueses. A contestação aberta ao domínio português dos mares fundamentava-se, doravante, na recusa em aceitar a doutrina portuguesa defendida, encarniçadamente, do “Mare Clausum”.

Para travar os ataques, D. João III desenvolve uma acção diplomática enérgica, nomeando homens da sua confiança, como João da Silveira ou Rui Fernandes da Almada, para encetarem negociações com o governo francês. Esta política, firme e incisiva, tem como primeiro resultado a criação de um Tribunal de Presas em Ruão, mais tarde transferido para Baiona, com o sedento objectivo de resolver os litígios e re-frear a violência marítima entre os dois países.

Para além disso, são formadas forças navais, como por exemplo a armada de Cristovão Jacques ou a de Martim Afonso de Sousa, que reprimem brutalmente as acções de corso. Fazem parte dessas medidas de defesa e controlo da navegação clandestina, por último, a criação de uma rede de espionagem, o aliciamento dos promotores do corso e a compra das célebres “cartas de marca”, documento que oficializava as acções dos corsários.

Face a um império que assentava os seus pilares numa teia de rotas e entrepostos, comerciais e militares, vigiados por um punhado de unidades navais e poucos milhares de homens, tornava-se óbvio a importância da componente naval. E D. João III compreendeu plenamente essa prioridade. (9) Por isso, (...) *era forçado defender a navegação com despeza dobrada, [...]*» (10) Durante o seu reinado registaram-se cerca de 139 batalhas ou combates navais. (11) Ainda que este seja um longo período de governação, tal proporção de batalhas e combates demonstra o papel dissuasor da Armada, a par da sua importância na organização do Estado e na sociedade quinhentista portuguesa.

A vigilância dos oceanos e das parcelas territoriais apertou-se. Por esta altura, andavam no mar, durante oito meses, 43 navios e mais de 2800 homens, com avultados gastos financeiros, de manutenção e pagamento, das unidades navais e seus tripulantes. (12)

A convenção, estabelecida entre D. João III e Carlos V, no ano de 1552, no sentido de proteger as costas de ambos os reinos, documenta o dispositivo naval adoptado. Portugal mandaria armar vinte navios latinos de 25 toneladas, para defesa da costa. Três estariam em Cascais, quatro na Atouguia, quatro em Caminha e Lagos, dois em Vila Nova e três em Sesimbra ou Sines. Mandaria, igualmente, quatro navios de pano redondo ou galeões correr a costa, no mar alto, unidades essas que dariam apoio quando fosse necessário à anterior Armada. No Algarve permaneciam quatro

– a exploração e colonização do Brasil. É neste quadro que em 1530 Martim Afonso de Sousa parte para uma expedição, com o intuito de fazer o reconhecimento do litoral brasileiro e afastar os navios franceses. (14) No auge das suas capacidades a Marinha prestava, novamente, um serviço ciclópico, na exploração de novas terras, na recolha de vários elementos – antropológicos, cartográficos, botânicos, geográficos, hidrográficos e na fundação de povoados, na imposição da força, ao expulsar pelo poder de fogo da sua artilharia a presença gaulesa das águas quentes da América do sul.



Biombo Namban - Chegada dos Portugueses ao Japão – M.N.A.A.

galés, um galeão e três caravelas que, em caso de necessidade, poderiam ajudar os navios latinos. Esta frota permanecia sempre em estado de alerta, salvo as embarcações a remos que, limitadas tecnicamente, ficavam em porto de abrigo no Inverno. Quanto às ilhas atlânticas, seriam enviados em meados de Abril, dez navios ou galeões e sete caravelas para vigilância dos mares circundantes. (13) Houve, claramente, um grande esforço financeiro e militar para defesa dos interesses portugueses. Incentivou-se a construção naval, requisitaram-se embarcações particulares, procurou-se recrutar tripulações para serviço no mar.

Então e que dizer do abandono de algumas das praças marroquinas? O recuo no Norte de África, que levou anos a ser ponderado, ficou a dever-se a uma opção estratégica, discutível é certo, por o objectivo prioritário centrar-se na segurança das rotas oceânicas. O que os dirigentes, com D. João III à cabeça, não perceberam na altura foi que o desguarnecimento militar de Marrocos (1542-1545) – quase em simultâneo desactivou-se a “Armada do Estreito” – provocaria um acréscimo de insegurança nas costas portuguesas, nomeadamente no seu flanco Sul.

A intromissão de corsários e piratas no Atlântico Sul, deu azo a um dos projectos mais importantes e ambiciosos de D. João III

Produto da larga experiência marítima desde os tempos do Infante D. Henrique, a era de D. João III presenciar uma actividade naval prodigiosa. Portugal, com limitados recursos económicos e demográficos, só conseguiu manter um estatuto de grande potência europeia graças ao seu poder naval. Os marinheiros portugueses são cobiçados por toda a Europa. Muitos (cartógrafos, pilotos, cosmógrafos) estão ao serviço das várias nações europeias, que têm interesse na área marítima. Alguns chegam a ser aliciados e contratados por potências rivais de Portugal, como a Inglaterra, a França, a Espanha, os Países Baixos, transportando consigo muito do mais avançado saber tecnológico e científico de que não dispunham aqueles reinos. Uma lista elaborada pelo Almirante Teixeira da Mota, informa que ao longo do século XVI há 60 técnicos de navegação ao serviço de Espanha, 25 ao serviço da França e 6 ao serviço da Inglaterra. (15)

Numa época de forte actividade naval, como foi a do rei “piedoso”, notabilizou-se um bom punhado de chefes militares, pilotos, comandantes navais, cartógrafos. Muitos deles fidalgos: Martim Afonso de Sousa, D. João de Castro, António de Saldanha, Duarte Coelho, Pêro Anes do Canto, Pêro Lopes de Sousa, Cristovão Jacques, Pêro Afonso de Aguiar, Fernão de Oliveira (16); ou pilotos como João de Lisboa, Diogo Afonso, Manuel

Álvares, Gaspar Moreira, André Pires, Aleixo da Mota.

As preocupações com a segurança da navegação dá origem à instituição, pela primeira vez, de um ensino náutico aberto a pilotos, sota-pilotos, mestres, contra-mestres e cartógrafos, sob a direcção de um cosmógrafo-mor, cuja primeira nomeação recai em Pedro Nunes. Esse aperfeiçoamento científico da náutica leva, ineditamente, a um diálogo entre teóricos e práticos das coisas do mar: resposta de Pedro Nunes a questões postas por Martim

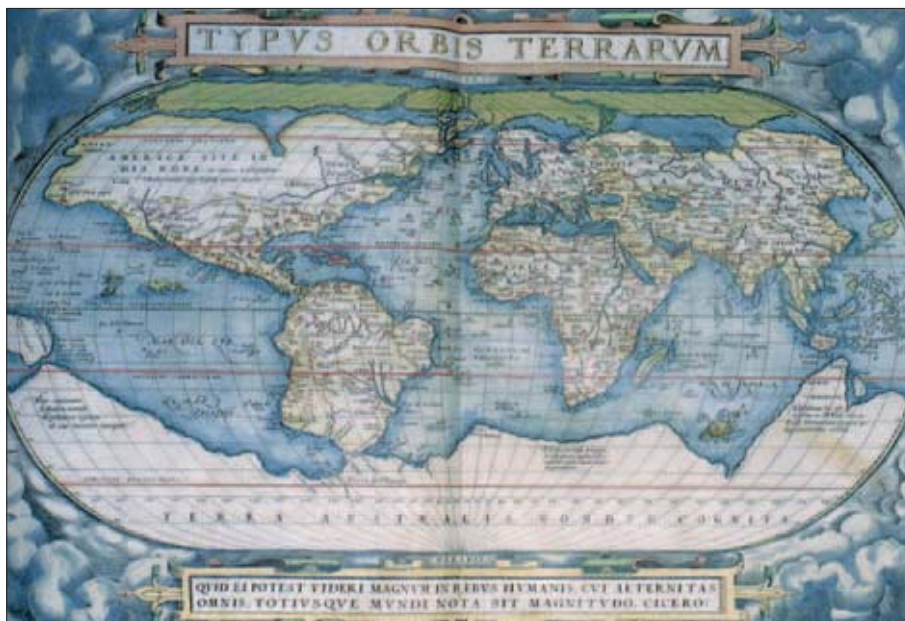
Afonso de Sousa e a utilização de instrumentos, concebidos pelo matemático, aquando das navegações de D. João de Castro. Aliás, os roteiros da autoria de Castro deixam perceber que a coroa estava envolvida numa acção patrocinadora da exploração e do conhecimento dos oceanos. Problemas de difícil resolução como eram o cálculo das longitudes, a representação cartográfica ou o desvio da agulha tiveram por detrás o incentivo do poder real, no preciso momento que estava em causa a sustentação do “Império da Pimenta”. Cosmógrafos, pilotos, cartógrafos e outros técnicos de navegação, inventam e re-inventam a Arte de Navegar, neste ambiente renascentista. Tratados de arquitectura naval, roteiros, livros de marinaria, planisférios esplêndidos, pelo seu rigor ou beleza, e muitos outros documentos técnicos fazem a sua aparição nesta época de grande desenvolvimento e afirmação da náutica portuguesa, que propicia o aparecimento de grandes figuras como, por exemplo, os já citados Pedro Nunes, um matemático de projecção europeia, ou o incansável D. João de Casto, humanista, navegador, soldado e administrador imperial.

III

A geração de D. João III é uma das mais notáveis da cultura portuguesa. O Humanismo Renascentista português viu nascer um conjunto extraordinário de autores onde pontificam homens como Pedro Nunes, João de Barros, Damião de Góis, Diogo de Teive, André de Resende, André de Gouveia, Francisco de Melo, Diogo de Sá, Fernão de Oliveira, D. João de Castro, Garcia da Orta, Pedro Margalho, Fernão Mendes Pinto. Este Humanismo Português teve um papel determinante na divulgação dos Descobrimentos, presenciando o aparecimento de um magno poeta,

que cantou, em forma épica, as glórias nacionais: Luís de Camões.

quase todos os seus irmãos, exceptuando a sua irmã mais nova. Deixaria como sucessor o neto - D. Sebastião. O seu governo foi pontuado de dificuldades – ameaças à integridade do império, problemas religiosos na Europa, crises financeiras e económicas. O tempo em que viveu foi dominado por grandes modificações que alteraram por completo valores, mentalidades e ideais, e o próprio modo de vida dos povos, mas na medida das suas possibilidades, este rei português, resolveu os problemas que continuamente se lhe depararam.



O Mundo no tempo de D. João III – Atlas Abraão Ortelius.

D. João empreende uma verdadeira política de renovação cultural. Primeiro estabelecendo um programa de bolsas de estudo, depois através da reforma e transferência da Universidade para Coimbra, convidando para tal conceituados professores estrangeiros.

O Humanismo Português - como reflexo da expansão ultramarina, tem características próprias - aberto ao contacto com outros povos e civilizações, não se encantou apenas com a Antiguidade Clássica. A corte, à boa maneira das cortes italianas do Renascimento, transformou-se num viveiro de poetas, historiadores, dramaturgos, novelistas. Importa referir, que muitos dos locais de florescimento cultural são patrocinados pelo rei ou pela família real, caso dos círculos humanistas do Infante D. Luís, irmão de D. João, ou do círculo da Infanta D. Maria, sua irmã mais nova. O Estado esforça-se em prol de uma memória colectiva que registe os feitos de uma nação virada para o mar.

No ano de 1540 entra em Portugal a Companhia de Jesus, salientando-se, a partir de 1542, a missão de S. Francisco Xavier no Oriente. Entretanto, os decretos tridentinos ditavam uma maior vigilância ao ambiente cultural, por parte da Igreja, e motivavam o envolvimento da religião na cultura. Numa Europa fortemente dividida, religiosamente, a D. João III não lhe resta muito campo de manobra, diante da dependência diplomática e política de dois dos grandes poderes católicos: a Santa Sé e o Império de Carlos V. A grande abertura cultural verificada antes de 1540, que teve fortes aplausos de humanistas como Erasmo e Luís Vives, que chegam a dedicar obras ao rei português, dá lugar aos processos inquisitórios e à rigidez das propostas da Contra-Reforma.

D. João III veio a falecer no ano de 1557. Assistiu à morte de todos os seus filhos, e de

Carlos Manuel Valentim
2TEN TSN

Notas

- (1) D. Manuel tivera um primeiro casamento com a filha mais velha dos “reis católicos”, D. Isabel, presumível herdeira do trono espanhol, mas esta viera a morrer no parto do nascimento do filho de ambos – D. Miguel da Paz. Que por sua vez também falecera com tenra idade.
- (2) Crónica de D. João III por Francisco de Andrada, Introdução e revisão de Manuel Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão Editores, 1976, pág. 7
- (3) Idem, Ibidem, pág. 15
- (4) Por todas veja-se a sua última biografia: Paulo Drummond Braga, *D. João III*, Lisboa, Hugin, 2002
- (5) Vitorino Magalhães Godinho, “A Viragem mundial de 1517-1524 e o império português” in *Ensaaios*, Lisboa, Sá da Costa, 1ª Ed. 1968, pág. 141
- (6) Frei Luís de Sousa, *Anais de D. João III*, com prefácio e notas de Rodrigues Lapa, Sá da Costa, 2ª Ed. 1951, pág. 28
- (7) Para esta temática vide: Maria Leonor Cruz, *A Governação de D. João III. A Fazenda Real e os seus Vedores*, Lisboa, Centro de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2002
- (8) Veja-se: *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, Lisboa, J.L.U., Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Introdução de Avelino Teixeira da Mota.
- (9) Vide Jorge Borges de Macedo, *História Diplomática Portuguesa – constantes e linhas de força*, Lisboa, I.D.N., 1987, pág. 89.
- (10) Joaquim V. Serrão *A «Crónica de D. João III» de António de Castilho*, Sep. dos Arquivos do Centro Cultural Português, Paris, 1976, vol. II, pág. 77.
- (11) Veja-se: A. Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Sá da Costa, 1992/93.
- (12) Cfr: Ana Maria Pereira, *Problemas Marítimos entre Portugal e a França na Primeira Metade do Século XVI*, Cascais, Patrimónia, 1995, pág. 309.
- (13) Idem, Ibidem, pág. 309/310.
- (14) Cr: Jorge Couto, *A Construção Do Brasil*, Lisboa, Cosmos, 2ª Ed., 1997, pág. 211.
- (15) A. Teixeira da Mota, *A Evolução da Ciência Náutica durante os Séculos XV e XVI na Cartografia Portuguesa da época*, Centros de Estudos Cartografia Antiga, 1961, pág. 11
- (16) Vide: A. Teixeira da Mota, Prefácio in *O Diário de Pêro Lopes de Sousa (1530-1530)*, Lisboa, Agência - Geral do Ultramar, 1968, pág. 11

VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA



● Realizou-se no passado dia 5 de Julho na Casa da Balança (Instalações Centrais de Marinha) a cerimónia da tomada de posse do cargo de Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada pelo VALM Francisco António Torres Vidal Abreu.

O Almirante CEMA no seu discurso aquando da cerimónia salientou que:

"(...) Todas as organizações, mesmo as mais prósperas, necessitam de ter um plano de sobrevivência e um projecto que motive a convergência do seu pessoal. O "plano" da Marinha continua a assentar no Estudo dos Contributos para o

Planeamento de Forças da Marinha...

Referiu ainda: *"(...) Parece-me claro, porém, que o "plano de sobrevivência" da Marinha, qualquer que ele venha a ser, dependerá exclusivamente do Governo, ficando reservadas para o ramo a assessoria e a preparação de estudos e propostas. Já o temos feito e voltaremos a fazê-lo com o maior rigor e transparência, sempre que nos seja pedido, ou as circunstâncias o aconselhem. É essa a situação em que nos encontramos, pois é absolutamente necessário retomar a actualização dos Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha, logo que fique concluída a revisão do Conceito Estratégico de Defesa Nacional..."*

Por sua vez o VALM Vidal Abreu no seu discurso referiu que:

"(...) O EMA centrará a sua actividade no médio e longo prazo, estabelecendo as necessárias pontes com a Componente Operacional do Sistema de Forças, com o Sistema da Autoridade Marítima, com os organismos de Implantação Territorial e com os OCAD, para que se não

percam de vista a exequibilidade dos seus estudos e projectos; privilegiará os projectos integrados de planeamento, mantendo actualizada a visão prospectiva da Marinha para vários modelos..."

Sublinhou ainda mais adiante que:

"(...) Preparará as reformas que se antecipam, quer a nível interno, quer na ligação aos outros ramos, quer ainda na interligação com o EMGFA e MDN, no sentido de as ajudar a construir e não ser por elas conduzido;

Colaborará activamente na revisão que se anuncia de toda a sequência legislativa de planeamento estratégico, do Conceito Estratégico de Defesa Nacional ao Dispositivo, ajudando a não deixar perder as especificidades de uma Marinha de um País Marítimo e arquipelágico..."

O Vice-Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu nasceu em 4 de Junho de 1944 e ingressou na Escola Naval em 1 de Outubro de 1961, sendo promovido a Guarda-Marinha em 11 de Janeiro de 1965.

O Vice-Almirante Vidal Abreu desempenhou funções de Comandante da Esquadilha de Lanchas do Rio Zaire – Angola e foi Director da Estação Radionaval "Comandante Nunes Ribeiro". Frequentou o mestrado em Oceanografia na "Naval Postgraduate School", em Monterey (USA).

Entre 1980 e 1991, no Instituto Hidrográfico, chefiou a Divisão de Marés, a Divisão de Dinâmica de Costas e Estuários e a Divisão de Ondas e Marés. Simultaneamente, teve sob o seu comando o Grupo de Navios Hidrográficos (1989/91). Promovido ao posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra em Abril de 1990, foi nomeado posteriormente, Chefe da 4ª Divisão do Estado-Maior da Armada, cargo que desempenhou durante os anos de 1991/93. Após a frequência do "Naval Command Course" – "Naval War College" foi nomeado Director Técnico do Instituto Hidrográfico (1994/95).

O Vice-Almirante Vidal Abreu foi promovido a Contra-Almirante em Agosto de 1995, sendo nomeado para Subchefe do Estado-Maior da Armada. Em 29NOV99 assumiu o cargo de Superintendente dos Serviços do Material, que exerceu até 4JUL2002.

Da sua folha de serviço destacam-se várias condecorações e louvores.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL

● Realizou-se no passado dia 24 de Junho, na Casa da Balança (I.C.M.) a cerimónia da tomada de posse do VALM João Manuel Lopes Pires Neves para o cargo de Superintendente dos Serviços do Pessoal e que foi presidida pelo CEMA, Almirante Mendes Cabeçadas.

Das palavras proferidas pelo VALM Pires Neves são de destacar:

"E é neste ambiente de mudança e restrição que V. Ex^a. Sr. Almirante,



afirma, que de todas as áreas funcionais da marinha, a do pessoal é aquela que continua a suscitar maior atenção e, simultaneamente maiores preocupações lhe causa devido às carências que a afectam.

Este um aspecto, sem dúvida alguma importante, porque são as pessoas, os seus conhecimentos e saber, que constituem o recurso dos recursos, o tal recurso estratégico, que coloca esta imensa máquina,

que é a Marinha, em funcionamento e operação. Conseguir este desiderato não é todavia fácil, pois há que atender às "necessidades", "interesses" e "objectivos", da organização, como também do próprio indivíduo.

Das palavras que proferiu o Almirante CEMA são de destacar:

"De entre as questões que nos devem suscitar maior atenção, a exemplo do que fazem os nossos aliados, saliento duas:

A percentagem do orçamento de Pessoal relativamente ao orçamento de Operação e Manutenção, e ao orçamento de Investimento.

A relação entre os quantitativos do pessoal empenhado em actividades operacionais e em funções de apoio.

Recordo que o Estudo dos Contributos para o Planeamento de Forças da Marinha (elaborado em 1996 e revisto em 1998) a Marinha propôs diversas medidas que melhorariam substancialmente aqueles índices, mas muitas delas aguardam ainda seguimento.

É certo que já reduzimos substancialmente os efectivos, mas o processo não decorreu como tínhamos planeado. Não apenas pelo atraso verificado no arranque dos principais programas estratégicos da Marinha, mas também pela circunstância de os orçamentos terem continuado a descer, de terem surgido novas despesas com o pessoal e de se terem agravado problemas de recrutamento e de retenção."

O Vice-Almirante João Manuel Lopes Pires Neves frequentou o Curso de Marinha da Escola Naval em 1962/1966, sendo promovido a Guarda-Marinha em JAN66.

Especializou-se em Comunicações e possui, entre outros, o Curso Superior Naval de Guerra, os cursos de Tática Naval para comandantes e imediatos de escoltadores, "The Staff Officers Orientation Course", "Gestão de Recursos Humanos", "Integrado de Gestão" e o "International Defense Management Course" que frequentou nos Estados Unidos da América.

Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo comandado os N.R.P's "Alfange" e "General Pereira D'Éça". Foi oficial imediato dos N.R.P's "Brava", "Porto santo" e "Comandante Sacadura Cabral". Foi Chefe do Serviço de Armas Submarina do N.R.P. "Boavista" e Chefe do Serviço de Comunicações do N.R.P. "Pacheco Pereira".

Foi Ajudante de Ordens do Almirante CEMA e Adjunto Militar do Primeiro-Ministro. Exerceu os cargos de Director da Estação Militar Principal de Comunicações de Porto Santo, Adjunto da 1ª Divisão do Estado-Maior da Armada, Adido Naval em Londres – Grã-Bretanha e Chefe da Repartição de Oficiais da direcção do Serviço do Pessoal.

Mais recentemente desempenhou o cargo de Adjunto do Ministro da Defesa Nacional e de Docente e Subdirector do Instituto Superior Naval de Guerra.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO MATERIAL

● Realizou-se no passado dia 18 de Junho na Casa da Balança (ICM) a cerimónia da tomada de posse do VALM Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca como Superintendente dos Serviços do Material, que foi presidida pelo CEMA, Almirante Mendes Cabeçadas.

Nas palavras que proferiu o Almirante CEMA destacou os seguintes pontos críticos:

"Não tenho quaisquer dúvidas de que a Marinha enfrenta dificuldades graves. As razões não se limitam à muito comentada escassez de investimento nos últimos dez anos, ou à crónica insuficiência dos orçamentos de funcionamento, ou ainda ao ressarcimento incompleto das missões realizadas no exterior nos últimos três anos.

Na realidade, há também razões políticas, corporativas, orgânicas, humanas, culturais, tecnológicas e outras – externas e internas – que contribuíram para a situação em que nos encontramos.

O Vice-Almirante Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca nasceu em 1946 e concluiu o Curso da Escola Naval em 1967, especializando-se em Armas Submarinas. Licenciou-se em Ciências Sociais e Políticas na Universidade Técnica de Lisboa e possui, entre outros, os cursos: "Curso Superior Naval de Guerra" e o "Naval Staff Course".

Prestou serviço em diversas unidades navais, nomeadamente no N.R.P. "S. Gabriel", ex "Cte. João Belo" e "Cte. Hermenegildo Capelo" e comandou os N.R.P.'s "Ribeira Grande" e "Ariete".

Foi instrutor na Escola Naval de Cálculos Náuticos e Professor de Marinharia. Cumpriu comissões de serviço em Moçambique e na Guiné.

Como oficial superior foi Oficial Imediato do N.R.P. "Almte Magalhães Corrêa" e comandou os N.R.P.'s "Afonso Cerqueira" e "Corte Real", tendo por três vezes incorporado a STANAVFORLANT. Prestou serviço no EMGFA, na Divisão de Relações Públicas, no CNC como Chefe na DIV INFO e DIVOPS, no CINCIBERLANT, na Div. de "Plans" & Policy". Como CMG dirigiu o CITAN e foi CEM do CN em Oeiras e comandou a Esquadilha de Escoltas Oceânicos.

Em 1999 foi promovido a CALM e serviu como 2º Comandante do Comando Naval, tendo sido promovido a VALM em 24 de Maio de 2002.

O VALM Alexandre da Fonseca possui diversos louvores e condecorações.

(...) A SSM tem responsabilidades extremamente vastas que não seria possível abordar nesta ocasião.

Decidi, por isso, focar as minhas considerações na manutenção da Esquadra e nos novos projectos de construção, tendo consciência de que também existem problemas nas áreas das infra-estruturas, das tecnologias de informação e comunicação, dos transportes e do abastecimento.

(...) A "crise" facilita porém a adopção de políticas de emagrecimento e a racionalização de alguns sectores, com a condição de que exista uma direcção estratégica consistente e o investimento adequado.

Assim, vamos pensar, planejar e consolidar o caminho a seguir e, enquanto o fazemos, continuaremos a utilizar o nosso modelo tradicional de organização baseado no "comando e controlo".

(...)

O VALM Silva da Fonseca salientou no seu discurso que:

"Haverá ainda que acompanhar de perto os novos programas de aquisição de meios navais, de todos conhecidos e que em breve, esperamos, nos trarão a necessária renovação da Esquadra. E também outros importantes programas nas áreas das infra-estruturas do comando e controlo e da simulação para treino."

Mais adiante referiu ainda:

"(...) Na linha de pensamento já explicitada por Vossa Excelência terão que ser estabelecidas prioridades e concentrados os escassos recursos por forma a manter as plataformas combatentes operacionais do ponto de vista do material, assegurando ainda a credibilidade do seu valor militar.

Nas classes de navios cujo fim se avizinha importa considerar um conceito de "gestão de frota", através de uma política de abates que tenha em linha de conta as necessárias futuras substituições (...)



SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

● No passado dia 8 de Julho realizou-se, na Biblioteca do EMA, a cerimónia de tomada de posse do cargo de Subchefe do Estado-Maior da Armada pelo CALM Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille, que foi presidida pelo Vice-CEMA, VALM Vidal Abreu.

Das palavras proferidas pelo Vice-CEMA na ocasião é de salientar:

" (...) Conheço bem o dia-a-dia do EMA e quanto ele é antítese do que deveria ser face às pressões exógenas para responder, confirmar, rever, tomar posições, preparar apresentações ou intervenções. Foi, é, e continuará a ser assim. Mas há formas de filtrar e separar o importante do acessório, no que darei o meu contributo. Até por que o EMA nunca cumprirá a sua missão se não souber dar tratamento diferente ao que realmente importa, sendo capaz de antecipar hoje o que apenas amanhã irá acontecer.

Se assim procedermos, seremos capazes de conciliar a concretização dos objectivos definidos com a incerteza do seu financiamento, a evolução de soluções que pareciam firmes para outras que a tecnologia ou a oportunidade tornaram mais válidas e, acima de tudo, teremos que evitar a todo o custo chegar a situações sem solução, especialmente se tal resultar de falta de planeamento, falta de visão ou de uma errada percepção de calendário (...)

No seu discurso, o CALM Lopo Cajarabille referiu:

"(...) Nos últimos três anos dediquei bastante tempo ao estudo de diversas matérias no quadro das envolventes externas das Marinhas bem como ao capítulo específico do planeamento estratégico. Reafirmo a conclusão de que os órgãos de "Staff" são suscitados com maior



vigor em períodos de incerteza e ainda mais intensamente se a escassez de recursos for o factor dominante. Isto porque há um evidente apelo à reformulação de conceitos para tentar racionalizar os novos elementos ainda carregados de ambiguidade e porque se torna necessário usar a imaginação criadora para fazer mais com menos..."

O CALM Lopo Cajarabille após terminar o curso na Escola Naval comandou a LFP "Arcturus" rumando à Guiné, onde fez comissão até 1970.

Após se ter especializado em armas submarinas embarcou nas fragatas "Pero Escobar" e "Pereira da Silva" onde integrou a STANAVFORLANT.

Em Outubro de 1973 assumiu o comando do patrulha "Mandovi", permanecendo em Angola até 1975. Ainda nesse ano embarcou novamente em fragatas como Chefe do Serviço de Armas Submarinas, realizando nova comissão na STANAVFORLANT no NRP "Alm. Magalhães Corrêa".

Após ter sido instrutor de tática naval do CITAN e na Escola de Armas Submarinas frequentou em 1980 o CGNG e o Naval Staff College em Newport, USA.

Em 1981/84 foi professor da disciplina de Ciências Sócio-Militares na Escola Naval, seguindo-se uma comissão de cinco anos na Secção de Organização e Legislação da 1ª Divisão do EMA. Foi ainda Ajudante de Campo do CEMA, até 1991, sendo então investido como Chefe do Gabinete do VALM SSP. Em 1992 e durante três anos prestou serviço no SACLAN HQ.

Regressado a Portugal foi Director de Instrução da Escola Naval até assumir, em Junho de 1997, as funções de Chefe da Divisão de Planeamento do EMA, que exerceu até Outubro de 1999, indo então frequentar o CSNG.

A partir de Setembro de 2000 passou a exercer as funções de Coordenador da Área de Ensino de Estratégia no ISNG.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

DIRECTOR DO SERVIÇO DO PESSOAL

● Realizou-se no passado dia 25 de Julho no gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal, a cerimónia da tomada de posse do cargo de Director do Serviço do Pessoal, conferida pelo VALM Pires Neves (SSP), ao CALM Manuel Raúl Ferreira Pires.

O VALM Pires Neves no seu discurso referiu expressamente que: (...)

“O Director do Serviço do Pessoal terá por isso que saber assegurar, e sempre, a promoção do pólo social face ao pólo económico, conjugando as técnicas existentes com os meios disponíveis.

Tudo isto em ordem a conseguir uma gestão mais eficaz, por estruturada, em áreas e sectores que vão da previsão à planificação, da formação à informação, da comunicação à relação, do estudo à acção, da política ao procedimento, da estratégica à tática... (...)

Quantas vezes a falta de um diagnóstico preciso, de um quadro de referência de análise leva o gestor de pessoal a focalizar os problemas particulares e a adiar o estudo dos verdadeiros problemas; a enfatizar as perspectivas de curto prazo; a dar preferência às actividades logísticas e mecanicistas e a relegar para 2º plano a implementação da componente estratégica e desenvolvimentista (...)

Nas palavras que a seguir proferiu, o CALM Ferreira Pires, salientou: *“Limitar-me-ei pois, a salientar neste momento, alguns princípios e linhas de acção, que tentarei seguir no desempenho das funções que agora vou iniciar e que, obviamente, pretendo ver seguidos e correspondidos por todos os que prestam serviço na Direcção e respectivas Repartições de Pessoal, não só nas relações de âmbito interno mas também, e principalmente, nas relações institucionais.*

A palavra de ordem é pois:

“Transparência na cooperação institucional, rigor e honestidade de procedimentos” ...



“(...) Identificar pontos fortes dos recursos humanos da Marinha e potenciá-los de modo a torná-los mais motivados, logo mais produtivos:

Actualizar e tornar vivos documentos conceptuais e de referência no âmbito da Gestão do Pessoal, como são exemplo o caso do PPA 10 e dos Livros de Lotação;

Organizar e agilizar a informação disponível, de modo a que satisfaça não só as necessidades de rotina dos gestores, mas que permita simultaneamente a sua

utilização na racionalização de evolução das respectivas carreiras...”

O Contra-Almirante Manuel Raúl Ferreira Pires frequentou o Curso de Marinha da Escola Naval em 1964/68, sendo promovido a Guarda-Marinha em Janeiro de 1968.

Especializou-se em Armas Submarinas e possui entre outros, os Cursos Geral e Superior Naval de Guerra, Aperf. Oficiais em Draga-Minas, Aperf. Oficiais de Guerra Electrónica, Aperf. Em Técnicas de Formação e Aperf. Material A/S das FF “João Belo” e FC “Baptista de Andrade”.

Esteve embarcado em várias unidades navais tendo comandado os NRP “Dragão” e NRP “Quanza”. Foi Oficial Imediato do NRP “Lagoa” e Chefe dos Serviços de Armas Submarinas/Navegação/Comunicações e Artilharia nos NRP “S. Pedro”, NRP “Santa Cruz”, NRP “Vasco da Gama”, Oficial de Operações e Chefe do Serviço de Armas Submarinas no NRP “Almirante Magalhães Corrêa”.

Em terra foi Instrutor no Grupo Nº 2 de Escolas da Armada – Escola de Armas Submarinas, Adjunto do Chefe da Secção de Movimentos e ECN na 2ª repartição da DSP, Chefe da Secção de Operações do Comando Naval do Continente, Staff Officer ASW do COMSTANAVFORLANT, Adjunto do Director do Serviço do Pessoal, “Staff Officer Surface Operations no SACLANT”, 2º Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, Chefe da Repartição de Sargentos e Praças da Direcção do Serviço de Pessoal e Comandante do Grupo Nº 2 de Escolas da Armada.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

COMANDANTE DA BASE NAVAL DE LISBOA



● Decorreu no passado dia 28 de Julho na Praça do Comando, a cerimónia de entrega do Comando da Base Naval de Lisboa.

Presidida pelo VALM Silva Santos, Comandante Naval, a cerimónia contou com a presença de vários Oficiais Generais e Comandantes de outros organismos e unidades da Marinha.

O Comandante empossado, CMG

Valente Zambujo, usou da palavra para agradecer a confiança nele depositada e exortar ao cumprimento da Missão da Base Naval de Lisboa.

A cerimónia terminou com uma alocução do VALM Silva Santos que enalteceu o excelente contributo do CMG Guerreiro Brou, referindo o papel que a Base Naval de Lisboa desempenha como uma das Unidades estrategicamente mais importante da Marinha Portuguesa.

Por último, o VALM Silva Santos manifestou palavras de apreço ao Comandante empossado, CMG Valente Zambujo, que considerou ser possuidor de todas as qualificações para o desempenho do cargo e solicitou-lhe o seu empenho e dedicação, já amplamente demonstrados em comissões anteriores.

Cessada a cerimónia, foi servido um Porto de Honra nos Jardins do Palácio.

O Comandante Herlander Zambujo nasceu em Lisboa em 27 de Maio de 1949 e ingressou na Escola Naval sendo promovido a G/M em Outubro de 1972, especializando-se posteriormente, em Electrotecnia.

Prestou serviço em diversas unidades navais e unidades em terra. Foi Subdirector da Escola de Electrotecnia no G1EA, acumulando com o cargo de Chefe de Departamento de Apoio à Instrução.

Em Outubro de 1984 frequentou o Curso Geral Naval de Guerra sendo posteriormente colocado na Direcção de Faróis como Chefe do Serviço de Electrotecnia.

Em Outubro de 1989 foi Chefe do Serviço de Electrónica e Electricidade, no I.H. e Chefe do Grupo de Projecto para a Remodelação das Instalações Navais da Azinheira.

Em Outubro de 1995 foi designado Chefe da Divisão de Comunicação, Comando e Controlo da Direcção de Navios.

De Setembro de 1996 a Outubro de 1999 fez uma comissão em Macau onde desempenhou as funções de Adjunto do Capitão dos Portos e em seguida de Capitão dos Portos de Macau.

Em Junho de 2000 foi nomeado Director dos Serviços de Apoio do I.H., cargo que desempenhou até 28 de Junho de 2002.

Ao longo da sua carreira, o Comandante Valente Zambujo recebeu diversos louvores e condecorações.

Divulgação de Estudos de Estratégia

OS CADERNOS NAVAIS

O Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE) foi criado pelo Despacho do CEMA n.º 43/99, de 1 de Julho, competindo-lhe não só “promover e desenvolver estudos na área da Estratégia”, como também “propor a divulgação e publicação dos estudos que considere adequados” (1).

O referido Despacho reconhece, no seu preâmbulo, que é indiscutível “a importância actualmente assumida pela Estratégia e pelo poder naval, quer a nível nacional quer a nível internacional”. Por outro lado, a complexidade crescente dos tempos que vivemos obriga a um estudo multidireccional dos problemas; lateral, no seu relacionamento com a sociedade que nos rodeia, dirigido ao passado pelo conhecimento dos antecedentes ou da história, prospectivo para avaliação das implicações para o futuro, dirigido também para dentro no que interessa ao nosso país ou à nossa instituição.

Trata-se de adoptar uma atitude holística do saber, que procura conhecer a totalidade dos fenómenos que nos interessam, não quantitativamente mas sim qualitativamente, nas suas causas e nas suas consequências, de modo a apoiar a decisão de forma útil e oportuna. Esta visão estratégica dos problemas ultrapassa a análise restrita das circunstâncias do momento, ainda que acompanhadas do estudo prospectivo, da ponderação dos efeitos e da evolução a médio e longo prazos. Impõe o contacto com o ambiente exterior (2),



considera a disponibilidade para a investigação e introduz a experiência.

É neste sentido que são úteis os organismos nacionais de estudos estratégicos. A “reflexão” nestes produzida e orientada para temas específicos não substitui, mas complementa, a que os gabinetes e estados-maiores conseguem produzir, ocupados como sempre estão com o peso da rotina e com o invariável ambiente de dispersão. Não são um segundo Estado-Maior, não têm a sua capacidade nem influência.

A publicação dos “Cadernos Navais” pretende cumprir uma das finalidades do Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia acima indicada. Os cadernos serão temáticos, podendo, no entanto, reunir ensaios ou pareceres de mais do que um autor. Pretende-se diversificar os temas a publicar, mas ter sempre em consideração o seu interesse para

Portugal, para a Defesa Nacional, para as Forças Armadas ou para a Marinha. No entanto, dada a complexidade das Relações Internacionais e a interdependência crescente das políticas nacionais, de que é um claro exemplo a recente proposta de Bases para a revisão do Conceito Estratégico de Defesa Nacional, é muito ampla a gama de assuntos que poderá interessar publicar.

Os autores não serão apenas os membros do GERE. Pelo contrário. Estamos numa época em que vários militares e civis, para além da

atenção que o cargo que desempenham lhes merece, têm vindo a produzir estudos de muito interesse. Não se deve perder esta oportunidade de divulgar obra de mérito, tanto para o apoio aos responsáveis pelas decisões a diversos níveis, como para informação geral da corporação.

É intenção, sem que isso signifique um compromisso rígido, publicar os “Cadernos Navais” com uma frequência trimestral.

António Emílio Ferraz Sacchetti
VALM

Notas

(1) Sobre a finalidade e oportunidade da criação de centros de estudos desta natureza, ver *Análise Estratégica no Apoio à Decisão*, *Revista da Armada*, Fevereiro de 2000, pp. 8 e 9.

(2) Os membros deste tipo de centros de estudos não devem ter esta como única ocupação. Será sempre enriquecedor poder ter uma actividade diversificada.

ACADEMIA DE MARINHA



No âmbito das usuais comunicações que periodicamente têm lugar na Academia de Marinha, realizou-se no passado dia 18 de Julho, uma comunicação original intitulada “As actividades marítimas no Velho e no Novo Testamento” proferida pelo convidado da Academia, Embaixador Dr. Dário Moreira Castro Alves, figura bem conhecida em Lisboa e nos meios diplomáticos e literários, e que, há alguns anos, desempenhou entre nós as altas funções de Embaixador do Brasil.

A sessão foi aberta pelo Presidente da Academia, CALM ECN Rogério d’ Oliveira que se referiu ao riquíssimo currículo do orador, constituindo este uma figura notável da nossa literatura, atendendo às diversas obras da sua autoria especificamente referentes à

obra queiroziana e à análise crítica da sociedade daquele tempo.

Seguidamente usou da palavra o Dr. Castro Alves que agradeceu as palavras elogiosas do Presidente da Academia e que iniciou na sua intervenção explicando o facto de ir usar a expressão “actividades marítimas” no seu sentido mais lato, isto é, actividades respeitantes “ao transporte de pessoas e bens no ambiente de oceanos, mares, rios e lagos”.

Após ter feito referências e mencionado citações e passagens do Antigo Testamento nas quais existem ligações a actividades marítimas, dissertou sobre o Novo Testamento em que “as actividades são do tipo pescatório ou destinados a deslocação de pessoas em barcos”. A concluir, o orador afirmou ser nos Actos dos Apóstolos de Lucas que estão

reflectidas as aventuras e desventuras marítimas em que S. Paulo e os companheiros estiveram envolvidos no seu trabalho de evangelização nas ilhas e territórios ribeirinhos do Mediterrâneo Oriental.

O orador projectou diversas cartas geográficas e toponímicas alusivas ao tema, tendo-se concluído a sessão com debate e diversos esclarecimentos sobre alguns pontos apresentados.

No auditório, além dos membros e convidados da Academia estiveram presentes muitas personalidades ligadas ao meio literário e diplomático bem como diversas individualidades da colónia brasileira residente em Lisboa.

(Colaboração da Academia de Marinha)

1^{as} Jornadas UTITA Sobre Dependência de Substâncias

Realizou-se no passado dia 11 de Junho no Centro de Congressos de Lisboa um encontro científico intitulado “1^{as} Jornadas sobre Dependência de Substâncias” organizada pela Unidade de Tratamento Intensivo de Toxicodependências e Alcoolismo da Marinha, Serviço de Utilização Comum das Forças Armadas, cuja cerimónia de abertura foi presidida pelo Almirante CEMA.

O evento extravasou largamente o âmbito restrito castrense e teve uma significativa aderência da sociedade civil com cerca de 260 participantes das mais diversas profissões de saúde: médicos, enfermeiros, psicólogos, técnicos de serviço social, entre outros.

A participação de tantos profissionais deve-se não só à importância social da temática abordada, como também à relevância dos prelectores intervenientes em que se encontravam os principais responsáveis do Ministério da Saúde pelos problemas do Alcoolismo (Directores dos três Centros Regionais de Alcoologia), das Toxicodependências (Presidente e outros responsáveis do Serviço de Prevenção e Tratamento das Toxicodependências) e ainda da dependência tabágica, com o Presidente do Conselho de Prevenção do Tabagismo da Direcção Geral de Saúde.

A respeitabilidade científica que o trabalho da UTITA tem no meio universitário português, permitiu que da Comissão Científica do referido encontro fizessem parte diversos Professores Catedráticos, das Faculdades de Medicina, Institutos Superiores de Psicologia e Escola Nacional de Saúde Pública.

No discurso do Director da UTITA foi referido a origem e histórico deste organismo desde 1987, no Serviço do Hospital da Marinha, e foram ainda expostas as diligências que têm sido efectuadas para rentabilizar a sua capacidade sobran- te, dada a escassa

utilização por militares de outros ramos das FA, desde o seu redimensionamento e reinstalação na BNL em 2000, através de protocolos ou acordos com a Associação Industrial Portuguesa, Fernave, Arsenal do Alfeite, Portugal Telecom – Associação de Cuidados de Saúde, bem como negociações em curso com a EDP e o



Ministério da Administração Interna – P.S.P.

A UTITA apresentou ainda dois trabalhos de investigação científica do seu Departamento Clínico: um do Serviço de Psicologia e Aconselhamento, sobre “Comorbilidade de Depressão e Nicotinodependência da Consulta Externa de Tabagismo”, pela 2TEN TSN Psicóloga Mónica Maymone, e outro do CTEN MN Nelson Santos, com a colaboração do 1SAR HE Jorge Pires, do Serviço de Enfermagem, sobre a evolução da carreira dos doentes da Marinha tratados na UTITA, antes e após a sua recuperação neste organismo, trabalho esse ainda em fase preliminar mas muito apreciados pela assistência.

Este acontecimento veio mais uma vez demonstrar as potencialidades da cooperação com a sociedade civil, e realçar a aceitação e o prestígio alcançados no meio científico nacional pela UTITA.



(Colaboração da UTITA)

Com Saudade da Marinha e da Comissão do Domínio Público Marítimo...

Faleceu, em 27/8/02, o Vogal da Comissão do Domínio Público Marítimo, Dr. José Pedro Pereira Monteiro Fernandes, que vinha desempenhando as funções de Vogal da Comissão do Domínio Público Marítimo ininterruptamente desde 6/12/49, inicialmente como representante da Direcção-Geral do Património do Estado, onde foi Director-Geral, e ultimamente na qualidade de “individualidade de Reconhecido Mérito” e de que, singelamente, se refere o seu reflexo na Marinha.

Foi autor, com o Professor Doutor Freitas do Amaral, do “Comentário à Lei dos Terrenos do Domínio Hídrico” que contém o Decreto-Lei nº. 468/71, diploma fundamental do Domínio Hídrico, complementado com preciosos e esclarecedores comentários abrangendo os antecedentes deste domínio público, a fundamentação das várias disposições do diploma e sua interpretação ampliadora bem como a comparação com a legislação de outros países, pelo que constitui uma essencial obra de referência para os que lidam com esta complexa matéria. Os números de Janeiro e Fevereiro de 2000 na Revista da Armada



Dr. Monteiro Fernandes.

publicaram um extenso artigo seu sobre a Comissão do Domínio Público Marítimo e as suas actividades.

Foi Director do “Dicionário Jurídico da Administração Pública”, uma extensa obra contendo textos de distintos autores muitas vezes consultada pelos Vogais da Comissão. A sua longa e profícua actividade de 52 anos na Comissão ficou consubstanciada em cerca de quatro centenas de projectos de parecer, alguns deles de carácter doutrinário e de grande valor jurídico, que continuam a constituir referência fundamental.

Nas sessões da comissão, em que foi de uma assiduidade inigualável, a sua superior inteligência, vastos conhecimentos e notável eficácia ficaram evidenciados nas suas sempre oportunas intervenções, muitas vezes geradoras de consenso, nas discussões dos assuntos mais complexos. Também sempre o Dr. Monteiro Fernandes facultou a sua inteira disponibilidade para com os Vogais que buscavam o seu conselho e ajuda sendo considerado, a justo título, a memória viva da Comissão do Domínio Público Marítimo sendo um privilégio com ele ter convivido e a sua presença, atendendo a todas as suas características, tem-se por insubstituível.

No desempenho das suas funções demonstrou uma invulgar dedicação à Comissão e uma excepcional competência, alicerçada num profundo conhecimento da matéria, bem conhecida por todos, evidenciando assim as suas superiores qualidades profissionais e pessoais, o que, já em 1995, tinha merecido reconhecimento público da Marinha ao ser-lhe concedida, a Medalha de Cruz Naval de 1^a Classe.



Espectacular operação de salvamento no porto de Leixões

Na manhã do passado dia 22 de Julho, encontrava-se o N.R.P. "Zambeze" em missão na Zona Marítima do Norte, quando o Cabo CRO Domingos alertou o Comandante, 1TEN Miranda de Castro, que um carro teria caído ao mar na raiz do Cais do Marégrafo em Leixões, onde o navio se encontrava atracado.

O Comandante dirigiu-se ao castelo e constatou que o veículo caíra para o lado da bacia de manobra do porto de Leixões. Ordenou que se pusesse a semi-rígida na água, enquanto o Aspirante Brandão Marques e o Imediato, 2TEN Pires Vicente, reuniam o material de mergulho. Rapidamente a embarcação foi posta dentro de água, aproximando-se do corredor de BB do navio.

Vestido o fato de mergulho, o Comandante atirou-se à água e subiu para a semi-rígida, onde lhe foi passada a garrafa com o regulador, o cinto de lastro, máscara, barbatanas e uma retenida de segurança. Esta operação demorou aproximadamente 3 minutos, desde que o alarme chegou ao navio. Dirigiram-se então para o local do acidente.

A profundidade era de cerca de 6 metros o que, aliado à baixa temperatura da água e fraca visibilidade, tinha gorado a tentativa de socorro já efectuada por um frequentador da Marina.

O 1TEN Miranda de Castro lançou-se então à água e iniciou a busca, deparando com a viatura, que não estava bem assente no fundo, com as janelas abertas e um indivíduo inanimado no lugar do condutor, com o cinto de segurança passado. Tentou abrir a porta mas, sem sucesso. Entrou então pela janela e tirou o cinto de segurança ao sinistrado, que tinha a cabeça encostada à capa do tejadilho do automóvel ("Volkswagen Golf" conversível), dificultando a acção. Após soltar-lhe a cabeça, puxou-o pelas axilas retirando os ombros



1TEN Miranda de Castro.



A viatura sinistrada a ser içada para o cais.

para fora da viatura, mas sem conseguir libertar o sinistrado. Notou então que uma perna estava presa no volante e os pés debaixo dos pedais. Entrou de novo no veículo e soltou-os. Puxando novamente pelas axilas, conseguiu finalmente retirar o indivíduo e trazê-lo até à superfície.

Entretanto, tinha chegado uma embarcação do I.S.N. com dois socorristas, passando um para a semi-rígida do navio. O Comandante aproximou-se da semi-rígida com o sinistrado e, o Cabo Horta mais o socorrista, içaram-no para dentro, prestando a primeira assistência com massagem cardíaca. Simultaneamente, partiram para dentro da Marina.

Na rampa do I.S.N. já se encontrava uma ambulância do I.N.E.M., bem como o sarg. enfer. do Zambeze, 2SAR HE Bastos, que acompanhou o sinistrado na ambulância até ao Hospital Pedro Hispano, ajudando a entubá-lo e a prestar assistência.

O sinistrado chama-se Daniel Duque da Silva, tem 32 anos e encontra-se nos cuidados intermédios pois, apesar da sua situação ser estável e já apresentar alguma reacção a nível motor, continua em coma. Estima-se que terá estado entre 12 a 15 minutos dentro de água.

O alarme só chegou ao navio alguns minutos após o acidente e porque alguém se lembrou que, para além dos Bombeiros e I.N.E.M., as primeiras entidades a ser contactadas, também no navio podia estar o auxílio.

Curiosamente, era dia do 35º aniversário do Comandante do N.R.P. "Zambeze" e, 40 anos antes, naquela mesma bacia de manobra, uma onda atirou ao mar um carro com os seus dois irmãos mais velhos, a avó e uma tia. Na altura, foi a acção dos tripulantes da lancha "Esposade" da A.P.D.L., que os salvou...!



(Colaboração do N.R.P. "Zambeze")



O Ministro de Estado e da Defesa Nacional deslocou-se no passado dia 1 de Agosto ao Instituto de Socorros a Náufragos, para condecorar com a Medalha de Prata de Coragem, Abnegação e Humanidade, o 1º Tenente Pedro Gil Miranda de Castro, comandante do N.R.P. "ZAMBEZE", pela pronta decisão, coragem, altruísmo e sentido de humanidade, demonstrados por este oficial na acção de salvamento realizada no porto de Leixões em 22 de Julho de 2002, com condições de visibilidade adversas e com risco da própria vida e que resultou no resgate, com vida, do condutor de uma viatura caída ao mar.

Na oportunidade, o Ministro de Estado e da Defesa Nacional deu público realce ao acto que originou esta condecoração e referiu-se, também e em termos muito elogiosos, à missão do Instituto de Socorros a Náufragos destacando a actividade das tripulações das embarcações salva-vidas em que a dificuldade e o risco são evidentes, não se compadecendo com o horário normal de serviço. A este propósito comunicou ter subscrito um despacho atribuindo aos funcionários da carreira do convés e motoristas das embarcações salva-vidas do Quadro do Pessoal Civil do Instituto de Socorros a Náufragos, o subsídio pela disponibilidade.

(Colaboração do ISN)

Um Símbolo de Rigor



Astrulábio Náutico Português "Atocha III"

Conhecido dos gregos já no séc. II a.c., o antigo astrulábio armilar ou planisférico foi simplificado pelos portugueses no séc. XVI e passou a ser utilizado como instrumento de navegação para medir a altura dos astros sendo, a chave das grandes descobertas marítimas portuguesas.

Em 1922 Gago Coutinho e Sacadura Cabral, quando concluíram a primeira travessia aérea do Atlântico Sul, Lisboa - Rio de Janeiro, comprovaram que os métodos de orientação e navegação marítima eram aplicáveis à navegação aérea.

O Astrulábio reproduzido está assinado pelo português Agostinho Góis Raposo e datado de 1605, encontrando-se no Museu de Marinha.

LUSITANIA COMPANHIA DE SEGUROS, SA

Sede: Rua S. Domingos à Lapa, 35 - 1249-130 Lisboa - Portugal - Filial: Rua Júlio Dinis, 676 - 4050-320 Porto - Portugal

Dependências: Alameda - Braga - Chaves - Coimbra - Évora - Faro - Funchal - Guimarães - Lagos - Lagos - Leiria - Lisboa (Avenidas) - Lapa - Oliveira - Maia - Oliveira de Azeméis - Paredes - Ponta Delgada - Porto (Rua da Boavista) - Santa Maria da Feira - Setúbal - Sintra - Torres Novas - Vila Nova de Gaia - Vila Real - Viana

internet: www.lusitania-cs.pt - e-mail: lusitania@lusitania-cs.pt

DIA DAS FORÇAS ARMADAS E DO EXÉRCITO

● No passado dia 25 de Julho foi celebrado o Dia das Forças Armadas e do Exército, tendo ocorrido as cerimónias, presididas pelo Presidente da República, na Praça do Império em Lisboa, com a imposição de condecorações, discurso do CEMGFA e desfile das Forças em parada, após missa de corpo presente no Mosteiro dos Jerónimos.

Na ocasião foram condecorados, entre outros, o Almirante Vieira Matias, ex-CEMA com a Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo e o GEN Barrento, ex-CEME com idêntica condecoração.



DIA DAS FORÇAS ARMADAS NA MADEIRA

● Entre os dias 21 e 25 de Julho decorreram, na Região Autónoma da Madeira, diversas cerimónias e actividades comemorativas do Dia das Forças Armadas.

Para além da cerimónia militar que teve lugar na Avenida do Mar e das Comunidades Madeirenses, presidida pelo Vice-Presidente da Assembleia Legislativa Regional da Madeira, é de relevar a exposição alusiva à efeméride realizada no Largo do Colégio, entre os dias 22 e 25 de Julho, pela grande adesão que mereceu por parte da população.



DIA DA MARINHA NOS AÇORES

● No período de 29 de Abril a 20 de Maio de 2002 decorreram na cidade de Ponta Delgada, as comemorações do Dia da Marinha na Região Autónoma dos Açores.

Durante este período tiveram lugar torneios internos de pesca, snooker e ténis de mesa e o torneio externo de futebol de 5 o qual contou com a participação das equipas do Comando Operacional dos Açores, Polícia, Guarda Nacional Republicana/Brigada Fiscal e Polícia Judiciária.

No dia 20 de Maio tiveram lugar as seguintes efemérides:

- Celebração de uma missa na igreja de S. José.
- Deposição de uma coroa de flores, pelo CALM Comandante da Zona Marítima dos Açores acompanhado pela Presidente da



Câmara Municipal de Ponta Delgada, junto à placa alusiva ao Comandante Carvalho Araújo no monumento aos marinheiros mortos na I Grande Guerra. Esta cerimónia contou também com a presença de representantes da Associação de Oficiais da Reserva Naval e da Liga dos Combatentes.

• Realização de uma cerimónia militar, presidida pelo TGen Pilav João Saúl Barroso Letras, Comandante Operacional dos Açores. Nesta cerimónia foram impostas condecorações a militares em serviço nos

Açores e contou com a presença do Comandante da Zona Militar dos Açores, militares, militarizados e civis da Marinha.

• Nos dias 18, 19 e 20 o N.R.P. "João Coutinho" esteve aberto a visitas com iluminação de gala e embandeiramento em arco.

CONDECORAÇÃO DO COMANDANTE PEREIRA GONÇALVES

● Por despacho do Almirante CEMA, de 5 de Março do corrente ano, foi condecorado a título póstumo o CMG RES António José Delduque Pereira Gonçalves com a medalha de Mérito Militar de 1ª Classe.

A cerimónia de entrega da condecoração decorreu no Instituto Superior Naval de Guerra (última unidade em que o oficial prestou serviço e onde se



encontrava no momento do falecimento), tendo sido presidida pelo VALM Botelho Leal, a ela tendo assistido, para além do corpo docente, os oficiais dos cursos que estão a decorrer (CSNG, CCNG e CGNG), a guarnição daquele Instituto e diversos familiares e amigos do Comandante Pereira Gonçalves.

NÚCLEO-MEMÓRIA DA CORDOARIA NACIONAL

● No passado dia 29 de Julho foi inaugurado o núcleo-memória da Fábrica Nacional da Cordoaria (FNC).

O pólo museológico, organizado no topo poente da Nave da Cocha, na Cordoaria Nacional, é constituído por um conjunto de máquinas e outros elementos que permitem recriar o ambiente em que se desenvolvia a actividade de manufatura de cabos.

Na inauguração participaram várias individualidades sendo de destacar a presença do Presidente do Conselho de Administração de Quintas & Quintas, Cordames e Redes, SA, do Presidente da Direcção do Grupo de Amigos do Museu de Marinha e de antigos directores, subdirectores, directores técnicos e funcionários civis da FNC.

Ao referir-se à criação de um pólo museológico na Cordoaria Nacional o director do Museu de Marinha informou que, após a extinção da FNC ocorrida em 1992, foi seleccionada diversa maquinaria ali existente com a finalidade de vir a constituir-se,



mais tarde, um núcleo-memória como forma de perpetuar a memória da fábrica que durante mais de duzentos anos manteve como actividade principal a manufatura de cordame.

Agradecendo a participação e o empenhamento dos muitos colaboradores envolvidos no projecto, sublinhou a valiosa contribuição prestada pela empresa Quintas & Quintas na recuperação da quase totalidade das máquinas e dos componentes que constituíam o sistema de manufatura de cabos.

Após uma síntese histórica da vida da FNC apresentada pelo comandante Martins Pimentel, antigo subdirector daquela fábrica, seguiu-se uma visita guiada ao pólo museológico dando aos presentes a oportunidade de acompanharem passo a passo as várias fases de preparação dos cabos e de apreciarem a qualidade do trabalho de recuperação realizado.

(Colaboração do Museu de Marinha)



MERGULHADORES EQUIPADOS COM NOVAS VIATURAS DE INTERVENÇÃO RÁPIDA

● No âmbito dos programas de investimento e prioridades definidas na aquisição de viaturas especiais, para apoio à intervenção dos Destacamentos de Mergulhadores, a Marinha Portuguesa passou a dispor de 3 viaturas, uma ligeira de carga da marca NISSAN CABSTAR (1790 Kg de carga) já entregue em NOV2001 à Esquadilha de Submarinos, com cabine dupla e transformada para transporte de botes Zebro III, motores fora borda, fatos de mergulho, compressor, garrafas e material geral de mergulho, e duas pick-up cabine dupla da marca MITSUBISHI, L200 Dive Master (sendo estas adquiridas com verbas atribuídas pelo Gabinete do Primeiro Ministro na sequência da operação de Entre-



-os-Rios), e transformadas para permitir o transporte de um bote do tipo Zebro III, um motor fora borda de 50HP, quatro garrafas duplas, quatro garrafas simples, um compressor de ar, cinco equipamentos individuais e reservatório de 60 lts de água doce com bomba eléctrica para lavagem de equipamentos.

Com a entrega à Esquadilha de Submarinos destas viaturas de intervenção rápida de mergulhadores ficou concluído o programa de reequipamento em viaturas há muito desejado e essencial para o cumprimento das missões dos Mergulhadores da nossa Marinha.

(Colaboração da Direcção de Transportes)

O Comandante, os sonhos e o mistério...

Encontrei, há pouco tempo, o Comandante de um navio em que embarquei. Era um homem que me marcou. Muito sério, impressionou-me na altura pela paixão que tinha pelo mar e pela mestria com que dominava o navio, no revolto mar dos Açores, naqueles meses de Inverno ventoso... Passara quase toda a sua carreira embarcado...

Parecia-me, agora, muito mais velho – mais velho do que a idade que realmente tinha. Continuava um homem circunspecto, mas o olhar tinha perdido o cintilar de paixão que antes possuía. Procurou-me, desta vez, pelos meus serviços clínicos. Estava cansado, dizia. A sua vida de mar não lhe havia servido de muito... Nos filhos, os longos anos de ausência deixaram as suas marcas. A mulher também, de alguma forma, sentia amargura, pelos sacrifícios que tivera de suportar sozinha... Por outro lado, uma grande ansiedade o afligia, visto que não vislumbrava o desfecho que gostaria para a sua carreira militar - Afirmava, com mágoa, que outros, menos esforçados nas lides do mar, pareciam com melhores hipóteses de carreira. Não lhe parecia isso justo, a ele que tanto dera à Marinha...

Lembrei-me então do homem que havia conhecido, na ponte do navio, seguro e feliz. Do homem capaz de fazer comentários poéticos sobre a beleza das ondas, no oceano revolto, a quem o enjoo nunca chegava e que conhecia, profundamente, o mar, como se parte do seu sangue fosse já salgado. Lembro-me do homem que citava Camões e que falava dos descobrimentos e dos feitos portugueses com orgulho.

Recordei-me, ainda, do Comandante que – a despeito da sua sobriedade – era capaz de sorrir ao grumete, enjoado, no quarto de vigia na asa da ponte, sem chalaça, com respeito e empatia....

Pareceu-me que o Sr. Comandante estava a ficar sem sonhos. Qualquer homem sem sonhos fica triste. Não tem objectivos e

Para muitos é uma doença inesperada – que lhes obriga a vida a uma reviravolta profunda – para outros foi o investimento que não resultou, ou qualquer outro acidente, imprevisto, de percurso, que lhes alterou o objectivo, as expectativas...

Expliquei-lhe então, calmamente, que muitas vezes também eu sinto que algures

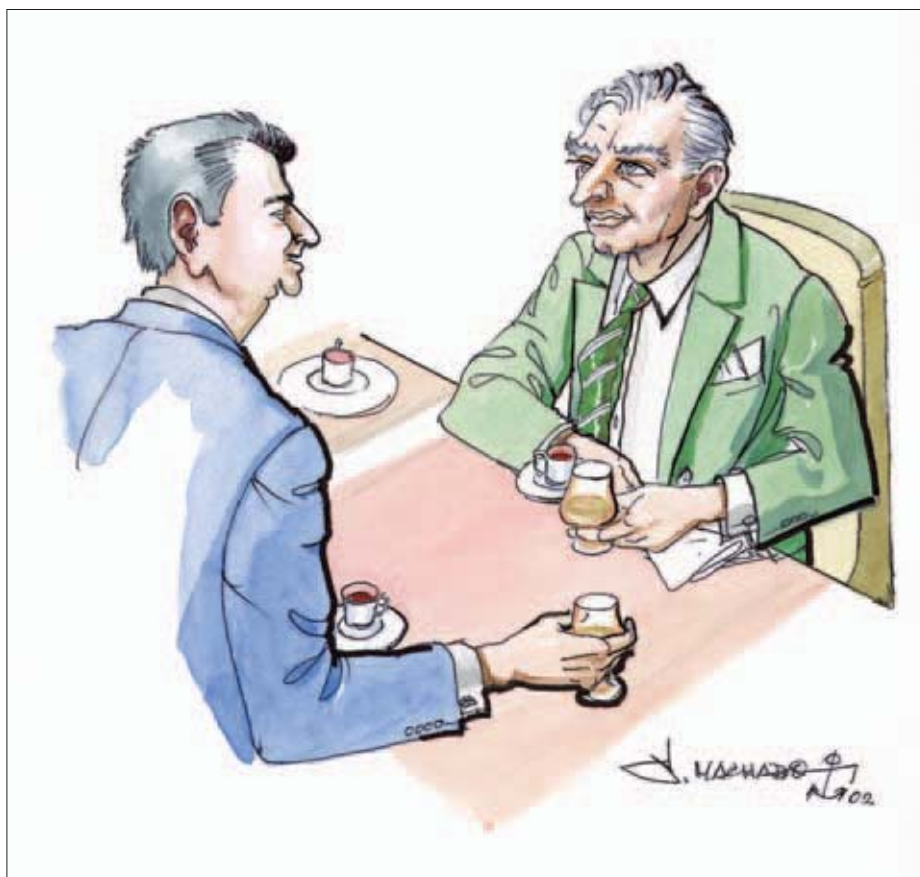
devia ter voltado à direita, e, contudo, ainda me sinto na estrada da esquerda. Não adianta olhar para trás e pensar que se deveria ter feito isto, ou aquilo, não adianta lamentar esta ou aquela decisão, neste ou naquele sentido. Interessa apenas aquilo que ao longo da estrada vamos construindo e a coragem para aceitar cada dia como ele é, aliviados pela fuga apressada dos fantasmas, que nos molestaram durante a noite, assustados pelo brilho da luz da manhã e por aquilo que a custo, é certo, nos preparamos para atingir... Apesar de tudo e de todos...

Ele, em particu-

lar, deveria pensar na real motivação da sua vida, por tantos testemunhada, norteadada pelo dever e pela responsabilidade, honesta, para com os outros...

Decidi devolver-lhe o sonho. Liguei a alguns oficiais da Guarnição antiga e combinámos um jantar. Nesse jantar foram sucessivamente elogiadas, de maneira informal, espontânea, as capacidades profissionais e humanas do Comandante, por outros que, como eu, o estimavam e respeitavam. Ouviu calado e hirto, como lhe era habitual...

No final ficámos só os dois. Voltei a lembrá-lo que o seu trabalho não pecava por falta de reconhecimento, ou importância ... todos nós o reconhe-



esquece, facilmente, tudo o que foi e tudo, de bom, que conquistou ao longo da vida. Em alguns, instala-se uma angústia opressiva, potenciada por pesadelos na forma de "e se eu tivesse feito isto..." ou "porquê não fiz aquilo...". Ideias destas atacam a coberto da noite, com capacidade de atingir proporções de catástrofe, se deixadas livres como lobos á solta.

É uma situação perigosa. Não admira que a pressão arterial estivesse a subir...

Temos, acredite o leitor, pouco controlo sobre as coisas importantes da nossa vida – o amor, a vida e a morte não estão nas nossas mãos. Muitos, equivocados, acreditam que conseguem controlar o seu futuro. É a pior mentira dos tempos modernos.

ceríamos sempre... O Sr. Comandante sorriu e, julgo mesmo, que algum do sal, que lhe impregna o plasma lhe terá aflozado, por curtos segundos, à face. Afinal, como sabe de certeza o leitor, os marinhos não choram...

Também a mim, nesse dia, me pareceram menos longos os anos da Faculdade, menos dura a vida e, acima de tudo, pareceu-me maior a distância ao mundo frio e vazio em que presentemente - sinto-o muitas vezes - vivemos. Nem sei bem se fiz papel de médico ou de amigo, em toda esta história. Senti-me apenas feliz e, afinal, são estes momentos que adoçam o

azedume desta estrada, solitária, em que frequentemente me encontro...

Não sei se o Comandante voltou a sonhar. Mas acredito, que terá talvez compreendido o fundamental: nada do que fazemos por bem, se perde...

Ora, nos Açores existe uma terra vulcânica a que os locais chamavam "mistério", porque não crescia lá nada, não eram terras cultiváveis. Eu também reconheço em cada coração uma terra de "mistério", só que ao contrário e, de forma inexplicável, é capaz de produzir tudo o que o ser humano tem de bom. Infelizmente, não vem nos tratados de anat-

mia, ou fisiologia e alguns passam pela vida sem saber que existe. É a terra que melhores frutos dá, porque não se compram ou vendem, mas valem muito. Também armazena amizades e é desse lugar que vou retirando estas pieguices...da vida...É um defeito incorrigível, que a seu tempo, estou certo, merecerá devido castigo...

Quanto ao Sr. Comandante, estou seguro que cultivou bem esse terreno. É chegada a hora da colheita...e os frutos são doces, se os soubermos procurar...



Doc.

CONVÍVIOS

AORN – DELEGAÇÃO DOS AÇORES

● Uma representação da delegação dos Açores da AORN, incluindo os recém eleitos corpos dirigentes, apresentou cumprimentos ao CALM CZMA, no passado dia 6 de Junho. Após a sessão de cumprimentos e assinatura do Livro de Honra do Comando da Zona Marítima, seguiu-se um almoço de confraternização e grande camaradagem, na residência do comandante, testemunhada pela fotografia junta.



Na 1ª fila, da esquerda para a direita, o Prof. Dr. Luís Andrade (CFORN), Comte. Mário Medeiros Pereira (Res. Marítima), Comte. Teixeira da Silva (13º CEORN), Engº Vasco Pereira da Silva (Res. Marítima) e Dr. Potes Cordovil (22º CFORN).

Na 2ª fila pela mesma ordem, Dr. Esteves Rebelo (56º CFORN), Comte. Santos Raposo (24º CFORN), Dr. Adelino Rodrigues da Silva (19º CFORN), CALM Rodrigues Gaspar (CZMA), Engº Pacheco Costa (7º CEORN), Engº Rego Costa (16º CFORN) e Dr. Tavares Carreiro (19º CFORN).



BODAS DE PRATA DO NÚCLEO DE MARINHEIROS DE ARGANIL

● No passado dia 15 de Junho "desembarcaram" em Arganil algumas centenas de ex-marinheiros (muitos acompanhados das famílias) para participar num dos habituais encontros anuais do Núcleo de Ex-Marinheiros de Arganil e este ano comemorando ainda os 25 anos da sua fundação. A festa foi abrilhantada pela presença da fanfara dos Fuzileiros e diversos oficiais ainda no activo, tendo desfilado pelas ruas e actuado em frente aos Paços do Concelho onde foram recebidos e cumprimentados pelo Presidente da Câmara. Seguiu-se um almoço de todos os convivas no Pavilhão Gimnodesportivo do Sarzedo e animado pelo grupo musical GOMAPE. No final do almoço, que se prolongou pela tarde, foram ainda lembrados de forma sentida os mortos que serviram a Marinha, pela fanfara a "tocar a mortos" e com a proclamação dos "gritos dos fuzileiros".

COMEMORAÇÃO DO 11º ANIVERSÁRIO DO CLUBE ESCOLAMIZADE

● O Clube Escolamizade vai comemorar, no próximo mês de **Novembro**, o seu 11º aniversário, com o seguinte programa:

9 a 17 Nov. – Exposição de pintura;

10 Nov. – Recital poético, encontro de poetas e cantares populares;

13 Nov. – Hastear das Bandeiras e um Porto de Honra;

17 Nov. – Conferências sobre a "Guerra Colonial", jantar dançante.

Na realização destas conferências, salienta-se a colaboração directa de associações de ex-militares do Exército e da Força Aérea sediados na região Algarvia.

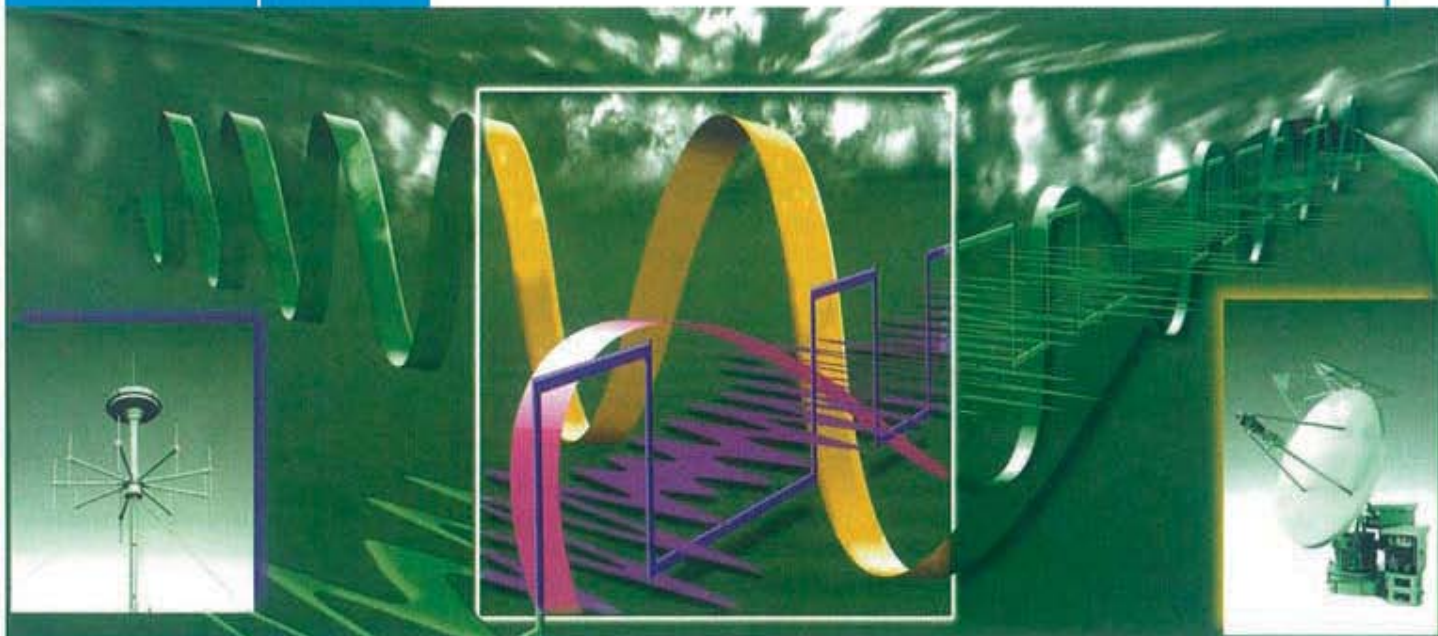


NRP "COMTE. ROBERTO IVENS" – 1970/72 – ANGOLA/CABO VERDE

● No próximo dia **23 de Novembro** vai ocorrer em Évora um almoço-convívio da guarnição de FRAIVENS – 70/72.

Os interessados deverão contactar: Fogueiro 31 – Carvalhal TM: 965127290; Telef. 266733827 (a partir das 20.30H).

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, n° 6 - 2B • 1495-137 Algés • Tel: 214 123 590 • Fax: 214 123 600
• E-Mail: telerus@mail.telepac.pt

JOGUEMOS O BRIDGE

(Problema nº 45)

Tente cumprir o contrato proposto tapando E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
A	10	R	A
D	9	2	D
8	3		6
7	2		5

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
6	D	D	V
	7	V	9
	6	10	8
	5	9	
		5	

Este (E):

♠	♥	♦	♣
5	V	8	R
2	8	7	7
	4	4	6
		3	5

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
R	A	A	10
V	R	6	4
10			3
9			
4			
3			

Ninguém vuln. como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♣ com saída a ♦D.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

PROBLEMA Nº 45

A solução é relativamente simples, sendo uma situação corrente com que temos de nos confrontar no carteio, pelo que resolvimos apresentá-la mais uma vez, para recordar as várias técnicas que devemos ter sempre presente nesta fase do jogo.

Numa primeira análise o contrato parece depender apenas da boa colocação do R de ♣. Mas S deverá deixar essa hipótese para último recurso e tentar explorar primeiro outras soluções, como sejam o jogo da eliminação e colocação em mão.

Na realidade só tem 2 ♦ de cada lado para eliminar esse naipe e ♥AR na mão com 4 de 109 no morto, podendo portanto tentar ver como estão colocadas DV de ♥. Assim, pega de ♦A, destrunfa, faz ♥AR não caindo nenhuma das figuras e joga ♦ para o R do morto eliminando os ♦; joga ♥10 e vê o V de E baldando um ♣; se E tivesse também a D teria então de fazer a passagem a ♣R, mas assim E está sem defesa.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 329)

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

HORIZONTAIS: 1 – Extracção cirúrgica do ovário ou de quistos do ovário. 2 – Agita fortemente; comer a ceia. 3 – Letra grega; unidade de iluminação; rio de França (inv). 4 – Arenga (pop); mesa para os sacrifícios. 5 – No princípio de situar. 6 – Agarrar (o pegador) as hastes do toiro, derubando-o. 7 – Apelido; que tem boa saúde; o mesmo que o. 8 – Nome que os Gauleses davam ao deus da guerra; corte aos bocados; ânsia. 9 – Tempo forte; rio a Nordeste da Ásia, formado pela reunião do Argun e do Chilca. 10 – Um dos estados da América do Norte; fora daqui!. 11 – Compraras em leilão.

VERTICAIS: 1 – Linha transversal com que os antigos marcavam as palavras ou passos errados num escrito, para emendarem em nova cópia; peixe esparóide. 2 – Poeta; mastigar sem engolir. 3 – Demora; seita (inv). 4 – Nota musical; no meio da ansa; metade de onerar. 5 – Marinheiro indígena da Índia; preposição. 6 – Organização das Nações Unidas (sigla); corpo simples cinzento-azulado (pl). 7 – Membro da segunda das castas da Índia, a dos guerreiros ou nobres; símb. quim. do astato. 8 – Partícula afirmativa do dialecto provençal; milha marítima; rio do Estado de Mato Grosso, Brasil, na fronteira do Paraguai. 9 – Enganava; gostar muito. 10 – Menina (Bras); rejeita. 11 – Grande ave trepadora, semelhante ao papagaio; deuses itálicos da agricultura, que os Romanos consideravam protectores dos campos, caminhos e casas.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 328

HORIZONTAIS: 1- Diatermano. 2- Ictiocola. 3 – Ao; alado; ma. 4 – TNT; iao; rum. 5 – OO; ato; mulb. 6 – MM; ro; ni; tu. 7 – Aasc; geo; IC. 8 – CCC; air; api. 9 – Eo; perna; an. 10 – Empestara. 11 – Samaritanos.

VERTICAIS: 1 – Diatomaceas. 2 – Iconomaco. 3 – At; sc; em. 4 – Tia; Arc; pma. 5 – Eolito; aepr. 6 – Rcaao; girei. 7 – Modo; nemst. 8 – Alo; mio; ata. 9 – Na; ru; an. 10 – Multiparo. 11 – Sambucinas.

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 Francisco António Torres Vidal de Abreu, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em substituição do VALM Luís Manuel Lucas Mota e Silva
● CALM Eurico Ferreira de Carvalho, Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Maputo, República de Moçambique, acumulando com idênticas funções em Harare República do Zimbabwe em Lilongwe República do Malawi, em substituição do Major General PilAV José Augusto Barrigas Queiroga
● CALM Carlos Alberto Viegas Filipe, Comandante da Escola Naval, em substituição do CALM António Carlos Rebelo Duarte
● CMG Rui Cardoso de Telles Palhinha, Subdirector do Instituto Superior Naval de Guerra, em substituição do CALM João Manuel Lopes Pires Neves
● CMG EMA José António Gimenez Salinas Moreira Ribeiro, Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Análise e Gestão da Informação
● CMG António Manuel da Cruz Tavares Meirelles, Chefe do Departamento Marítimo do Norte, Capitão do Porto de Leixões e Capitão do Porto do Douro, em substituição do CMG António Luís Soares Centeno da Costa
● CMG Fernão Manuel Pacheco Malaquias Pereira, Chefe da Divisão de Informações do Estado-Maior da Armada, em substituição do CMG Fernando Manuel de Oliveira Vargas de Matos
● CFR José Luís Branco Seabra de Melo, Comandante do Agrupamento de Navios Hidrográficos e CTU 443 90-20, em substituição do CFR António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro
● CFR Luís Carlos de Sousa Pereira, Ajudante-de-Campo do ALM Chefe do Estado-Maior da Armada
● CFR Fernando Manuel de Macedo Reis, Chefe do Estado-Maior do Comando da Força Naval Permanente do Atlântico
● CTEN Miguel Nuno Pereira de Matos Machado da Silva, Comandante do NRP "Polar", em substituição do CFR Diogo Alberto Font Xavier da Cunha
● CTEN Fernando Manuel Freitas Artelhiero, Chefe da Brigada Hidrográfica Nº 2, em substituição do CTEN João Paulo Ramalho Marreiros
● ITEN Luís Daniel Costa Jimenez, Chefe do Departamento de Apoio, em acumulação com o de Chefe de Secção de Logística do Estado-Maior do Comando da Zona Marítima dos Açores
● 2TEN OT João Luís Valentim Mourato, Chefe da Secretaria do Gabinete do ALM Chefe do Estado-Maior da Armada.

EXONERAÇÕES

● VALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas exonerado do Cargo de Director do Instituto Superior Naval de Guerra
● Comodoro Fernando José Ribeiro de Melo Gomes exonerado do Cargo de Comandante da Força Naval Permanente do Atlântico (STANAVFORLANT).

RESERVA

● CMG EMQ Fernando Manuel Correia Dias Rego
● CFR OTS Gilberto Cordeiro Frazão
● SMOR CE António Maria Lemos
● SMOR FZ José Ribeiro Esteves
● SCH CM Alexandre Herculano Teixeira Lopes
● SCH HE António Manuel do Sacramento Ferreira
● SCH M José Augusto Fernandes Pinheiro
● SAJ V João Gomes de Almeida
● SAJ HE José Marques do Cortinhal
● SAJ HE José António Cavaleiro Perpétuo
● SAJ L João dos Santos Alves Paixão
● SAL L António Maria Palma
● SAJ L Joaquim José da Conceição Monteiro
● SAJ L Albano Dias Madureira
● 1SAR A José António Ferreira Rufino
● 1SAR MQ Silvino Mateus
● 1SAR MQ António Manuel Rebocho Carrasqueira
● 1SAR TES João Andrade dos Santos
● 1SAR FZ Victor da Costa Mousinho
● 1SAR FZ Joaquim Rodrigues Polainas
● CAB A António José Simões Cabrita
● CAB CM Aníbal Jorge Lourenço Fernandes
● CAB FZ Francisco Dias dos Santos
● CAB FZ José Manuel Mendes
● CAB FZ Manuel Mendes Gonçalves de Freitas
● CAB TFD Paulo Jorge Lopes de Andrade
● CAB TFD Carlos Alberto da Silva Ramos
● CAB V Manuel António Mendonça Garção.

REFORMA

● CTEN OT José Rosa da Costa
● ITEN OTS Carlos Alberto de Oliveira
● ITEN OTT Assalino António da Conceição Vieira
● ITEN OTS Manuel dos Santos Fidalgo
● ITEN OTS Manuel João Ramalheiro Rodrigues
● ITEN OTS António Maria Esperança
● SMOR MQ Adriano Baltazar Rodrigues
● SAJ B Filipe da Costa Saramago
● SAJ L Fernando da Conceição Teixeira
● SAJ A Germano Fernandes
● SAJ M Manuel Parreira Duarte
● SAJ A Francisco José Martins Bencatel
● SAJ FZ Francisco António Morais Sarmento
● 1SAR ETS Fernando José Ferreira dos Santos
● CAB TFD Joaquim Gonçalves Guerra
● CAB TFD Álvaro Marques Nunes.

FALECIMENTOS

● CMG REF Agostinho Simões Lopes
● CMG REF Artur Manuel Coral Costa
● SAJ TF REF Elísio Marques
● SAJ L REF António Oliva
● 1SAR CM REF Joaquim Casaca Ramalho
● CAB TFD REF José Manuel Rodrigues da Silva Maia
● 1GRT REF Augusto Mateus Borges
● Patrão de Costa REF Artur de Almeida Gonçalves
● AJT MAQ REF Gabriel Adriano Delfim dos Santos.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

42. A VIATURA DE INSTRUÇÃO "CHEVROLET"

Com o objectivo de ser utilizada nos cursos de formação de condutores mecânicos de viaturas a Marinha adquiriu em 1948, à firma SOREL, concessionários em Portugal da General Motors Overseas Corporation, uma viatura da marca "CHEVROLET", com as seguintes características principais:

Marca:	CHEVROLET	Número de Cilindros:	6
Matricula da Armada:	AP-05-26	Cilindrada:	3515 c.c.
Matricula da DGV:	EE-13-89	Potência:	90 HP a 3300 RPM
Número de matricula anterior:	Armada 108	Combustível:	Gasolina
Modelo:	EP 1/2 Ton.	Tipo de Caixa:	Aberta
Classe:	Ligeiro (com comando duplo)	Número de rodas:	4
Tipo:	Passageiros	Medida dos pneus:	650X16
Peso Bruto:	2043 kg	Voltagem da bateria:	6 V
Lotação:	1 + 8 lugares	Amperagem da bateria:	90 Amp.
Cor:	Verde azeitona		
Número de Quadro:	2 FBP-2016	Valor de carga:	73.175\$00
Número de Motor:	FBM-10706		

Durante 30 anos (1948-1978) a viatura serviu para instrução de condução de muitos militares da Marinha durante a frequência de cursos de 1º e 2º grau, conversão e especialização em condutores de viaturas automóveis, no Grupo Nr.1 de Escolas da Armada. Convém salientar que nos anos 50 e 60 no pessoal recrutado para a Armada ninguém era possuidor de carta de condução pelo que competia à Marinha a formação completa do pessoal destinado à condução das suas viaturas.

Em 1978, face ao seu estado de conservação e dificuldade de aquisição de peças para a sua manutenção, foi entregue ao Museu de Marinha e guardada na Fábrica Nacional de Cordoaria, por se julgar uma peça de real valor histórico e cultural.

Em Março de 1997 foi proposta a sua transferência para a Direcção de Transportes, a fim de se planear a sua recuperação, de forma a respeitar as suas características de origem e exposição em área a contemplar em futuras instalações. Em 2001 a viatura de instrução encontrava-se completamente recuperada.

Actualmente, encontra-se em exposição, como ex-libris, no novo Edifício-Sede da Direcção de Transportes, sito na Base Naval de Lisboa, como exemplar ímpar da cultura naval, onde tem sido muito apreciada.

*Direcção de Transportes
(Texto de V. Borges Brandão, CMG EMQ)*

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

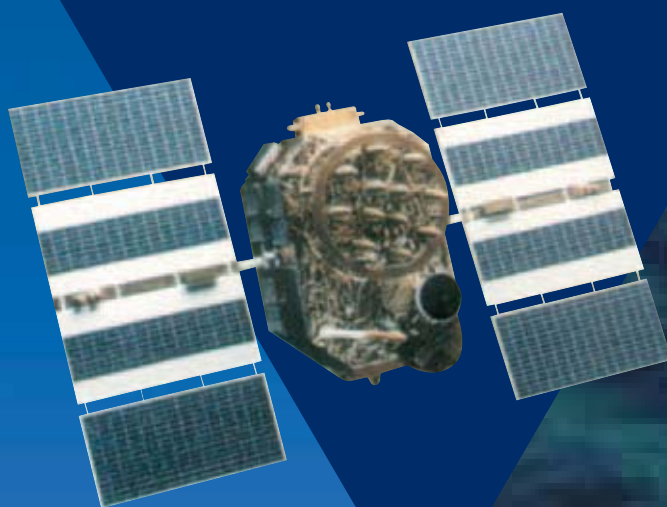
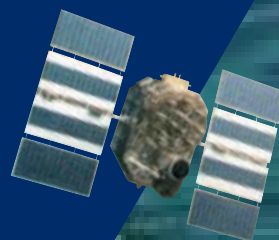
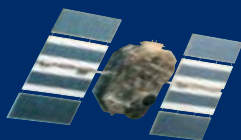
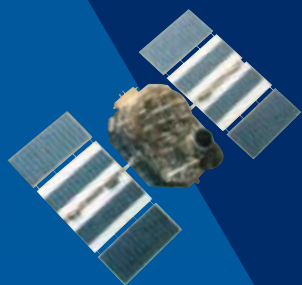
42. A VIATURA DE INSTRUÇÃO "CHEVROLET"



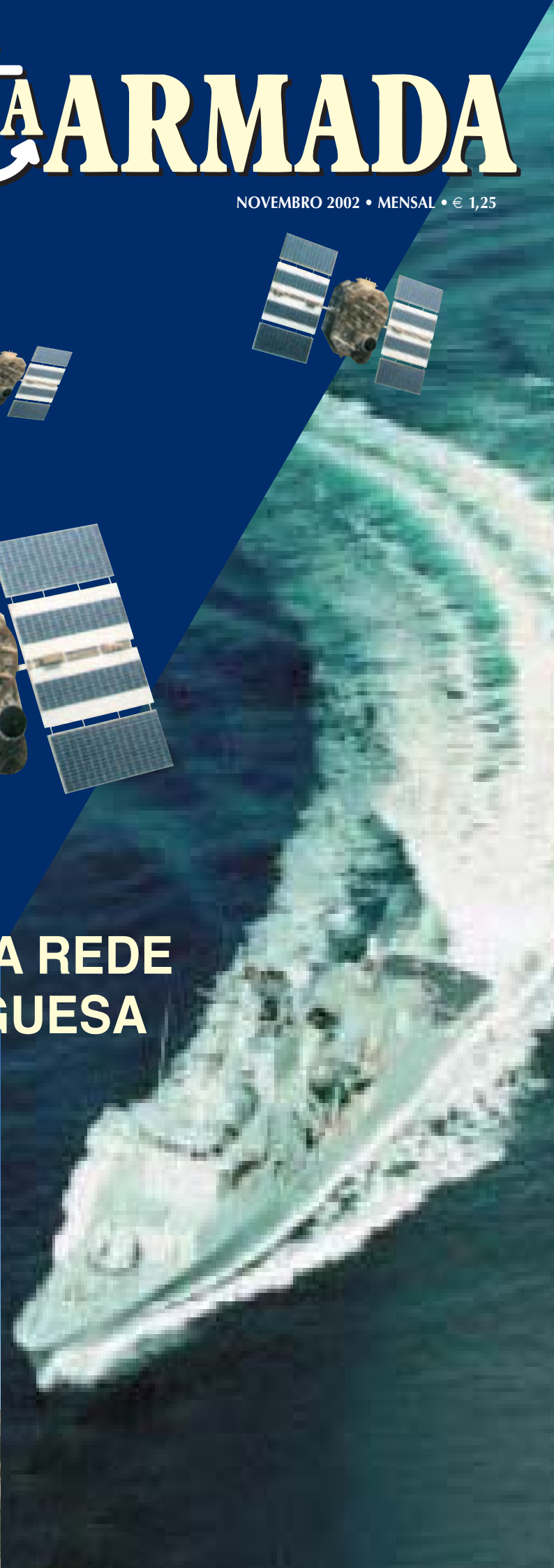
REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 358 • ANO XXXII

NOVEMBRO 2002 • MENSAL • € 1,25



INSTALAÇÃO DA REDE DGPS PORTUGUESA



Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

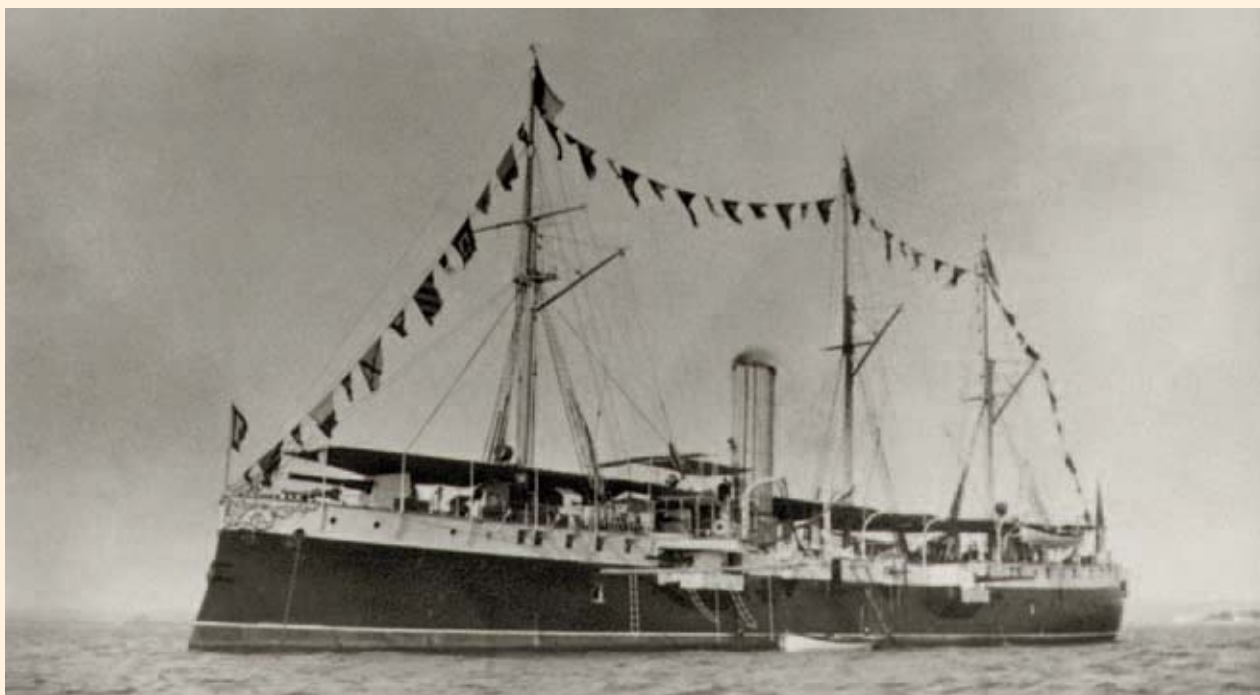


Foto superior - O Cruzador "S. Gabriel" 1898 - 1925

Foto inferior - Autorização para a entrada em Kure.

A chegada do Cruzador "S. Gabriel" a 12 de Julho Meiji 43 (1910) ao Japão durante a viagem de circum-navegação, coincide com um período de grandes mudanças, quer na sociedade portuguesa, saindo de Lisboa sob a Monarquia e regressando com a República, quer na japonesa. Esta última, após a aceitação pelo poder político do humilhante ultimato americano de Perry em 1853, entrou em permanente instabilidade política, com uma forte componente xenófoba até 1912, exercendo um controlo apertado sobre os estrangeiros. É neste contexto aliado às sequelas do fim da guerra Russo-Japonesa (1904-1905) que deve ser entendida a autorização requerida para a visita a Kure que se mostra em baixo.

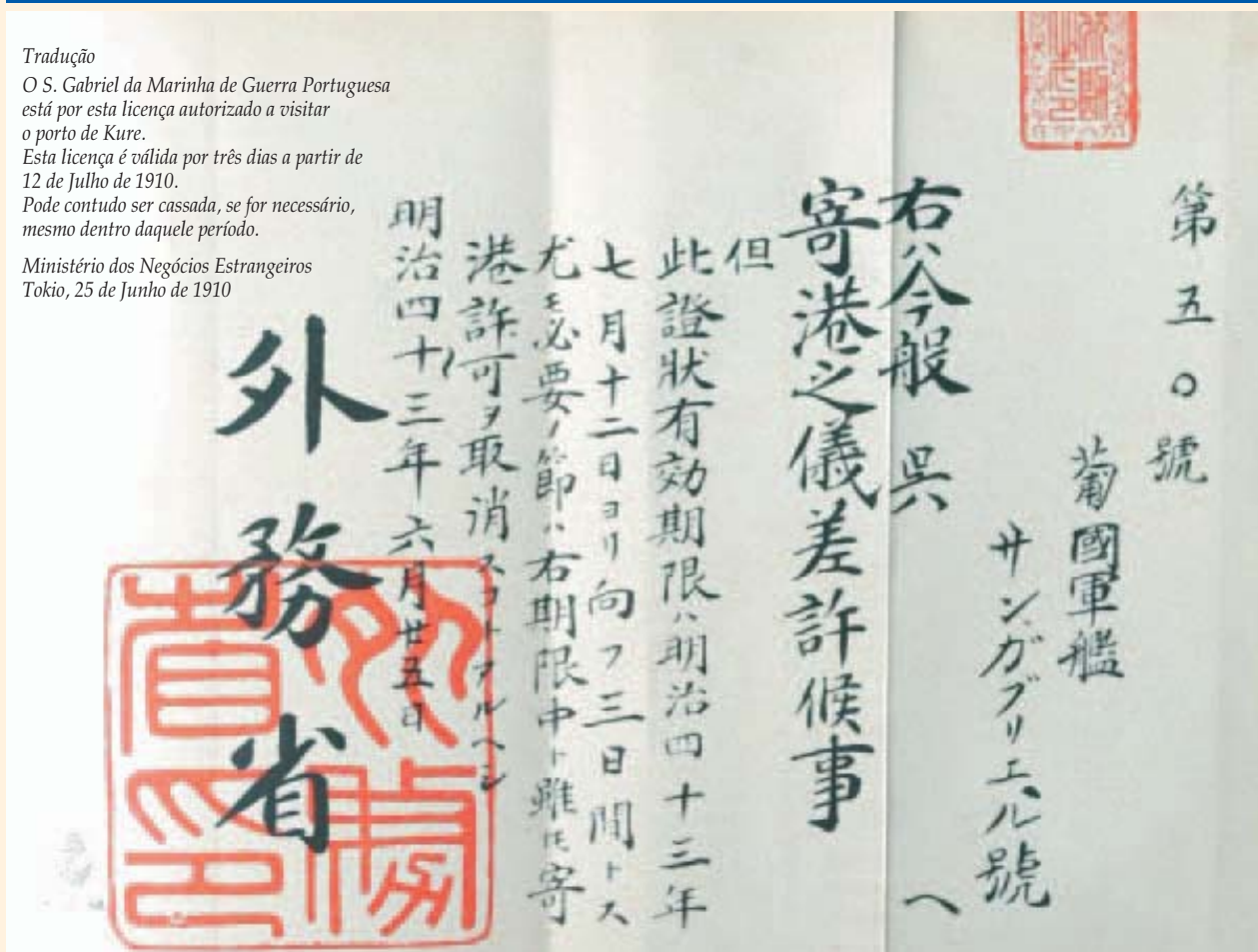
Tradução

O S. Gabriel da Marinha de Guerra Portuguesa está por esta licença autorizado a visitar o porto de Kure.

Esta licença é válida por três dias a partir de 12 de Julho de 1910.

Pode contudo ser cassada, se for necessário, mesmo dentro daquele período.

Ministério dos Negócios Estrangeiros
Tokio, 25 de Junho de 1910



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 358 • Ano XXXII

Novembro 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



INSTALAÇÃO DA REDE DGPS PORTUGUESA.

ANUNCIANTES:

FRILOPES; TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

SUMÁRIO



7

Evocação de Damião de Góis no V centenário do seu nascimento.

12

INSTALAÇÃO DA REDE DGPS PORTUGUESA.



16

Ao encontro das águas frias.
O Mosaico do Ártico.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
A MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA NO NEOTAPON 02	6
A MARINHA DE D. MANUEL (30)	10
O FAROL DE SANTA CATARINA	11
HOMENAGEM AO VICE-ALMIRANTE CRUZ JÚNIOR QUANDO DA APRESENTAÇÃO DO SEU LIVRO PÓSTUMO	21
TOMADAS DE POSSE	22
A COMPANHIA DE FUZILEIROS Nº 23 EM TIMOR	24
FORÇA NAVAL CHINESA VISITOU LISBOA	25
VISITA DOS ADIDOS MILITARES ESTRANGEIROS À MARINHA	25
UMA LUZ NO FUNDO DO...DIQUE	26
BIBLIOGRAFIA	27
NOTÍCIAS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (24)	30
CONVÍVIOS / SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA



O Conceito Estratégico de Defesa Nacional

– em revisão –

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), tal como o programa de Governo, deve ser considerado um dos documentos fundamentais orientadores da política nacional, a curto e médio prazo.

O CEDN visa a definição dos aspectos fundamentais da estratégia total do Estado, em ordem a alcançar os objectivos da política de Defesa Nacional(1). Define um programa político e, como acontece em relação a qualquer grande programa nacional preparado pelo Governo, é indispensável que obtenha a adesão da Nação.

Na verdade, um projecto nacional bem concebido e a firme adesão da população a esse projecto, constituem um factor importante de valorização do poder nacional do Estado. Para tal, é fundamental interessar a Nação e obter a sua participação na elaboração do projecto, de modo a conseguir um instrumento político o mais consensual possível.

Foi este o entendimento do Senhor Ministro de Estado e da Defesa Nacional ao publicar as Bases do Conceito Estratégico de Defesa Nacional. Pretendeu o Governo divulgar os objectivos políticos em matéria de Defesa Nacional e promover um debate alargado, de modo a obter, através da participação do maior número possível de organizações e de cidadãos, um documento que reúna o maior consenso e que seja útil: *mais operativo do que abstracto... mais clarificador do que genérico,... capaz de fornecer orientações para um conjunto de opções que lhe obedecem*, sendo também suporte e linha de rumo para as reformas elencadas no domínio da Defesa Nacional.

Prepara-se assim a terceira edição do Conceito Estratégico de Defesa Nacional(2), sendo a primeira vez que o processo se inicia correctamente, com a definição pelo Governo dos objectivos políticos de Defesa Nacional e de alguns princípios doutrinários.

Seguem-se algumas considerações sobre as Bases do CEDN agora amplamente divulgadas.

Como é evidente, a Defesa Nacional tem como finalidade garantir: *a independência nacional, a integridade do território e a liberdade e a segurança das populações contra qualquer agressão ou ameaças externas, a liberdade de acção dos órgãos de soberania, o regular funcionamento das instituições democráticas, a possibilidade de realização das tarefas fundamentais do Estado, o reforço dos valores e capacidades nacionais, assegurando a manutenção ou restabelecimento da paz, em condições que correspondam aos interesses nacionais*. Como princípio adquirido e indiscutível é ainda afirmada *a defesa da Constituição, a fidelidade ao Estado de Direito democrático e o respeito pelas Convenções Internacionais*.

É um enunciado claro, evidente e que não oferece contestação. O que poderá variar é o modo como se deverá garantir esta finalidade.

Alguns objectivos políticos e conceitos expressos nas Bases do CEDN são consequência da evolução do ambiente internacional; outros reflectem preocupações de carácter nacional.

Na ordem internacional a grande alteração estratégica relaciona-se com o fim da ordem bipolar, com o aumento e agravamento dos conflitos regionais e com o modo como se vêm manifestando determinadas ameaças. As ameaças principais referidas, o *terrorismo*, a *proliferação de armas de destruição maciça* e o *tráfico de droga*, a que se poderia associar o tráfico de pessoas, não são novas. Porém, é nova a complexidade e extensão das redes de crime organizado que as vêm exercendo e o poder letal de que dispõem. São ameaças permanentes, mas imprevisíveis quanto ao momento em que se poderão concretizar, quanto à origem, aos alvos e aos meios a que poderão recorrer. Têm que ser combatidas numa acção global que pode aconselhar a formação de coligações independentes das alianças existentes e a que pertencemos. E exigem a tomada de medidas preventivas, também com carácter permanente. As liberdades, que constituem uma das maiores conquistas dos sistemas democráticos oc-

dentais e que não se poderão perder, facilitam os movimentos e a acção dos elementos daquelas redes criminosas. Há quem admita que o mundo democrático euro-americano avançou demasiado rápido, confiante e despreocupado no sentido da liberalização e que agora terá que trocar algumas liberdades por segurança.

Daqui resultam dois aspectos fundamentais que devem ser considerados no novo Conceito Estratégico: primeiro, estas ameaças “externas e mundializadas” manifestar-se-ão bem no interior do território nacional se os seus agentes não forem detectados nas fronteiras e se a coordenação dos sistemas de informações não for eficiente. Esta circunstância pode levar as Forças Armadas a terem que actuar em território nacional, tal como sempre o fizeram perante as anteriores ameaças externas, e sem que isto signifique qualquer intromissão ou interferência nas competências e responsabilidades do sistema de segurança interna; segundo, a Marinha, no exercício da vigilância, fiscalização e segurança da fronteira marítima, que é também fronteira comunitária, tem hoje responsabilidades acrescidas na repressão da criminalidade e na prevenção das já referidas ameaças. Embora as Bases do CEDN o não indique, será conveniente que o Conceito Estratégico explicitamente refira que estas missões são missões “militares” de interesse público, que a Marinha exerce com carácter permanente para o controlo de fronteiras e também para a defesa dos interesses económicos nacionais no mar, usando meios navais específicos que são indispensáveis, ainda que possam ter pouco valor para outros tipos de missões militares. E se a segurança da fronteira terrestre, em tempo de paz, não é uma responsabilidade das Forças Armadas, a segurança da nossa fronteira marítima e da fronteira externa comunitária é sempre uma responsabilidade da Marinha em cooperação com a Força Aérea. A legislação nacional que atribui à Marinha esta responsabilidade, definin-

do as competências do Sistema da Autoridade Marítima e criando a Autoridade Marítima Nacional (que por inerência é o CEMA) foi actualizada muito recentemente(3).

Uma outra consequência da evolução do ambiente internacional no mundo pós-bipolar, é o reconhecimento de uma multiplicidade de "fronteiras" que caracterizam o Portugal moderno: a fronteira económica da UE, a fronteira de segurança da NATO e a fronteira de segurança europeia em construção, e ainda a fronteira cultural da CPLP que fortalece a nossa geografia da identidade. Todas estas fronteiras definem espaços onde se manifestam hoje grande parte dos nossos interesses nacionais.

Como propõem as Bases agora publicadas, o Conceito Estratégico terá de reflectir esta nova realidade justificando as preocupações de defesa, segurança e cooperação que nos obrigam a estar presente com forças militares, forças de segurança e elementos civis, em áreas bem afastadas das nossas estáveis fronteiras nacionais geográficas.

Como é evidente, a existência destas novas fronteiras definindo espaços muito diversos do mundo exterior, obrigam a uma diferente e especial articulação da política de defesa nacional com as políticas externa e de segurança interna.

Um outro tema. As Bases do CEDN definem o território nacional, o espaço marítimo de interesse nacional e, na 15ª Base, as áreas de interesse estratégico em oito alíneas que referem desde o espaço europeu até aos países em que existem fortes comunidades portuguesas e aos países de origem das comunidades imigrantes em Portugal. Por outro lado é indicado como inquestionável que Portugal continuará a pertencer ao sistema de Alianças e Organizações Internacionais a que já aderiu: ONU, Aliança Atlântica,

UE, CPLP, OSCE e UEO. O enunciado destes conceitos e objectivos políticos sugerem dois comentários:

Primeiro, parece faltar a referência a um "espaço estratégico de interesse

como já se disse, permanentes mas imprevisíveis em todos os seus aspectos, sendo difícil de identificar o quem, o quando, o onde e o como elas se manifestarão. Por outro lado, é possível e

talvez conveniente estabelecer prioridades em relação às nossas intenções, às hipóteses de cooperar na vastidão de acções propostas pelas muitas Organizações Internacionais a que pertencemos ou ainda em relação ao envolvimento nacional nas várias áreas de interesse estratégico.

Um último comentário. As Bases agora publicadas têm um âmbito limitado, mais parecendo propor a elaboração de um Conceito Estratégico Militar, do que um Conceito Estratégico de Defesa Nacional. Embora refiram, pelo menos duas vezes, as diversas políticas que poderão influenciar aquele conceito nacional, política externa, de segurança interna, da educação, da cultura, da economia, das comunicações e transportes, da ciência e tecnologia, não há indicação de nenhum objectivo político que permita preparar as diferentes estratégias gerais que deverão contribuir para a re-

dacção de um conceito estratégico verdadeiramente nacional.



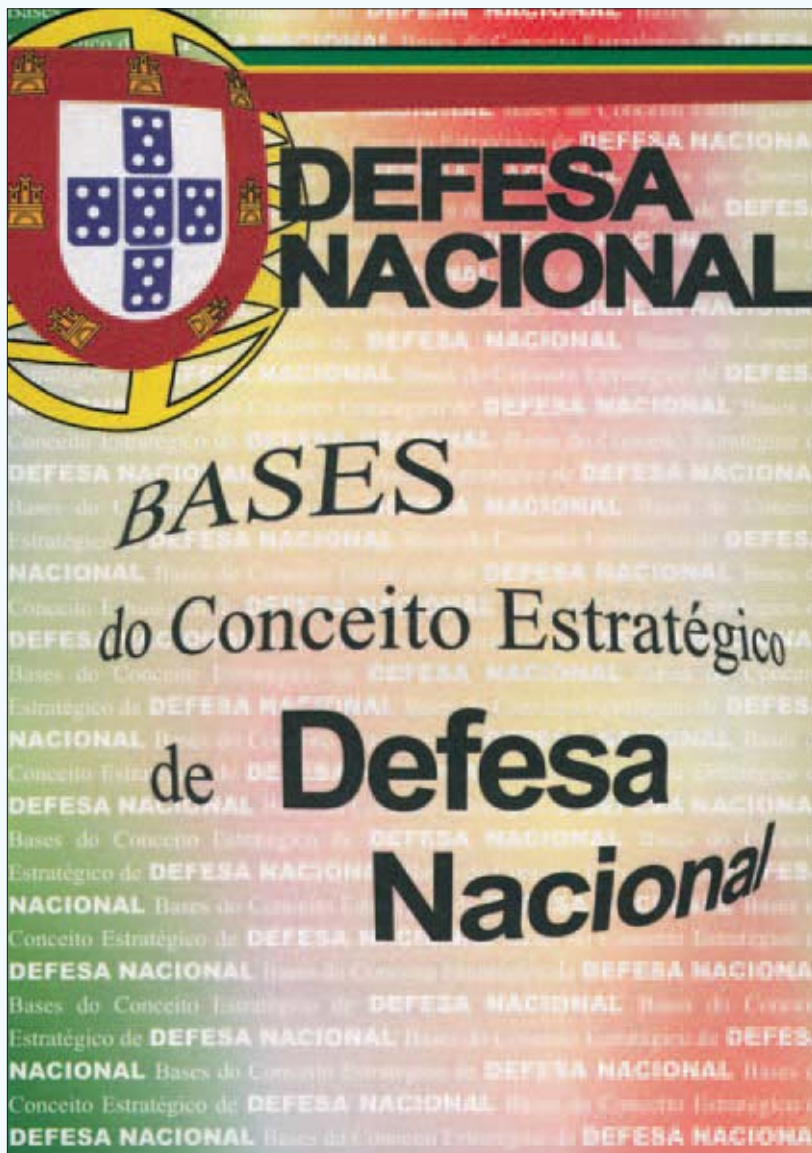
António Emílio Ferraz Sacchetti
Vice-Almirante

Notas

(1) Em todo o texto, as citações das Bases do Conceito Estratégico de Defesa Nacional estarão em itálico.

(2) A primeira edição consta da Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/85, publicada no DR I Série, n.º 42, de 20 de Fevereiro de 1985, e a segunda da Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/94, de 13 de Janeiro de 1995, publicada no DR I Série-B, n.º 29, de 4 de Fevereiro de 1994. Se o novo CEDN for publicado até Fevereiro de 2003, dois períodos de nove anos separam as três edições, o que parece muito tempo.

(3) Decreto-Lei n.º 43/2002 e Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, publicados no Diário da República n.º 52, Série I-A, de 2 de Março.



nacional", geograficamente contínuo e contíguo ao território nacional, onde tudo o que nele se passar deverá merecer a atenção de Portugal e poderá mesmo obrigar a agir, no caso de nele ocorrer qualquer perturbação grave ou se concretizar qualquer ofensa aos interesses nacionais; por exemplo, Portugal não ficará certamente indiferente se ocorrer uma crise grave em Espanha, se houver forte instabilidade em Marrocos, ou se algo ameaçar as ligações marítimas entre as três parcelas do território nacional, mesmo no alto mar, fora das áreas marítimas de jurisdição nacional.

O segundo comentário refere-se às prioridades. Ao contrário do que vem sendo frequentemente afirmado, parece que não será possível estabelecer prioridades quanto às ameaças, pois elas são,

A Marinha de Guerra Portuguesa no NEOTAPON 02

Decorreu entre 16 e 26 de Setembro de 2002 o exercício NEOTAPON 02 (NT 02), que contou com a participação dos NRP "Corte Real", NRP "Augusto Castilho" e NRP "Delfim". O NT 02 foi um exercício combinado e conjunto, da responsabilidade da Marinha de Guerra Espanhola e que contou com a participação de unidades navais e aéreas de diversos países NATO.

Este importante exercício foi operacionalmente dividido em três fases distintas: fase CET (Combat Enhancement Training), fase FIT (Force Integration) e a fase de TACEX (Tactical Exercise). A fase CET, de 17 a 20 de Setembro, permitiu às unidades envolvidas desenvolverem perícias em todas as áreas da guerra, num esquema de exercícios seriados. A fase FIT, ocorreu no dia 21 de Setembro e consistiu simultaneamente num período de integração e de posicionamento, onde foram efectuadas duas séries de longa duração do tipo SURFEX (Surface Exercise), com a particularidade de terem sido atribuídos submarinos em apoio directo às forças de superfície. A terceira e última fase deste exercício decorreu de 22 a 25 de Setembro, consistindo na condução e operações de embargo e de evacuação de cidadãos não combatentes (NEO - Non-Combatant Evacuation Operation), cenário jogado em ambiente permissivo, onde os níveis de tensão foram evoluindo de forma escalatória, sempre controlados por um forte esquema de ROE (Regras de Empenhamento), jogadas ao nível dos Comandantes dos Grupos Tarefa.

Geograficamente, o NT 02 decorreu desde o Mediterrâneo ocidental até às ilhas Canárias, local onde decorreu a NEO. O cenário deste exercício foi estabelecido contemplando diversos países fictícios, com interesses antagónicos e culminou com a intervenção da comunidade internacional, (coligação Blue) com o objectivo de restabelecer a paz e a segurança na região atlântica.

Como objectivos principais, o NT 02 pretendeu exercitar as forças navais e aéreas na resposta a situações de crise do tipo NEO e MIO (Maritime Interdiction Operation), tão necessárias nos dias de hoje. Importa realçar que, durante o período dedicado à fase de TACEX, foram geridas em simultâneo duas situações de crise: NEO efectuada em

Fuerteventura e o embargo efectuado no STROG (Estreito de Gibraltar), o que em muito aumentou o grau de exigência ao nível de C2 (Comando e Controlo) e realçou a extrema importância dos modernos sistemas de comunicações.

Individualmente, ao NRP "Corte Real", integrado na TG 826.01, foi dada a importante missão de efectuar escolta ao grupo do

período foi essencialmente unidade honorária da SNFL em acção de apoio directo e associado.

O NRP "Augusto de Castilho" integrado na TG 826.08, desempenhou as funções de navio de apoio às operações de mergulho (teve embarcadas uma equipa de mergulhadores de combate da marinha espanhola - SP EOD e uma equipa de mergulhadores da marinha portuguesa - PO CDT).

A sua principal tarefa foi a de detectar *decoys* (que simulavam minas), nos canais de acesso à praia de Matasblancas, local onde deveria decorrer o desembarque anfíbio. Em 21 de Setembro, recebeu a bordo o CTG 826.08 (COMANDRAG-1), tendo-lhe sido efectuado um briefing das operações em curso, e aproveitada a oportunidade para dar a conhecer a câmara hiperbarica contentorizada e as suas capacidades. Em 22 de Setembro o navio dirigiu-se para Las Palmas onde permaneceu até dia 25, tendo chegado a Lisboa no dia 27, concluindo assim a sua participação no NTP02.

Neste exercício, a que as forças armadas espanholas dedicaram especial atenção, importa realçar que foi constituída uma equipa de análise ao nível tático e operacional, que desempenhou a importante tarefa de analisar as principais séries do exercício e de proceder à divulgação dos resultados nas 24 horas seguintes.

Desta forma, foi disponibilizado

aos comandos uma importante ferramenta que permitiu que, quase em tempo real, fossem efectuadas eventuais correcções de actuação e procedimento assim como a avaliação do desempenho dos sistemas de detecção.

Em 26 de Setembro realizou-se em Las Palmas (Gran Canaria) a reunião final do exercício que contou com a participação do Comandante e Oficial de Operações do NRP "Corte Real". Entre 26 e 28 de Setembro, o NRP "Corte Real" permaneceu atracado em Las Palmas tendo participado em diversos eventos sociais. O navio esteve aberto a visitas tendo sido visitado por 151 pessoas. A "Corte Real" largou de Las Palmas em 28 de Setembro com rumo a Lisboa tendo passado pelas ilhas Selvagens na manhã do dia 29 de Setembro, chegando à BNL em 01 de Outubro.

Relativamente à participação do NRP "Delfim", integrado na TG 826.07, a sua actividade decorreu em prol das forças Blue participando nas acções de embargo. Numa primeira fase foi envolvido no programa seriado com predominância ASW, onde conseguiu interceptar por três vezes o submarino nuclear Francês "FS SAPHIR". No restante

(Colaboração do Comando do NRP "Corte Real")



Damião de Góis

Cronista, Filósofo e Humanista

INTRODUÇÃO

Completaram-se no passado mês de Fevereiro cinco séculos sobre o nascimento daquele que foi, sem dúvida, o máximo expoente do Humanismo em Portugal - Damião de Góis. Não basta, de facto, atribuir-lhe as tão frequentemente utilizadas designações de cronista e de filósofo, pois só o título de humanista é suficientemente abrangente para definir aquele grande homem do Renascimento.

Para lhe fazer, então, a devida justiça, comecemos, em primeiro lugar, por definir a extensão do termo "humanista".

O Humanismo começou, antes de mais, por designar uma das principais correntes estéticas associadas ao Renascimento: a recuperação e o culto das formas artísticas - plásticas e literárias - da Antiguidade Clássica, centradas na figura humana e desenvolvidas à sua dimensão. Acabou, porém, por extravasar o domínio da estética e englobar conceitos éticos, transformando-se em toda uma filosofia que colocava o Homem no centro das suas preocupações e pugnava pelo desenvolvimento de todas as suas potencialidades, tornando-o senhor do seu destino e fazendo-o triunfar sobre a visão escolástico-eclesiástica da Idade Média. Aquele abandona, assim, a imagem de frágil e imperfeita criatura do obscuro teocentrismo medieval para passar a ocupar um lugar de destaque no centro da Criação. O novo Homem deixa, então, de estar sob a influência da palavra autoritária dos Mestres e passa a buscar, ele mesmo, as fontes do Conhecimento, viajando, dialogando e, acima de tudo, procurando aquele famoso "saber de experiências feito", que Camões tanto prezou. Foi justamente esta a postura adoptada por Damião de Góis, começando na farta experiência

humana adquirida durante as suas viagens e desembocando na atitude crítica de livre-pensador, independente de hierarquias e grupos de pressão, que tantos dissabores lhe viria a causar no fim da sua vida.

Mas quais foram as causas de tamanha

Na Europa deste tempo, notabilizaram-se, nesta linha de pensamento, homens como Erasmo de Roterdão, Tomás More, Montaigne e Rabelais. Embora com menor projecção mundial (e referimo-nos apenas à actualidade), o "nosso" Damião de Góis é digno de ombrear na História com qualquer deles.

O VIAJANTE

Nascido em Alenquer, em Fevereiro de 1502, de uma família nobre (1), Damião de Góis entrou para o serviço do Paço em 1511, primeiro como pagem e, depois, em 1518, como moço de câmara de D. Manuel I.

Companheiro de brincadeiras do futuro rei D. João III, viria a ser nomeado por este, dois anos após a sua subida ao trono (que se verificou em 1521), escrivão da feitoria portuguesa de Antuérpia (tomando, também, em atenção, a sua ascendência flamenga - ver nota 1). Na Flandres teve, então, ensejo de aperfeiçoar a sua cultura humanística, dedicando-se às colecções de pintura, à música (era um cantor talentoso) e, de um modo geral, às chamadas actividades eruditas.

Em 1529 iniciou uma série de viagens, umas de carácter oficial, outras a título particular, que o iriam levar a percorrer a Europa e a contactar com algumas das mais ilustres

figuras do seu tempo: primeiro à Polónia, depois à Dinamarca (1531) e de novo à Polónia, tendo, nesta última, feito um desvio por Vitemberga, onde conheceu Lutero e Melancton; de regresso à Flandres, frequentou a universidade de Lovaina, visitando, no ano seguinte, Paris e Friburgo. Nesta cidade estabeleceu contacto com Erasmo de Roterdão, então já uma figura de renome do pensamento liberal e malquisto com a hierarquia da Igreja, a quem criticava abertamente



revolução no Pensamento Ocidental? Entre várias, contam-se a fuga para Ocidente dos sábios gregos de Constantinopla após a sua queda nas mãos dos Turcos; a invenção da imprensa, que permitiu uma "democratização" (com a consequente discussão) do Saber e, não menos importante, o início das grandes viagens marítimas dos Portugueses, a "enterrar" os monstros do Passado e a abrir novos horizontes para a Humanidade.

pela perda da sua pureza original. Embora o primeiro contacto tenha sido um pouco frio, consta que o grande humanista terá ficado impressionado com a cultura e o espírito avançado do jovem Damião, acabando por convidá-lo para novo encontro. Seria o início de uma profícua amizade que muito havia de dar que falar.

Em 1533, achando-se em Lovaina, foi chamado à Corte por D. João III, de quem recebeu o rendoso cargo de tesoureiro da Casa da Índia. Não estava, porém, interessado em proveitos materiais, pelo que educadamente se esquivou, apresentando como pretexto a promessa de uma romaria a Santiago de Compostela e solicitando autorização para novamente se ausentar.

De novo em Friburgo, em 1534, foi hóspede de Erasmo (durante cinco meses), tendo este segundo encontro constituído um importante complemento na formação do pensamento de Damião, cuja futura obra será sempre marcada pela influência erasmista (2). Depois de uma passagem por Antuérpia, permaneceu quatro anos em Itália, onde estudou na universidade de Pádua (seguindo um conselho de Erasmo) e estabeleceu contacto com alguns notáveis da época, tais como Inácio de Loiola, fundador da Companhia de Jesus, que na altura se encontrava apenas no início do seu apostolado contra-reformista. Durante a sua permanência em Pádua, tem, como companheiro de quarto, um padre jesuíta, de nome



Erasmo de Roterdão (1469-1536)

Simão Rodrigues que desenvolve, em relação a ele, uma verdadeira obsessão e virá, anos mais tarde (conforme adiante veremos), a desempenhar um papel determinante na vida do humanista português. Ainda nesse período, em 1536 (3), terá colaborado, como intermediário, nas tentativas de reconciliação entre Lutero e Roma.

Regressado à Flandres, em 1538, desposou Joana de Hargen, filha de um dos membros do conselho flamengo do imperador Carlos V. Com ela se dirigia à Holanda, em 1542,

quando soube que Lovaina estava ameaçada por um exército francês. Devia ter desenvolvido uma invulgar afeição pela cidade (o seu sentimento seria, provavelmente, semelhante ao de um antigo estudante de Coimbra que visse a Lusa Atenas atacada por estranhos) pois para lá se dirigiu apressadamente e se colocou à frente dos estudantes e da população na sua defesa, tendo combatido bravamente e desempenhado um papel importante nessa luta (um quadro existente na Universidade Católica de Lovaina representa-o, nessa batalha – de bicórnio e gola de arminho, tal como no célebre retrato pintado por Dürer –, brandindo uma clava com a mão direita e com a esquerda segurando um inimigo pelo pescoço).

Tendo caído prisioneiro dos franceses, viria a ser resgatado pela avultada soma de 6000 ducados. O seu gesto valera-lhe, porém, a profunda gratidão de Carlos V (então soberano da Flandres), que o presenteou com um brasão de armas e emitiu cartas de represália contra os franceses pelo seu encarceramento.

A OBRA E AS PERSEGUIÇÕES

Em 1545 foi chamado à Corte para desempenhar as funções de professor do príncipe herdeiro, D. João. É então que o jesuíta Simão Rodrigues, o seu antigo companheiro de quarto, o denuncia à Inquisição de Évora. O processo acaba por ser arquivado, provavel-



Damião de Góis combatendo à frente dos estudantes e da população na defesa de Lovaina.

Georges de Geetere, pintura (óleo sobre tela 700 x 560 cm) baseada num desenho de François Flameng – Katholieke Universiteit Leuven (reprodução não autorizada)

mente por intervenção régia (recorde-se que Damião de Góis gozava dos favores de D. João III e que o seu prestígio internacional tornaria bastante incómodo um processo daquela natureza), mas a simples denúncia terá sido o bastante para que a sua nomeação para o cargo oferecido fosse cancelada.

Tal não o impediu de se lançar na escrita da obra *Urbis Lovaniensis Obsidio* (1546), onde, respondendo a um pedido de Carlos V, fazia um relato minucioso do cerco de Lovaina.

Em 1548, assente a poeira levantada pela denúncia ao Santo Ofício, foi nomeado guarda-mor do Arquivo da Torre do Tombo, instalando-se, então, em Lisboa e passando a levar uma vida de fausto e ostentação e aproveitaria para escrever, em 1554, a obra *Urbis Olisiponis Descriptio*. É claro que tal estilo de vida veio despertar velhas invejas e rancores, não sendo, então, de surpreender que Simão Rodrigues aproveitasse o ensejo para nova denúncia. No entanto, mais uma vez, o caso foi arquivado (4).



Rosto da 1ª edição da Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel

Corria o ano de 1558 quando o novo rei, Cardeal D. Henrique, o encarregou de escrever a crônica de seu pai, o rei D. Manuel (5). Esta obra, dividida em quatro partes (a primeira referente a acontecimentos passados na Metrópole e as restantes referidas ao Ultramar que, ainda hoje, são uma valiosa fonte para o estudo da Expansão Portuguesa) e concluída em 1567 (no mesmo ano terminaria também a *Crônica do Príncipe D. João* (6)), acaba por ser uma compilação de vários episódios passados no tempo do monarca, onde o autor narra minuciosamente os factos e os enriquece com a sua própria experiência e aguçado sentido crítico, sem jamais ceder à tentação de cair na pura exaltação patriótica. Exemplo disso é o modo severo como descreve as perseguições aos judeus. Tal postura, como seria de esperar, viria a trazer ao cronista grandes dis-

sabores, criando condições para, quatro anos mais tarde, ser confrontado com a reacção do seu processo no Santo Ofício.

Damião tinha, já, uma idade avançada e não gozava, desta vez, da protecção real. Tinha, além disso, um novo denunciante: Luís de Castro, o seu genro que, provavelmente movido por interesses relativos à herança do sogro (ou para o impedir de prestar testemunho numa questão de partilhas), o acusou de afirmações contra o papado (segundo as quais muitos papas teriam sido verdadeiros tiranos) e contra a Companhia de Jesus (teria dito que a maior parte dos seus membros não observava os votos de pobreza preconizados pelo seu fundador, Inácio de Loiola). Lançado nos cárceres da Inquisição, foi o cronista forçado a confessar e a manifestar o seu arrependimento em relação às suas relações com grandes reformistas da Europa. Os interrogatórios, que obrigaram Damião a grandes esforços de memória para evocar factos ocorridos várias décadas antes e



Rosto da 1ª edição da Descrição da Cidade de Lisboa

aos quais estava longe de atribuir a importância que os seus carcereiros lhe davam, causaram profundo abalo ao humanista. Acusado de "herege, luterano, pertinaz e negativo", seria, em 1572, condenado a cárcere penitencial perpétuo e à confiscação de bens.

Transferido para o mosteiro da Batalha, acabaria por ser libertado, devido ao seu estado de grande enfermidade. Na noite de 30 para 31 de Janeiro de 1574, a caminho do mosteiro de Alcobaça, pernoitou num albergue (7) onde, após ter dispensado os criados que o acompanhavam, se deixou ficar até mais tarde junto à lareira. Aí o encontrariam, no dia seguinte, morto por efeito das queimaduras que sofrera após, ao que tudo indicava, ter desfalado sobre o fogo.

Quase quatro séculos se passaram até nova luz ser lançada sobre o caso: em 30 de Agosto

de 1945 os restos mortais de Damião de Góis e da sua mulher foram trasladados da igreja de N.ª Sra. da Várzea (8), em Alenquer, para uma capela da igreja de S. Pedro, sita na mesma vila. Verificou-se, então, que, além das marcas provocadas pelas queimaduras, o crânio do cronista apresentava fracturas arredondadas muito pouco naturais, o que veio levantar a hipótese da sua morte não ter sido accidental. Teria sido esta a única forma de Simão Rodrigues conseguir os seus tenebrosos intentos?



Jorge Manuel Moreira Silva
ITEN

Notas

(1) Teve como pais o almoxarife Rui Dias de Góis, valido do Duque de Aveiro, e Isabel de Limi, descendente de Nicolau de Limi, fidalgo flamengo que se estabelecera em Portugal

(2) Por "erasmismo" entendamos o "cristianismo interior", um espírito marcadamente tolerante, a valorização do espiritualismo face aos pesados rituais católicos e o retorno aos valores primitivos da fé cristã.

(3) Este foi, também, o ano da morte de Erasmo que, de acordo com uma duvidosa tradição, teria morrido, só e desamparado por todos, nos braços do humanista português.

(4) Embora toda esta protecção seja natural em relação a alguém criado no Paço Real, não falta quem especule sobre a possibilidade de Damião ser filho bastardo do rei D. Manuel.

(5) *Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel de Gloriosa Memória*

(6) D. João II

(7) Segundo alguns autores, teria sido, antes, em sua casa

(8) Que, em 1901, substituíra a igreja medieval original, da qual hoje não restam traços.

Bibliografia

CRUZ, Valdemar, "O Filho da Intolerância", *Expresso* (Revista), edição 1520, 14 de Dezembro de 2001

DÓRIA, A. Alvaro, *Damião de Góis*, Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1944

DRIFT, Anouk Van Der, *O Erasmismo na Obra de Damião de Góis*, Bruxelas, 2001

FARIA, Francisco Leite de, *Estudos Bibliográficos Sobre Damião de Góis e a Sua Época*, Lisboa, Secretaria de Estado da Cultura, 1977

GÓIS, Damião de, *Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel*, Coimbra, Imprensa da Universidade 1566 - 1955

GÓIS, Damião de, *Crônica do Príncipe D. João*, edição crítica e comentada por Graça Almeida Rodrigues, Lisboa, Universidade Nova, 1977

NEVES, Damião de Góis, escritor, humanista 1502-1574 (http://www.vidaslusofonas.pt/damiao_de_gois.htm)

TORRES, A., "Damião de Góis e o Erasmismo. Âmbito Conceptual e Dados Vivenciais, *O Humanismo Português 1500 - 1600. Primeiro Simpósio Nacional 21 - 25 de Outubro de 1985*, Lisboa, Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, 1985, pp. 80 - 87

TORRES, Amadeu, *Damião de Góis e o Pensamento Renascentista: do Ciceronismo ao Ecletismo*, Paris, F. Callouste Gulbenkian, 1982

VENÂNCIO, Fernando, "Escrita a Quatro Mãos", *Expresso* (Revista), edição 1520, 14 de Dezembro de 2001

Agradecimentos

À Sra. Dra. Anne Verbrugge, da Universidade Católica de Lovaina, pela disponibilização gratuita da pintura (em versão digitalizada) do cerco da cidade que acompanha este artigo.

O 1º Vice-Rei

Em 1505 era evidente para o poder político de Lisboa que a empresa da Índia era rentável, mesmo quando as circunstâncias incontroláveis determinavam perdas anormais, como acontecera com a viagem de Pedro Álvares Cabral, em 1500. Citando a recém apresentada tese de mestrado de José Virgílio Pissarra, é possível quantificar o número de navios perdidos em dezassete, ao que correspondiam umas centenas peças de artilharia e cerca de quinhentos homens. São números pesados, mas não alarmantes para o sentir da época. Tanto mais que a empresa tinha o selo da cruzada, e as perdas humanas eram vistas como serviço de Deus. Todavia, a gestão do incessante movimento de navios que cruzavam o Cabo da Boa Esperança (nos dois sentidos), que procuravam dominar o movimento marítimo da costa oriental africana, do acesso ao Mar Vermelho e da Índia, exigiam alguma coordenação e reacções mais rápidas que as decisões tomadas em Lisboa. Entre um problema ocorrido na Índia, e a possibilidade de dar corpo a uma ordem dada por D. Manuel, depois de a saber em Lisboa o que se passara, decorriam pelo menos dois anos, quando tudo corria bem e sem outras delongas provocadas por desastres, atrasos na monção, ou múltiplas outras circunstâncias próprias do mar oceano, da guerra, do jogo de alianças, etc..

Assim decidiu o Rei que seria útil ter um representante seu no Oriente, com poderes delegados e objectivos genéricos definidos, com capacidade para acorrer com maior rapidez a todos os problemas, e conduzir a política estabelecida de forma mais eficaz. Deve dizer-se, no entanto, que esta solução não deve ter sido muito fácil de aceitar por parte de D. Manuel. A Europa vivia um momento político caracterizado por uma progressiva centralização de poderes na figura régia, a organização do estado tendia para uma estrutura vertical controlada em absoluto pelo soberano. De forma que a figura de um delegado régio, com poder de decisão sobre questões de natureza política, que implicavam uma enorme força militar e uma capacidade económica apreciável, com possibilidade de jogar os poderes locais, de fazer e desfazer alianças, etc., era algo que não agradava a nenhum soberano europeu, e D. Manuel não era excepção. É bom termos este factor sempre em conta, na análise dos acontecimentos que se vão seguir,

porque ele é omnipresente e está na origem dos jogos de intriga junto do rei. Se alguém, por despeito ou vingança chegasse a Lisboa e acusasse o Vice-Rei ou o Governador da Índia de exercer um poder que visava os seus próprios interesses, mais que os de el-Rei, com facilidade seria ouvido. Mesmo



D. Francisco de Almeida.

que não alcançasse os seus objectivos, acabava sempre por gerar desconfianças que, uma vez acumuladas, podiam levar ao descrédito por parte do rei e a medidas precipitadas ou injustas. Mas isto – é claro – era algo que não tinha solução, considerando os objectivos a levar a cabo no Oriente e, simultaneamente, o zelo real na centralização do poder, que é próprio daquela época.

Mesmo assim, D. Manuel aceitou enviar um representante seu para a Índia, e crê-se que nomeou Tristão da Cunha para ocupar o cargo. Eu insisto nesta expressão de dúvida, quanto a esta nomeação (e cito outra vez a tese de Virgílio Pissarra, ainda não publicada), porque – contrariamente ao que seria

normal – nunca foi encontrado nenhum documento de chancelaria que a confirme, e apenas temos referências a este facto por descrições de alguns cronistas. Todavia – seguindo as mesmas fontes – este fidalgo adoeceu subitamente de um mal que o fez perder a vista (veio a recuperá-la mais tarde), e o Rei fez recair a sua segunda escolha na figura de D. Francisco de Almeida.

A 27 de Fevereiro de 1505, foi assinada e publicada a *carta de poder*, cujo original ainda pode ser visto na Torre do Tombo. E é curioso (mais uma vez) que, apesar de todos os relatos posteriores – nomeadamente dos cronistas – apontam D. Francisco de Almeida como sendo o 1º Vice-Rei da Índia (uma designação que nem todos os representantes régios mereceram, sendo alguns designados apenas por Governadores), mas a *carta de poder* apenas o indica como Capitão-Mor (e D. Manuel não o trata por Vice-Rei em nenhuma das muitas cartas que lhe envia, nos anos que se seguem), embora lhe dê poderes que ultrapassavam em muito os de quaisquer outros que tiveram funções com essa designação. Ocuparia o cargo durante três anos (conforme estabelece o próprio documento) e actuaria de acordo com um *Regimento* que lhe foi dado a 5 de Março do mesmo ano. Este é, seguramente, um dos mais importantes documentos da fase inicial da expansão portuguesa no Oriente, porque nele se observa e analisa a forma como o Rei e os seus conselheiros viam a situação político-militar no Oceano Índico, apontando as medidas a tomar por D. Francisco de Almeida. Merecerá – só por si – que venha a abordar com atenção e pormenor.

A sua esquadra partiu a 25 de Março desse ano, levando 14 naus e 6 caravelas, mas a 18 de Maio saíra nova armada, comandada por Pêro de Anaia, com indicações para se juntar à primeira por perto de Moçambique (o topónimo está ilegível no documento), num local onde os navios grossos deveriam ficar em segurança. Pêro de Anaia tinha indicações para ir construir a fortaleza de Sofala, de que ficaria Capitão, e para tal deveria encontrar-se com Francisco de Almeida, que o acompanharia nessa missão, depois de passar para um navio mais pequeno. Porém – como veremos a seu tempo – os acontecimentos correriam de outra forma.

O Farol de Santa Catarina

O Farol de Santa Catarina instalado em 1888 no forte com o mesmo nome, constituiu um verdadeiro “*ex-libris*” da Figueira da Foz, sendo uma referência obrigatória na promoção turística da Cidade e ocupando um lugar muito especial no coração dos Figueirenses.

Em 1969 foi desactivado como infraestrutura de assinalamento marítimo, tendo-se mantido no mesmo local por pressão da população que não suportava a ideia de ver o velho Forte amputado do seu Farol.

Contudo, após mais de trinta anos a sofrer a acção agressiva do vento e do mar, com episódicas acções de manutenção que na maior parte das vezes se resumiram a retoques de pintura exterior, entrou em acelerado processo de degradação, constituindo um problema grave de segurança para viaturas e peões que circulavam nas áreas adjacentes.

Eram sobretudo as peças metálicas pontiagudas do varandim, projectadas para os espaços públicos arborizados que constituíam o principal motivo de preocupação.

Era óbvio que alguma coisa tinha de ser feita e rapidamente...

Estando o Farol tradicionalmente associado à Marinha, de pouco valeria a explicação da impossibilidade de afectar verbas para a manutenção de uma estrutura já desactivada da sua função de assinalamento marítimo, restando a hipótese de sensibilização das Entidades Oficiais para a obtenção dos apoios necessários à execução dos trabalhos.

Do IPPAR e da Direcção Geral dos Monumentos Nacionais nem sequer foi obtida resposta, da Autarquia Figueirense, foi manifestada sensibilidade para o problema e forte vontade de ajudar, embora numa perspectiva de médio prazo.

Perante este quadro, restaria numa primeira fase, procurar a nível local um conjunto de boas vontades que permitissem uma rápida e adequada intervenção. Depois de obtida a concordância do Senhor Almirante Director-Geral da Autoridade Marítima para esta linha de acção, foram iniciados os contactos e desde logo ficou marcada a primeira iniciativa com um carácter algo inovador e com forte envolvimento dos Meios Culturais Figueirenses. Pretendia-se reunir um grupo alargado de artistas plásticos, que a partir de um rebocador fundeado na Foz do Mondego, pintassem o Forte e o Farol sendo as obras posteriormente leiloadas e parte da verba apurada entregue à Comissão informal entretanto constituída: Os Amigos do Farol de Santa Catarina.

Esta iniciativa reuniu vinte e cinco artistas plásticos e permitiu angariar os primeiros apoios para as obras de recuperação do Farol. Contudo estas obras, após terem sido iniciadas, vieram a revelar um trabalho bem mais complicado, do que aquele que inicialmente tinha



Varanda do Farol mostrando o seu estado degradado.

sido previsto, já que o estado de degradação da chapa obrigava à sua substituição integral. Para além disso, a reconstrução do varandim implicava a manufactura de moldes que permitissem reproduzir integralmente a estrutura anteriormente existente, mesmo nos pormenores mais simples. Nesta fase foi crucial o empenhamento dos administradores dos Estaleiros Navais “NAVALFOZ” que suportaram maioritariamente uma verba superior a cinquenta mil euros neste conjunto de obras. De realçar que para além dos administradores da “NAVALFOZ” a Comissão de Amigos do Farol de Santa Catarina era constituída pela Administração da “CONSULFOZ”, pelo artista plástico Mário Silva, para além do Capitão do Porto da Figueira da Foz.

Na parte final da obra foi extremamente importante o contributo do Pessoal Faroleiro em serviço no Farol do Cabo Mondego, que substituíram vidros partidos, reconstruíram circuitos eléctricos e até montaram uma pequena réplica da lanterna que permite manter uma luz de presença na estrutura do Farol.

Foi este alargado conjunto de boas vontades locais, que permitiram a execução desta obra que no dia 4 de Abril foi simbolicamente entregue à cidade da Figueira da Foz na pessoa do Senhor Presidente da Câmara Municipal, pelo Senhor Almirante Director-Geral da Autoridade Marítima.

O Farol de Santa Catarina totalmente reconstruído e remodelado vai continuar a marcar presença no Forte, onde foi montado há mais de cento e catorze anos, para contentamento de todos os Figueirenses e de todos os amigos da Figueira da Foz.



(Colaboração da Capitania do Porto da Figueira da Foz)



O Farol após a sua recuperação.

Da Milha ao Metro

Instalação da Rede DGPS Portuguesa

INTRODUÇÃO

Até ao início do século passado os métodos de navegação baseavam-se na observação visual de conhecimentos em terra (geonavegação) ou na observação de astros (navegação astronómica). Quando era impossível determinar a posição por esses métodos – por haver fraca visibilidade ou por o céu estar encoberto – o navegante apenas podia recorrer à navegação estimada (carteação e estima).

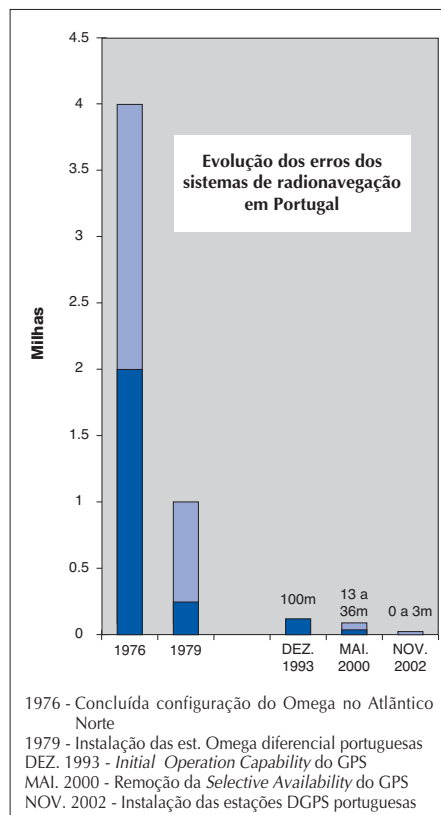
Para ultrapassar essa dependência da meteorologia, o homem desenvolveu, durante o século XX, diversas formas de determinar a posição recorrendo à transmissão e recepção de ondas radio (radionavegação). Neste artigo vou abordar alguns dos sistemas desenvolvidos com esse propósito, culminando no sistema de radionavegação por satélites GPS e na sua variante diferencial: *Differential GPS* (DGPS). Este é, aliás, o motivo último deste artigo, visto estar a ser concluída a instalação da rede DGPS Portuguesa.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Radiofaróis

A primeira forma de radionavegação consistiu na utilização de aparelhos que permitiam determinar a direcção de onde se recebia um sinal radioelétrico. Esses aparelhos denominaram-se radiogoniómetros e a sua utilização na navegação dependia da existência de transmissores e antenas em terra que difundissem, em permanência, um sinal rádio, destinado a ser azimutado pelos navios no mar. Esses transmissores e antenas funcionavam como se fossem faróis radio-elétricos, tendo sido designados por radiofaróis.

Embora as experiências com aparelhos destinados a azimutar as transmissões electromagnéticas remontem ao século XIX, envolvendo nomes como Hertz e Marconi, os radiogoniómetros só se tornaram fiáveis durante a I Guerra Mundial. Após o conflito, o radiogoniómetro sofreu melhorias consideráveis, começando a ser cada vez mais usado por navios. Assistiu-se também, no período entre guerras, ao aparecimento dos primeiros radiofaróis marítimos, sendo que o primeiro radiofarol português foi instalado no Cabo da Roca em 1937, seguindo-se-lhe mais 11, que foram sendo sucessivamente instalados até 1956 (ano da entrada em funcionamento do radiofarol do Cabo de S. Vicente). Desde essa data, os nossos 12 radiofaróis marítimos sofreram várias modernizações e alguns deles



chegaram a estar vários anos avariados, mas constituíram durante largo período o único sistema de radionavegação de base terrestre implantado em território nacional.

No entanto, a radiogoniometria nunca foi uma forma de navegação popular, devido sobretudo ao seu baixo rigor: os erros de cada azimute radiogoniométrico são na ordem de 2° a 10°, podendo atingir valores ainda maiores à noite. Isto traduzia-se num erro na posição que podia ir de 5 a 50 milhas, consoante a classe dos azimutes e a distância aos radiofaróis. O reduzidíssimo número de utilizadores dos radiofaróis marítimos levou quase todos os países desenvolvidos a desligá-los nos últimos anos do século passado, sendo que a maior parte das nações, incluindo Portugal, adoptou a data de 31 de Dezembro de 2000, para a sua desactivação. Refira-se, no entanto, que ainda hoje funcionam, em Portugal e em quase todos os países do Mundo, radiofaróis aeronáuticos que prestam um serviço valioso aos navegantes aéreos, fornecendo-lhes uma direcção a seguir.

Loran-A

As desvantagens da radiogoniometria levaram a que cientistas e militares (todos os sistemas de radionavegação de maior sucesso, que abordarei neste artigo, foram

desenvolvidos inicialmente para utilização militar) procurassem conceber sistemas de radionavegação com melhor exactidão e mais fáceis de utilizar. Um desses sistemas foi o Loran-A (cujo nome deriva de **LONG R**ange Navigation), um sistema hiperbólico de radio-posicionamento, desenvolvido durante a II Guerra Mundial, que operava em *Medium Frequency*. No final do conflito, as cadeias Loran-A existentes já cobriam praticamente toda a costa americana (Atlântico e Pacífico), as costas da Europa Ocidental, o Pacífico Oriental (Ásia), a Baía de Bengala e o norte da Austrália. Em 1965, a NATO estabeleceu, em Portugal, uma cadeia constituída por 4 estações: Sagres, Porto Santo, Santa Maria e Flores. No entanto, desde finais da década de 50 que os militares americanos já vinham a estudar a substituição do Loran-A (também conhecido por *Standard Loran*) por um sistema semelhante, operando numa frequência mais baixa (*Low Frequency*). Esse sistema veio a adoptar a designação de Loran-C, sendo curioso que nunca houve nenhum Loran-B! O Loran-C tinha melhor exactidão que o seu antecessor, maior alcance de transmissão e a tecnologia envolvida era mais simples, o que resultava em receptores mais baratos. Assim, foi com naturalidade que os militares americanos começaram a substituir progressivamente as estações Loran-A espalhadas pelo globo por estações Loran-C. No entanto, em Portugal isso nunca chegou a ocorrer e, quando foram desligadas as estações Loran-A, em 31 de Dezembro de 1977, a Marinha Portuguesa optou pelo sistema Omega em sua substituição, visto tratar-se de um sistema que cobria todo o mundo, com as suas 8 estações a transmitir em *Very Low Frequency*. No entanto, antes de abordar o Omega, gostaria de referir outro sistema disponível em águas nacionais, mas que nunca foi muito usado no nosso país: o Transit.

Transit

O Transit era um sistema de radionavegação por satélites, que utilizava satélites em órbita de baixa altitude. Interferências mútuas entre os sinais dos vários satélites limitavam o número de satélites utilizáveis a 5, o que inviabilizava o posicionamento contínuo: o tempo de espera dos navegantes até obterem uma posição variava entre 30 segundos (acima de 80° de latitude) e 110 minutos (no Equador). O Transit começou a funcionar em 1964, tendo sido aberto à utilização civil em 1967. A ex-União Soviética também criou na década

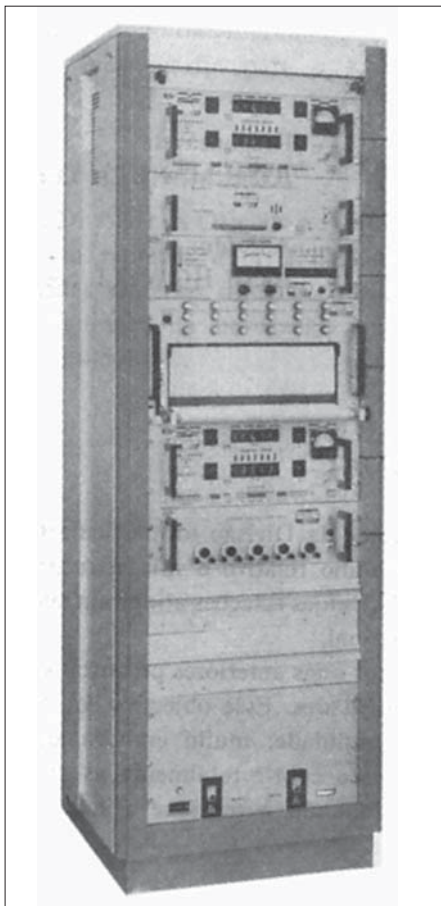


Fig. 1 – Transmissor de Omega diferencial.

de 60 um sistema de radionavegação por satélites, muito semelhante ao Transit, denominado Cicada.

Relativamente ao Transit, o elevado custo dos respectivos receptores associado ao facto de não permitir posicionamento contínuo, afastou muitos utilizadores, que optavam por outros sistemas. O Transit acabou por ser desactivado em 31 de Dezembro de 1996, não tendo ultrapassado 80.000 utilizadores em todo o mundo.

Omega e Omega diferencial

Ao contrário do Transit, o sistema Omega, foi bastante usado pelos navegantes, desde meados da década de 70 até finais da década seguinte. Em Portugal, o Omega ficou disponível a partir de finais de 1976, altura em que ficaram operacionais todas as estações Omega que serviam o Atlântico Norte. No entanto, o sistema só ficou completo em Agosto de 1982, quando começou a funcionar a 8ª e última estação, localizada na Austrália.

Apesar da vantagem de permitir um posicionamento contínuo em todo o globo, a exactidão facultada pelo Omega era sofrível, variando entre 2 a 4 milhas. Para melhorar a exactidão propor-

Portugal instalou em 1979, 3 estações de Omega diferencial, que transmitiam correcções aos sinais Omega. Essas estações, localizadas em Lagos, Porto Santo e Horta, permitiam melhorar a exactidão dos utilizadores para valores entre 0,3 e 1 milha.

A partir do início da década de 90 o GPS veio revolucionar a navegação em todo o mundo. As vantagens do GPS, que abordarei mais adiante, levaram os navegantes a abandonar progressivamente o velho sistema Omega, e a sua vertente diferencial, para aderirem ao GPS. Desta forma foi com naturalidade que as estações Omega deixaram de transmitir em 30 de Setembro de 1997, dia em que foram desligadas também as estações de Omega diferencial portuguesas. Desta forma, em Portugal, passou-se directamente do sistema Omega para o GPS, uma vez que nunca dispusemos nem de estações Decca nem de estações Loran-C. No entanto, vou-lhes dedicar algumas linhas, não só por terem sido sistemas bastante populares, como também por ambos terem sido considerados como alternativas para instalação em Portugal.

Decca

O Decca foi empregue pela primeira vez para guiar os draga-minas e navios de desembarque na invasão da Normandia, em 1944. Após a guerra foi criado um consórcio, destinado à exploração comercial do sistema, o qual instalou diversas cadeias Decca, sobretudo na Europa Ocidental, parte da América do Norte, África do Sul, parte da Índia, Golfo Pérsico e Japão. Em 1977, o Instituto Hidrográfico fez uma proposta ao Almirante CEMA no sentido de ser instalada em Portugal uma cadeia Decca. Esta proposta mereceu um despacho favorável e passou ao Ministério da Defesa Nacional para consultas interministeriais, visto o projecto interessar a outros departamentos do Estado e representar um investimento considerável. Em 1978, já após reuniões em Lisboa com representantes do consórcio Decca, o assunto acabou por morrer devido à queda do governo, nunca mais voltando à agenda política.



Fig. 2 – Satélites GPS.

Loran-C

Conforme já abordei, o Loran-C foi um sistema que resultou de uma evolução do Loran-A. Após extensos testes conduzidos pelas forças armadas americanas, a primeira cadeia Loran-C entrou em funcionamento, apenas para uso militar, em 1957. Como foi hábito durante a guerra fria, a ex-URSS também criou um sistema muito semelhante ao Loran-C, denominado Chayka.

Na década de 70, deu-se a substituição de muitas estações Loran-A por estações Loran-C e, em 1974, o sistema foi transferido para a alçada das autoridades civis, tendo-se tornado no sistema de navegação de referência, nos EUA. Em finais dos anos 80, o Instituto Hidrográfico estudou a possibilidade de instalar uma cadeia Loran-C em Portugal, que seria constituída por 4 estações: Montedor, Vila Real de Santo António, Porto Santo e Flores, mas este projecto nunca se veio a concretizar, devido às verbas elevadas que implicava.

O SISTEMA GPS

Após a desactivação do sistema Omega e das estações Omega diferencial portuguesas (em 1997) e dos radiofaróis nacionais (em 2000), o sistema de radionavegação que tem sido utilizado em águas nacionais é o GPS (Global Positioning System).

O sistema de radionavegação por satélites GPS é uma verdadeira história de sucesso. O sistema foi imaginado nos anos 70 com o objectivo de providenciar posicionamento bastante rigoroso em todo o globo, de forma a permitir o guiamento de mísseis balísticos. Com esse objectivo, os peritos e militares norte-americanos conceberam um sistema composto por um conjunto de 21 a 24 satélites que transmitiriam um sinal rádio, perfeitamente identificado.

A recepção do sinal de um satélite permitiria a obtenção de uma linha de posição. Recebendo o sinal de outros satélites, obter-se-iam outras tantas linhas de posição, permitindo um posicionamento bastante rigoroso. Embora fosse concebido com fins militares, o GPS possuiu, desde a sua génese, dois níveis de serviço:

- um nível com melhor performance, disponível aos utilizadores militares autorizados e conhecido por **código P** (de *Precision*) ou **Precise Positioning Service**;
- um nível com performance mais fraca, disponível a todos os utilizadores do GPS e conhecido por **código C/A** (de *Coarse/Acquisition*) ou **Standard Positioning Service**.

Neste artigo vou abordar apenas a componente civil

do GPS, pois é aquela que é utilizada por mais de 99% dos utilizadores do sistema.

Relativamente à componente militar do GPS (*Precise Positioning Service*), apenas gostaria de referir que Portugal subscreveu, tal como todos os outros países da NATO, um Memorando de Entendimento com o Departamento de Defesa dos EUA, que permite acesso por parte das Forças Armadas Portuguesas a esse serviço, até ao ano 2015. No entanto, a aquisição dos receptores militares do GPS, além de ser bastante dispendiosa, está sujeita às restrições e prazos estabelecidos no *Arms Export Control Act*, o que significa que a sua obtenção pode levar entre 1 e 2 anos. De qualquer maneira, a Marinha Portuguesa já possui alguns destes receptores.

Como foi referido acima, o GPS foi idealizado com 2 níveis de serviço distintos. No entanto, quando, no final da década de 70 / princípio da década de 80, começaram a ser lançados os primeiros satélites GPS, as autoridades americanas aperceberam-se que a diferença entre os 2 serviços era inferior ao projectado, pois o serviço destinado a utilizadores civis (*Standard Positioning Service*) funcionava bem melhor do que previsto, permitindo exactidões na ordem dos 50 metros.

Embora a componente militar do GPS possuísse uma exactidão ainda melhor, a boa performance da componente civil poderia constituir um risco para os próprios americanos, pois da mesma forma que qualquer civil poderia obter a sua posição

com uma exactidão na ordem dos 50 metros, também qualquer inimigo o poderia fazer. Ou seja, se os militares norte-americanos poderiam guiar um míssil balístico até poucos metros de um alvo pré-definido, localizado no outro lado do globo (utilizando o *Precise Positioning Service*), também eventuais inimigos o poderiam fazer, com resultados quase iguais (utilizando o *Standard Positioning Service*). Foi, assim, decidido degradar intencionalmente a exactidão do serviço civil do GPS, introduzindo um erro artificial e aleatório que degradava a performance do sistema para cerca de 100 metros. No entanto, mesmo com esse erro deliberadamente introduzido, a exactidão garantida pelo GPS (100 metros) era muito melhor do que a de qualquer outro sistema de radionavegação existente.

Além disso, o GPS tinha a grande vantagem de cobrir continuamente todo o globo, desiderato em que apenas era igualado pelo velho sistema Omega. O Transit, como só possuía 5 satélites, não permitia um posicionamento contínuo e os utilizadores poderiam ter que esperar quase 2 horas até obterem uma posição. Os radio-faróis, o Loran-C e o Decca eram sistemas regionais que cobriam áreas reduzidas.

Compreende-se, pois, a rápida expansão do GPS para fora do círculo de utilizadores militares, conquistando cada vez mais utilizadores entre a comunidade civil. Além disso, as suas aplicações começaram a ultrapassar largamente a tradicional nave-

gação a bordo de viaturas terrestres, navios e aviões, começando a ser utilizado na geodesia, topografia, gestão de frotas, construção civil, exploração *off-shore*, agricultura, meteorologia, etc.

Com o crescimento acentuado no número de utilizadores, as autoridades americanas perceberam bem o gerador de receitas que tinham entre mãos. Como forma de cativar mais utilizadores e, também, como resposta ao anúncio do possível desenvolvimento de um sistema semelhante ao GPS na Europa (baptizado pela Comissão Europeia como GALILEO), as autoridades americanas decidiram, em Maio de 2000, retirar a degradação intencional da performance do sistema, que vinham aplicando desde Março de 1990. Após esta estratégica alteração de funcionamento, a exactidão do GPS melhorou para valores compreendidos entre 13 e 36 metros (em 95% dos casos).

Como seria de esperar, ao mesmo tempo que os americanos desenvolviam o GPS, a ex-União Soviética concebeu um sistema similar, baptizado como GLONASS (**G**LObal'naya **N**Avigatsionnaya **S**putnikova Sistema), o qual ainda funciona, mas com bastantes falhas, pois a Rússia não tem tido capacidade económica para lançar novos satélites para substituir aqueles que avariavam.

FRAQUEZAS DO GPS

Depois de tudo o que foi dito poderá parecer que o GPS é um sistema quase per-

Sistema	Entrada em funcionamento	Desactivação	Exactidão	Cobertura
Radiofaróis	Primeiros radiofaróis marítimos começaram a transmitir no período entre guerras. Rede de radiofaróis portuguesa estabelecida entre 1937 e 1956.	Generalidade dos países desenvolvidos (incluindo Portugal) desligaram os seus radiofaróis em 31 DEZ 2000	5 a 50 milhas	Regional (aconselhável não usar o sinal a mais de 100 milhas durante o dia e a mais de 25 milhas à noite)
Loran-A	Primeira cadeia instalada em 1942 para uso militar. Em 1971 havia 83 estações Loran-A em todo o Mundo, incluindo 4 estações em Portugal.	Durante a década de 1970, as estações Loran-A foram sendo progressivamente substituídas pelo Loran-C. A cadeia Portuguesa foi desligada em 31 DEZ 1977.	1 a 5 milhas	Regional (450 a 800 milhas em torno das estações)
Transit	1964 (aberto à utilização civil em 1967)	31 de Dezembro de 1996	500m (obtenção da posição podia demorar até 110 minutos)	Mundial mas não contínua
Omega	1982	30 de Setembro de 1997	2 a 4 milhas	Mundial e contínua
Omega diferencial	Estações portuguesas operacionais a partir de 1979	Estações portuguesas desligadas em 30 de Setembro de 1997	0,3 a 1 milha	Regional
Loran-C	Primeira cadeia instalada em 1957. Em 1994 existiam 34 cadeias Loran-C em todo o mundo.	Em 1994, os EUA deixaram de operar as cadeias Loran-C que tinham instalado fora do seu país, estudando actualmente a possibilidade de descontinuar as cadeias do seu território.	0,25 milhas	Regional (800 a 1200 milhas em torno das estações).
Decca	Primeira cadeia instalada em 1944 para uso militar. Exploração civil do sistema iniciou-se em 1946 com instalação sucessiva de diversas cadeias.	Países Europeus desactivaram as suas cadeias Decca em 31 DEZ 1999.	2 milhas (no limite exterior das cadeias)	Regional (450 milhas em torno das estações)
GPS	<i>Initial Operational Capability: 8 DEZ 1993</i> <i>Final Operational Capability: 27 ABR 1995</i>	Não planeada. Política de radionavegação americana aponta para exploração do GPS bem para além de 2015.	Até 1 MAI 2000: 100m A partir de 1 MAI 2000: 13 a 36m	Mundial e contínua
DGPS	Primeira rede instalada em 1991, nos EUA. Rede DGPS portuguesa instalada em 2002.	Não planeada.	0 a 3m	Regional (200 a 300 milhas em torno das estações)

feito e que não possui debilidades. No entanto, à semelhança de toda e qualquer realização humana, o GPS possui pontos fracos, alguns dos quais com alguma relevância. Vou aprofundar apenas duas das fraquezas do GPS, por serem as mais significativas para quem anda no mar, deixando, no entanto, menção a que outras existem, nomeadamente a vulnerabilidade do sinal GPS a interferências e ao empastelamento deliberado.

Exactidão insuficiente em aplicações mais exigentes

Em termos da exactidão convém referir que os valores assegurados pelas autoridades americanas (13 a 36 metros) não incluem os erros que o sinal sofre ao atravessar a ionosfera e a troposfera, bem como o erro inerente ao receptor GPS. Dessa forma, os erros “reais” do GPS podem exceder esses valores.

Além disso, esta exactidão pode ser difícil de atingir em determinados locais e em determinadas ocasiões, em que haja poucos satélites utilizáveis, nomeadamente:

- em águas portuárias, em que montanhas e edifícios ou estruturas de grandes dimensões podem obstruir o sinal de alguns satélites;
- caso algum(ns) satélite(s) seja(m) retirado(s) de serviço para efeitos de reposicionamento ou de manutenção, como acontece frequentemente por períodos de 8 ou mais horas;
- caso ocorram avarias ou falhas inopinadas nos satélites.

Todos estes factores podem fazer com que o número de satélites visíveis, numa dada área a um determinado momento, seja baixo, fazendo com que o erro de posicionamento exceda o esperado.

Embora, a exactidão proporcionada actualmente pelo GPS sirva a um grande número de utilizadores, ela é insuficiente em diversas aplicações marítimas, nomeadamente navegação em águas restritas (sobretudo dentro de barras e portos), dragagens, levantamentos hidrográficos e posicionamento de bóias, e em algumas aplicações estritamente militares, designadamente guerra anfíbia (reconhecimento de praias e apoio de fogos) e guerra de minas (rocega de minas e navegação em canal rocegado). Para essas aplicações mais exigentes é fundamental que estejam disponíveis estações DGPS, cujo sinal permite obter exactidões de posicionamento melhores do que 3 metros.

Fraca monitorização da performance do sistema

O sinal dos satélites GPS é recebido e monitorizado em permanência por 6 estações de monitorização terrestres espalhadas pelo globo. No entanto, essas 6 estações não garantem uma cobertura total da esfera celeste, seguindo cada satélite apenas em cerca de 93% do tempo. Isto

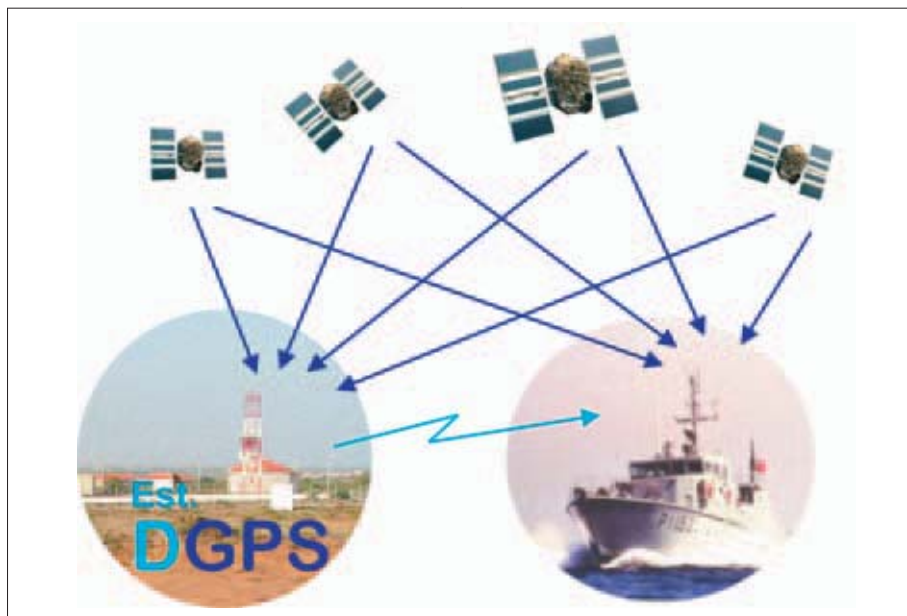


Fig. 3 – Esquema de funcionamento do DGPS.

significa que se o satélite falhar num período em que não está à vista de nenhuma das estações de monitorização, o GPS pode dar informações erradas durante períodos de algumas horas sem ter capacidade de avisar os utilizadores da disfunção.

O documento oficial que contém as políticas de radionavegação dos EUA adverte que “um satélite pode transmitir dados errados durante 2 a 6 horas, antes de ser detectado e corrigido ou antes que os utilizadores sejam avisados dessa situação”. No entanto, às vezes a realidade ultrapassa os piores cenários teóricos. Foi o que aconteceu no final de Maio /princípio de Junho deste ano, quando um erro num coeficiente transmitido pelos satélites só foi detectado ao fim de mais de 5 dias. O coeficiente errado servia para corrigir os erros sofridos pelo sinal na ionosfera e, só esse parâmetro, produzia um erro adicional de 16 metros.

BENEFÍCIOS DO DGPS

O conceito do DGPS é bastante simples e consiste em colocar um receptor GPS num local de coordenadas perfeitamente conhecidas e comparar a posição GPS obtida com as coordenadas exactas do local, por forma a gerar correcções aos sinais dos satélites (ver figura 3).

As correcções calculadas na Estação DGPS são radiodifundidas para os utilizadores nas proximidades, por forma a que eles possam melhorar a exactidão das suas soluções de posicionamento.

Além das correcções, o sinal DGPS também inclui alarmes que avisam os navegantes da ocorrência de falhas nos satélites GPS. Esta monitorização permanente da qualidade do sistema GPS é, para muitos utilizadores, ainda mais importante do que o benefício de exactidão proporcionado pelo DGPS.

As estações DGPS monitorizam, 24 horas

por dia, a qualidade dos sinais GPS visíveis e caso detectem alguma disfunção ou avaria num satélite deixam de calcular correcções diferenciais para ele e sinalizam o seu número numa mensagem apropriada. Tudo isto em menos de 10 segundos.

Ou seja, enquanto o GPS pode dar informações erradas durante largos períodos de tempo, as estações DGPS avisam os utilizadores de qualquer falha em poucos segundos.

Outro benefício importante do serviço DGPS consiste na possibilidade de incluir, juntamente com as correcções DGPS, informação sensível de segurança marítima (por exemplo: Avisos à Navegação). Isto pode efectuar-se usando uma mensagem de texto que foi criada originalmente para informar os navegantes sobre a operacionalidade de estações DGPS adjacentes, mas que pode incluir informação de segurança marítima e, até, informação meteorológica.

CONCLUSÃO

A instalação de estações DGPS em Portugal vai ser um contributo muito importante para melhorar a segurança da navegação nas nossas águas, permitindo garantir uma exactidão no posicionamento bastante boa ao longo de toda a faixa costeira nacional, ao mesmo tempo que assegura a capacidade de avisar os utilizadores, caso ocorra qualquer avaria nos satélites. Actualmente os utilizadores já não querem saber apenas qual o rigor da sua posição, exigem também saber qual o grau de confiança que podem atribuir a essa posição. É neste enquadramento que o DGPS assume um papel fundamental, dado efectuar uma verificação constante da performance do GPS, melhorando significativamente a confiança proporcionada aos navegantes.



Sardinha Monteiro
1TEN

O MOSAICO DO ÁRTICO

Colocados perante a tarefa de transmitir as sensações dos grandes espaços Árticos, a primeira ideia que surge é a dum retorno ao confronto entre o homem e a natureza sem intermediários. Certamente a natureza omnipresente reivindica o seu papel proeminente, mas não de um modo limitativo. O contacto com os habitantes e a sua cultura de sobrevivência conduz-nos lentamente a uma asserção do seu valor. Quando pensamos nos inúmeros exploradores e curiosos dos gelos em penosa luta contra o brilho do ambiente que frequentemente os levava à cegueira, como parece ter acontecido a Valdívia durante a travessia de conquista dos Andes, e constatamos que os Inuit resolveram o problema há muitos anos com óculos de madeira nos quais efectuaram uma minúscula incisão rectangular criteriosamente feita, não podemos deixar de os admirar.

Dissecar tudo quanto diz respeito ao Ártico afigura-se uma tarefa difícil além de inútil. Logo um primeiro escolho surge “ab initio” com a resposta à pergunta: **Que terras e populações são englobadas no Ártico?**

Resposta difícil, tão difícil quanto a de definir as relações entre os componentes dos agregados familiares primitivos dos Esquimós!

Mas voltemos à pergunta inicial à qual um esquimó eventualmente responderia: todo o Meu Mundo! Resposta certamente escassa para os esquemas de raciocínio contemporâneo, todavia profunda no seu conceito de posse basicamente impossível, com excepção dos parques haveres, dado o efêmero dos seus glaciares, gelos móveis e fixos, das auroras boreais e até mesmo dos seus temporais assustadores. Não é pois de estranhar que, sendo hoje os actuais trabalhos científicos interdisciplinares, tenha sido essencial dividir, balizar, confinar, circunscrever. São



Fig. 1 – Mapa Político da região ártica com a indicação da linha de demarcação pela isotérmica dos 10° centígrados.

assim propostas diversas linhas de demarcação. Vejamos as de maior aceitação.

A mais intuitiva seria a de considerar o Ártico, fria e lapalicianamente, composto por todas as áreas a Norte do Círculo Polar Ártico (cerca de 66° 30' N), com um total de aproximadamente 12.000.000 km², onde o Sol, pelo menos um dia no ano, permanece sempre acima do horizonte. Opõem-se-lhe, porém, alternativas igualmente lógicas, baseadas no tipo de vegetação e fauna, com uma consequente maior aproximação das culturas dos seus habitantes. Concretizar-se-ia, assim, uma destas pelo limite setentrional das árvores, i. e. na passagem das zonas da taiga de coníferas à tundra, caracterizada pelos seus líquenes (linha a castanho no mapa da Fig. 2). Nota-se que neste caso o critério é de difícil materialização sobre as águas e gelos. No mesmo mapa são indicados os limites médios dos gelos marítimos de Verão (linha a cinzento), os limites dos

gelos marítimos de Inverno (linha a vermelho) e o limite Setentrional das árvores (a amarelo).

Outra alternativa, mais objectiva, adoptada no mapa da Fig. 1, desenha a linha de demarcação pela isotérmica dos 10° C de modo a englobar as zonas em que a temperatura média do mês mais quente do ano é inferior a este valor.

No que se refere às sociedades esquimós começamos por observar que vão buscar a sua identidade à dos seus antepassados remotos. Posteriormente foram sendo permeáveis aos condicionalismos das sociedades de que eram “hóspedes”: da Escandinávia os Saami; da Rússia os Chukchi e os Yup'ik Siberianos; do Alasca os Athapaskan; do Canadá os Inuit Canadianos e da Groenlândia os Inuit da Groenlândia. Por circunstâncias peculiares parece que foi na Rússia a zona onde gozaram de maior liberdade em viverem de acordo com os seus hábitos.

A divulgação das culturas destes povos dos gelos, tarefa multifacetada sempre difícil dadas as variáveis envolvidas, pecou por um certo sensacionalismo, veiculando notícias nas quais sobressaía o abandono dos velhos incapazes de se poderem alimentar e o facto de cederem as mulheres como prova de hospitalidade. Admite-se que tenha havido episódios dramáticos semelhantes, gerados pela necessidade de sobreviver num ou outro dos variados tipos de organização das sociedades esquimós, todas elas muito influenciadas pelo clima e as suas longas noites, passadas habitando em espaços confinados.

Fundamental para a sobrevivência do grupo era a sua organização familiar, basicamente composta pelos elementos que se entre ajudavam nas actividades necessárias para o abastecimento de carne e na defesa comum. Sob certos aspectos cada família tinha territórios que considerava seus, em relação aos quais usava uma toponímia rudimentar. Dada a escassez de elementos femininos os raptos, lembrando o das Sabinas do imaginário da fundação de Roma, eram frequentes e tinham êxito se a comunidade a que pertencia a mulher, qual “abelha-mestra desta colmeia”, se mostrava incapaz de a defender. Eram especialmente visadas as mulheres de alto nível de fertilidade e hábeis na manufactura de indumentos. É interessante notar que numa malograda expedição Canadiana que largou no “Karluk” em Junho de 1913 para explorar o Ártico a partir do Estreito de Bering, o apoio de uma família esquimó foi muito importante para a logística, sendo os homens encarregados de procurar os alimentos e a única mulher responsável pela manufactura e manutenção de todos os fatos.

Em certas zonas havia uma tradição de poliandria, mas nunca de tipo fraterno, podendo uma mulher viver com diversos homens. Por vezes trocavam as mulheres, em parte com o fim de criar laços preferenciais e, assim, núcleos familiares maiores, mais coesos e aptos a defenderem-se, e em parte também por um sen-

tido de hospitalidade.

Pode resumir-se que a integração num grupo era um facto complexo, ia além dos laços de sangue e representava uma aceitação “de facto” entre os intervenientes.

Estes costumes podem parecer muito primitivos mas, se os consideramos no seu contexto, eram indispensáveis. Seria curioso conhecer a avaliação dada hoje por um velho esquimó aos acontecimentos do reinado de D. Pedro I de Portugal!

Como apontamento final salienta-se que na Islândia, de acordo com as últimas estatísticas disponíveis referentes ao ano 2000, o número de crianças nascidas fora do matrimónio é de aproximadamente 65%, permanecendo um dos mais altos dos países desenvolvidos (em Portugal é cerca de 22%).

A GUERRA CHEGA AOS GELOS

Afastado das turbulências do mundo moderno, seria de esperar que o tranquilo viver das zonas Árticas tivesse sido poupado. Tal não sucedeu e vórtices violentos de guerra entraram, sem convite, pelos gelos fora. Construíram-se e destruíram-se, em zonas remotas, bases, navios, cidades, estradas, aeroportos, oleodutos, depósitos de munições, estações meteorológicas, hospitais e outras instalações militares onde encontraram e ainda encontram trabalho os nativos, como no caso da Dew – (Distant Early Warning) – Line e de outras iniciativas de defesa subsequentes). Inicia-se deste modo um processo de integração numa sociedade moderna de tipo Dinamarquês, habilmente introduzido, e que se desenvolveu nas cidades sem grandes sobressaltos. Encerra-se praticamente assim a época de

estreitas ligações com as culturas antigas. Actualmente, com o impacto que tiveram as instalações militares na segunda metade do Sec. XX, o trenó foi substituído pelo “snowmobile” e o abastecimento passou a ser feito no supermercado.

Podemos interrogarmo-nos como foi possível a povos de origens distantes terem conseguido atingir

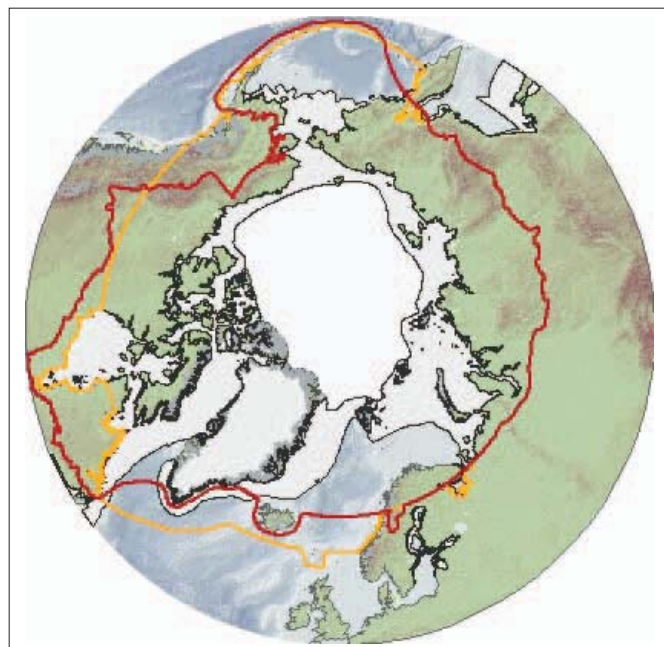


Fig. 2 – Mapa da região ártica com a indicação do limite setentrional das árvores e limites médios dos gelos marítimos.

um local tão inóspito. Procuraremos seguidamente resumir os tópicos mais importantes.

O POVOAMENTO DAS ZONAS ÁRTICAS

As grandes migrações continentais que configuraram a hodierna Geografia Humana com toda a probabilidade tiveram o seu exórdio em zonas de temperaturas mais amenas que as dos Saami, povo dos mais antigos nas paragens Árticas, de origem húngaro-fínica, de cerca de 60.000 almas e que hoje ocupa parte do Norte da Noruega, Suécia e Finlândia (Fig. 1). Atingidas latitudes de subsistência viável, verificou-se a sua transformação em sociedades mais sedentárias, não obstante uma permanente e tendencial deslocação para a ocupação de áreas livres mais a Norte, aproveitando a melhoria do tempo durante o Verão. Esta progressão, fortemente condicionada pelas variações climáticas, materializava-se a par e passo com o desenvolvimento de adequadas técnicas de sobrevivência em climas tão inóspitos.

Considera-se actualmente que os primeiros vestígios, sob a forma de pequenos instrumentos de pedra, dos antepassados destas populações sedentárias de esquimós (nome mais generalizado dos habitantes indígenas das regiões Árticas que significa “alimentados a carne crua”), datem de há cerca de 3.000 anos. O nome mais usual de “Esquimó” não é aceite, por depreciativo, por alguns autores que preferem a designação de “Inuí”, aplicável porém apenas a parte das etnias do Ártico, significando na sua língua “povo”, e que é o plural de “Inuk” (pessoa). Estes vestígios das culturas de Dorset e Thule foram encontrados na zona ao Norte do Canadá. Há, contudo, teorias que apoiam a tese de que os Esquimós



Fig. 3 – Paisagem ártica.



Fig. 4 – Saami trabalhando a madeira.

tenham chegado ao Alasca de barco de pele, através do Estreito de Bering, cerca de 24.000 A.C., época em que a passagem era relativamente fácil, tendo posteriormente rumado a Norte seguindo a caça de cuja carne dependia a sua alimentação e mobilidade, dado ser também a comida dos cães. As deslocamentos eram feitas de ternós no Inverno e de kayak e umiak, canoas de casco de pele, no Verão. Quando chegaram à Groenlândia cerca de 1.200 D.C., contactaram provavelmente com outros povos vindos da Escandinávia.

Os primeiros Esquimós, além de apascentarem os seus rebanhos para sobreviverem, deveriam ser bons pescadores e caçadores de ursos, lobos, caribus, focas, baleias e outros mamíferos marinhos, disponíveis em grandes quantidades na época. Deles se alimentavam e utilizavam as peles para indumentas, como as “parkas”, e para casco de barcos, e os ossos para o fabrico de ferramentas, utensílios e apetrechos, como o útil arpão articulado cuja cabeça se destacava da haste após entrar na presa. A madeira era quase inexistente e o uso do sílex sempre problemático. Os óleos e gorduras animais tinham variados usos, especialmente na iluminação, no aquecimento e na impermeabilização. Admite-se que, numa primeira fase, estes povos na procura de caça apenas se deslocassem temporariamente por curtos períodos para Norte, aproveitando as temperaturas mais amenas dos Verões mais quentes. Com a evolução da sua capacidade de sobrevivência em zonas de tão poucos recursos, a duração destas transumâncias (Fig. 5) foi-se dilatando. Nota-se que no Ártico não existe agricultura, estando as áreas próximas dos glaciares cobertas de “permafrost”, nome dado aos solos com temperaturas permanentemente abaixo dos 0°C. Esta é uma das razões que levam à inexistência de répteis neste Continente.

Como populações itinerantes, cedo se aperceberam que o transporte de um abrigo sólido não era viável. Tornaram-se assim especialistas na construção dos igloos com paralelepípedos de gelo, matéria-prima inesgotável. Relativamente a estas construções é bom lembrar que as temperaturas mínimas do ar no Ártico podem atingir os - 65°C, embora a temperatura dos pavimentos de gelos marítimos, não desça abaixo de uns “amenos” 2°C, temperatura correspondente à congelação da água salgada. Criaram igualmente grande mobilidade usando materiais leves para a construção e reconstrução dos seus barcos rudimentares mas eficientes, possibilitando o seu transporte a grandes distâncias.

PRIMEIROS CONTACTOS COM OS POVOS DO SUL

Os contactos iniciais dos nativos das áreas Boreais, que as habitavam há milhares de anos, com os habitantes do Continente Europeu desenvolveram-se através de frades Irlandeses - como S. Brandão - que em 800 D.C. se estabeleceram na Islândia; comerciantes de carne de foca, peles e óleos, aventureiros mais curiosos ou caçadores de baleias e focas, limitando-se principalmente à bacia do Mar do Norte e às ilhas limítrofes (Hébridas, Orkneys, Shetland, Faroern e, posteriormente, Islândia).

Grande parte das referências apoia-se em escritos de base religiosa de difícil verificação, mas que numa análise lata podem aceitar-se no limite como factuais. Nas relacionadas com a chegada à Islândia, um relato de 825 D.C. afirma que não havia luz do dia no Inverno, mas de Verão, mais prosaicamente, havia tanta que se podiam catar os piolhos na roupa como se fosse de dia.

A História das viagens de portugueses nas costas da Terra Nova e do Mar de Labrador ainda não foi factualmente esclarecida sendo no entanto provável que João Fernandes Lavrador, nascido na passagem do Séc XV para o XVI, tenha, de qualquer modo, participado no projecto, eventualmente ligado a uma viagem de Pêro de Barcelos ou a de navegadores ingleses de Bristol. De concreto ficou o nome, não certamente ligado à agricultura local, internacionalmente aceite.

É geralmente admitido que o primeiro homem do Mediterrâneo que

BACALHAU - ELO DE LIGAÇÃO ENTRE AS ILHAS LOFOTEN E O MEDITERRÂNEO

Nas suas viagens comerciais ao longo das costas Atlânticas em direcção ao Norte, os mercadores Mediterrânicos entraram em contacto com povos da área do Mar do Norte e do Báltico, relações essas que em alguns casos se mantiveram até aos nossos dias. Paradigmático foi o caso do navio de Pietro Querini, navegador e patricio veneziano, que naufragou no fim de Dezembro de 1431 em Sandøy, ilhéu desabitado próximo de Røst, no extremo Sudoeste do arquipélago das Lofoten ao largo de Bodø na Noruega, tendo a sua tripulação sido salva e muito bem recebida pelos locais no início do ano seguinte. Perante tão cordial acolhimento, os marinheiros resolveram ir ficando. Tal facto repercutiu-se, passados alguns meses, num aumento assinalável da população local. No entanto, para além dos laços de intimidade e não esquecendo o verdadeiro fim da viagem, Pietro Querini trouxe vários tipos de bacalhau para Itália onde, com o passar dos anos, este peixe do Ártico se tornou a base de um prato tradicional de grande fama. Inicia-se assim o seu comércio que hoje, com o turismo, representa as principais fontes de receitas do arquipélago.

Presentemente a ilha de Sandøy passou a denominar-se Sandrigøya, i.e. ilha de Sandrigo, em honra deste município do Veneto, onde existe uma praça com o nome de Røst. Recentemente foi inaugurado nas Lofoten um monumento ao longínquo naufrágio de 1431, que proporcionou uma fraterna e longa amizade e relações comerciais sólidas entre comunidades tão distantes.

seguiu a intuição de um distante Norte a explorar terá sido Pitèa, nascido na área de Marselha na segunda metade do Séc. IV A.C., que empreendeu uma longa viagem de comércio através da Europa do Norte na procura das terras de origem do âmbar e do estanho, preciosidades da época. A sua viagem é reconstruível desde a ilha de Ouessant, ao largo de Brest, de onde largou para a Inglaterra, ilha que em parte circum-navegou atingindo o seu extremo Norte. Aqui teve contactos ao longo das costas com diversos comerciantes do estanho, pressentindo ser este território uma ilha. Admitiu a hipótese de uma outra ilha, que nomeou de “Tule”, situada ao largo em posição não precisamente definida, a partir da qual não seria possível navegar. O relato da sua viagem foi feito



Fig. 5 – Renas aguardando a passagem a nado para a zona continental.

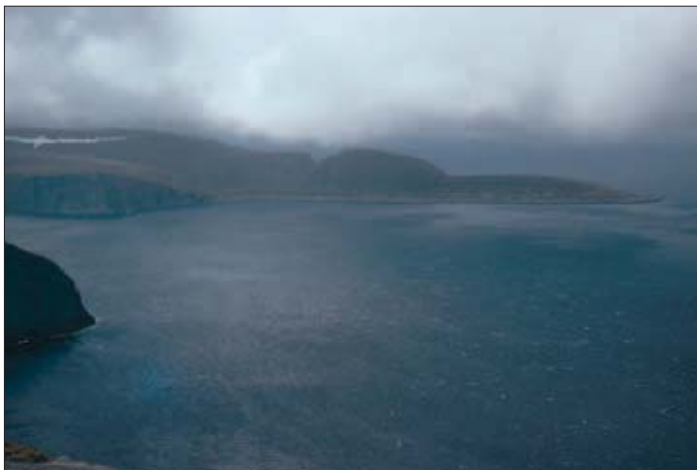


Fig. 6 – Ponta mais a norte da Europa – o Knivskjelodd (71° 11'N 25° 40'E).

numa obra que intitulou de “À volta do Oceano”. Inicialmente posta em dúvida por alguns é hoje aceite a validade de grande parte do seu trabalho. Esta zona de limite dos gelos, provavelmente a sul da Escandinávia, foi posteriormente designada por *Arctos* (zona frígida). Historiadores romanos posteriores, julgando-a uma ilha, designaram-na por Scania.

OLEAUS MAGNUS: BISPO E CIENTISTA

Na divulgação, no Sec.XVI, da história e cartografia da Península da Escandinávia, que se manteve até quase aos nossos dias apartada das grandes vias continentais, destaca-se a figura de Oleaus Magnus, nascido na Suécia em 1490, e último arcebispo católico da cidade universitária de Uppsala, vindo a morrer em 1557 em Roma, onde se exilou após o avanço da Reforma. Com a sua obra fundamental “Historia de Gentibus Septentrionalibus” (“História dos Povos do Norte”), dada a lume em 1555, de cariz humanístico e patriota, e o mapa “Carta Marina” de 1539, inicia-se uma fase de aprofundamento de conhecimentos de terras e mares que estimulará subseqüentes viagens e descobrimentos.

AS EXPLORAÇÕES DO SEC. XVI AO XVII

O início das viagens de exploração no Sec. XVI foi em parte consequência do Tratado de Tordesilhas e do domínio Português e Espanhol do Atlântico Central e Sul. Ao contrário dos séculos anteriores, a interferência dos poderes institucionais tinha diminuído. Assim parte destas viagens foi financiada por companhias mercantes, como a “Companhia de Moscovo”, que contratavam comandantes experientes nas rotas do extremo Norte, nomeadamente os de nacionalidade inglesa e holandesa. Parte destas navegações tiveram êxito mas noutras, muitas vidas se perderam, por vezes sem deixarem rasto.

Procuraremos dar notícia de algumas. Em 1553 foi financiada, pela recente formada companhia dos “Merchant Adventurers”, uma expedição de três navios, que largou em Julho do mesmo ano, sob

o comando de Hugh Willoughby (m.1554) com a finalidade de descobrir um caminho pelo Nordeste para o Catay. Na viagem tocaram nas Ilhas Lofoten mas, depois de ter sido ultrapassada a latitude de 70°, quando aguardavam uma sota para dobrarem o Cabo Norte (Fig. 7), foram surpreendidos por uma tem-

pestade que os dispersou. O navio chefe, o “Bona Esperanza”, e outro perderam-se. O do piloto chefe, Richard Chancellor, chegou ao Mar Branco, próximo de Arkhangel’sk. Este oficial visitou o Czar Ivan o Terrível com quem lançou as bases da “Companhia de Moscovo”, criada em 1555 para a promoção de intercâmbios comerciais entre a Inglaterra e a Rússia. Neste mesmo ano, de regresso de uma segunda viagem, recolheu os restos da expedição anterior de Hugh Willoughby, procedimento este que, dada a conservação a baixas temperaturas, passou a ser frequente. Através da documentação encontrada, verificou que a maioria dos seus companheiros de 1553 tinha resistido em terra até Janeiro de 1554. Chancellor veio a perecer durante uma terceira viagem, de regresso a Inglaterra com o novo Embaixador Russo, num naufrágio ao largo de Aberdeen.

Em 1576 Martin Frobisher(1535-1594) explorou a área do Estreito hoje com o seu nome, em três viagens com a mira no ouro. Depois de verificado que as pedras reluzentes que tinha trazido nada valiam, o seu projecto não teve seguimento.

Corria o ano de 1594 quando Willem Barents, explorador holandês nascido em meados do Sec. XVI e que deu o nome ao mar a Leste do Cabo Norte, atingiu a costa de Novaya Zemlya, onde encontrou destroços de navios e túmulos com cruzeiros ortodoxas. Navegou posteriormente para Norte até onde os gelos permitiram, sem contudo descobrir a almejada passagem a Nordeste. Persistente, voltou a tentar no ano seguinte (1595), não conseguindo chegar ao Mar de Kara. Veio a falecer, essencialmente devido ao seu precário estado de saúde, durante a operação de abandono dos navios presos durante o Inverno nos gelos desta ilha, usando embarcações de boca aberta.

Em 1607 Henry Hudson, (c.1550-1611) ao serviço da “English Moscovy Company”, efectuou a primeira de duas viagens procurando a passagem de Nordeste. Navegando ao longo da costa Leste

da Groenlândia chegou às proximidades do Spitsbergen (Svalbad). Na segunda viagem seguiu a rota usada por Barents, mas não conseguiu detectar qualquer passagem. Mudou de armador, agora a “Companhia das Índias Orientais”, que lhe deu a opção de ir por Noroeste ou Nordeste. Optou por este última, largou de Texel em Abril de 1609 mas foi confrontado com os impenetráveis gelos do Mar de Barents. Perante o insucesso convenceu a tripulação, descrente, a atravessar o Atlântico e tentar a Passagem a Noroeste, de que havia notícias vagas. Não tendo atingido o fim da viagem deixou de ser contratado pelos Holandeses. Insistindo na sua tese, voltou a rumar às costas da América do Norte no “Discovery”. Mais uma vez a sorte lhe foi adversa. O navio ficou imobilizado nos gelos com grandes provações para os tripulantes que se revoltaram. O chefe dos revoltosos mandou desembarcar Hudson, o seu filho e outros marinheiros que abandonou antes de partir para Inglaterra. Desconhece-se o fim de grande parte dos intervenientes, incluindo o do próprio Hudson.

Vitus Bering (1681-1741) Dinamarquês ao serviço do Czar Pedro o Grande, foi enviado a explorar a costa Nordeste da Rússia, descobrindo o Estreito hoje com o seu nome, e o Alasca. Na viagem de retorno naufragou nas Ilhas Aleutas onde foi sepultado.

O ÁRTICO, UM GRANDE ICEBERG

A existência de grandes áreas de gelo na superfície do Ártico foi sempre evidente. Outro fenómeno, constatado muito mais recentemente durante as imobilizações forçadas (hibernações), foi o do lento movimento à superfície dos gelos flutuantes com espessuras de cerca de 3 metros, podendo atingir por compressão das placas contíguas valores até 10 metros (packice).



Fig. 7 – Perfil impressionante do Cabo Norte (71° 10' 21'N 25° 40'E).

Que fosse apenas o mais pequeno dos oceanos com uma enorme massa de água em vários estádios de congelação, fluindo sobre fundos até 5.500 metros, só muito mais tarde foi acertado pelo explorador norueguês Fridtjof Nansen (1861-1930), já nos finais do Sec. XIX. Muito posteriormente uma simulação da deslocação dos gelos foi efectuada pelo quebra-gelos canadiano "Dès Groseillers", que durante os 13 meses da experiência percorreu cerca de 2.700 mi. Em linhas gerais o percurso dos gelos flutuantes é na direcção noroeste a partir das costas russas até atingir o extremo nordeste da Groenlândia. A circulação da água é especialmente influenciada pelo braço da corrente do Golfo que entra no Ártico entre a Groenlândia e a Noruega e que, com a diminuição da temperatura, se afunda retornando ao Atlântico através do Estreito de Davis, acompanhado de muitos icebergues.

EXPLORADORES MAIS RECENTES

Depois da malograda viagem de John Franklin dá-se um interregno de cerca de 38 anos nas viagens de descoberta da Passagem a Nordeste.

Documentação muito antiga, caldeada com superstições recorrentemente partilhadas pelas etnias dos três continentes que circundam o Pólo Norte, já referia a existência de uma considerável massa de gelos a norte das terras boreais mais conhecidas. A sua extensão, condições climáticas e movimentos eram contudo praticamente ignotos. O recomeço das explorações, com novos tipos de navios e equipamentos, verifica-se pela iniciativa do Norueguês Fridtjof Nansen (1861-1930) que já atravessara os gelos da Groenlândia de Leste para Oeste, durante os anos de 1888-9.

Em 1893, com a viagem do seu navio "Fram", mantido hoje em exposição num museu de Oslo, este cientista materializou a ideia de deixar um navio, suficientemente reforçado para suportar as pressões previsíveis dos gelos, à deriva numa corrente do Ártico para Norte. Conseguiu

assim demonstrar a existência de uma corrente, interessando todo o Oceano Ártico em torno do Pólo, no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio, que flui na direcção da costa Leste da Groenlândia, saindo de novo para o Atlântico através do Estreito de Davis. Esta corrente é responsável pela introdução de muitos icebergues no Atlântico Norte, na zona do Labrador, com graves consequências para a navegação ao longo dos tempos. Alguns destes icebergues, depois de estudos ou pseudo estudos para serem rebocados para o Golfo Pérsico, acabaram actualmente por serem transformados em água que é engarrafada para alguns "Snobs" internacionais matarem a sede e afirmarem a sua riqueza.

Durante esta viagem Nansen, partindo do ponto mais a Norte da rota do navio, deslocou-se de trenó com outro membro da expedição em direcção ao Norte, conseguindo atingir a latitude de 86° 13' N, valor mais a Norte até então alcançado. Nansen, homem de grande cultura, foi o primeiro Embaixador da Noruega em Inglaterra e trabalhou para várias organizações internacionais, nomeadamente no repatriamento dos prisioneiros da Primeira Guerra Mundial.

Roald Amundsen (1923-1928) nasceu perto de Cristiana, actual Oslo. Estudante de medicina, cedo se apaixonou pelas explorações polares, embarcando como marinheiro na expedição belga de Guerlache de 1897, primeira que hibernou no Ártico, após uma imobilização forçada nos gelos do "Bélgica". De 1903 a 1906 navegou pela Passagem de Noroeste. Aspirando ser o primeiro na conquista de um dos Pólos e, após uma vasta experiência Ártica, ao saber

dos preparativos de Shackleton para atingir o Pólo Sul, alterou os seus projectos e iniciou os preparativos para a conquista das vastidões Antárcticas, permitindo-lhe ser o primeiro a atingir o Pólo Sul. Tal feito será o tema de um próximo trabalho.

Veio a falecer num desastre de avião próximo de Tromso quando procurava



Fig. 8 – Plataforma petrolífera, símbolo da nova riqueza do Ártico.

salvar os sobreviventes do dirigível "Itália", nomeadamente o General Italiano Umberto Nobile com quem tivera graves desentendimentos.

Nos últimos anos já houve um número tão elevado de visitas ao Pólo Norte e variadas proezas relacionadas com ele, que se torna difícil enumerá-las e ainda mais criar qualquer escala de mérito. Para os apaixonados das estatísticas apresentamos alguns dados do "Scott Polar Institute" referidos a Julho de 1999. Total: cerca de 9.000 pessoas, das quais aproximadamente 4.500 de submarino, embarcadas em 40 submarinos americanos, 20 russos e 7 ingleses, depois da viagem transpolar do "Nautilus" em Agosto de 1958.

É interessante mencionar que no ano corrente está em curso uma tentativa de cooperação entre os diversos grupos indígenas para defesa dos seus interesses na região, onde se encontram dispersos pela Rússia, num arco de paralelo de 165°, pela Groenlândia, Alasca e Sibéria. Este esforço de aproximação é todavia dificultado pela existência de dialectos e tipos de escrita diferentes. Como ponto de reflexão nota-se que os habitantes recém-chegados ao Ártico, vindos do Sul, são cerca de sete vezes mais que os indígenas.

Com o passar dos séculos os conhecimentos geográficos e os meios de transporte e pesquisa científica foram sendo mais elaborados. Consequentemente os desafios restringem-se a áreas circumpolares cada ano mais reduzidas, qual gigantesco diafragma fotográfico, em inexorável oclusão. Esta corrida para o Pólo em pequenos grupos representou, ainda nos séculos XIX e XX, um dos desafios mais empolgantes para os sonhadores de silêncios dos últimos confins. Urge agora que um turismo morigerado e a vontade firme dos homens não banalizem povos, culturas e paisagens ainda incontaminados.



J. Baião do Nascimento
CMG ECN

(Fotos do autor)



Fig. 9 – Monumento na fronteira da Noruega com a Rússia.

Homenagem ao Vice-Almirante Cruz Júnior quando da apresentação do seu Livro Póstumo

Sob a presidência do VALM Rebelo Duarte, em representação do Almirante CEMA, realizou-se na Biblioteca Central a apresentação do livro: "O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII", obra póstuma do VALM Cruz Júnior e simultaneamente a homenagem a este distinto oficial general.

Com a presença, entre outros, da família do homenageado, oficiais seus contemporâneos na Escola Naval e membros da Academia de Marinha e da Sociedade de Geografia de Lisboa, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha, CALM Leiria Pinto, iniciou a cerimónia sintetizando o que foram os cerca de 50 anos de brilhantes serviços ao País

fragata "Corte Real" constituíam as unidades navais mais operacionais da Marinha.

Volta depois ao Fomento tendo sido Capitão do Porto e Comandante de Defesa Marítima dos Portos de Portimão e Lagos, ocasião em que, como citou o CALM Leiria Pinto então comandante da lancha "Azevia", dele recebeu valiosas informações e sábios conselhos sobre a situação das pescas e a problemática da sua fiscalização.

Terminada a comissão na capitania regressa a África agora como Chefe da Divisão de Operações no Estado Maior do Comando Naval de Moçambique. A partir de 1971 o CFR Cruz Júnior presta serviço na I Divisão do Estado-Maior da Armada, onde adquiriu conhecimentos e experiência que lhe serão muito úteis quando, mais tarde, na Direcção do Serviço de Pessoal chefia a 2ª e a 1ª Repartições e, após a promoção a oficial general, a própria Direcção.

Nos últimos cinco anos no activo é Director Geral dos Serviços de Fomento Marítimo tendo, na altura, tomado medidas, no sentido de reestruturá-los e actualizá-los, algumas das quais, devido à sua eficácia, apesar de decorridas quase duas décadas, ainda se fazem sentir.

Por ter atingido o limite de idade passa à situação de reserva em 1985 "mas não



prestados pelo VALM Cruz Júnior, durante os quais "sempre demonstrou ser dotado de excepcionais aptidões, fossem elas intelectuais, de carácter técnico-profissionais ou principalmente de chefia". Considerando a iniciativa e a eficácia como as características mais notáveis do Almirante "já que era possuidor de uma actividade e de uma dinâmica imparáveis" distinguiu seguidamente os períodos mais salientes da sua vida.

Assim, após a sua promoção a Guarda-Marinha, em 1949, foi piloto na Aviação Naval e posteriormente chefe de serviço de bordo e comandante do draga-minas "S. Miguel" e do navio oceanográfico "Salvador Correia".

A partir de 1956 e durante 9 anos prestou serviço em Angola. Inicialmente como Capitão do Porto e Comandante da Defesa Marítima de Santo António do Zaire, onde estudou e planeou medidas, que seriam concretizadas com êxito, para levar a efeito uma melhor fiscalização da fronteira marítima do Rio Zaire, a qual adquiriu grande importância para a segurança do Norte de Angola especialmente após 1960, com a independência do Congo Belga. Em 1961, o então 1TEN Cruz Júnior, passou a exercer o espinhoso cargo de Governador do Distrito do Zaire, espaço onde a guerrilha iria actuar com mais violência. A Medalha de Ouro de Serviços Distintos no Ultramar, com que foi agraciado pelo Ministro da tutela, constitui a expressão clara do modo excepcional como desempenhou as funções governativas.

De regresso a Lisboa o CTEN Cruz Júnior é oficial imediato da fragata "Diogo Cão", que na época conjuntamente com a



diminui a sua actividade.

Parar não era com ele!" Fará parte do Conselho Superior de Disciplina da Armada e no âmbito do Ministério da Defesa Nacional será Presidente do Conselho da Ciência e Tecnologias da Defesa. Referido também o facto de ter sido membro de várias associações entre as quais se destacam a Academia de Marinha e a Sociedade de Geografia de Lisboa onde desenvolveu amplamente as suas elevadas qualidades e capacidades.

Notável e determinante foi o acompanhamento que o Almirante manteve ao plano de restauro, inadiável devido ao precário estado de conservação, dos três aparelhos pertencentes a Aviação Naval que se encontram no Museu da Marinha e a sua acção mobilizadora junto do mecenato, permitindo assim a concretização de tal projecto. Simultaneamente concepcionou, organizou e coordenou uma exposição relativa à



1ª Travessia Aérea Lisboa – Rio de Janeiro a qual, devido ao êxito alcançado, passou a constituir uma das apresentações itinerantes do Museu.

A terminar o CALM Leiria Pinto afirmou: *“Aviador naval, chefe de serviços de bordo, oficial imediato, comandante, capitão de portos, oficial de Estado-Maior, governador ultramarino, Director do Pessoal e Director Geral de Marinha, tal foi a variedade dos cargos desempenhados com incedível dedicação, competência e eficácia. Assim, esta modesta homenagem que prestamos ao Homem, que deve ser apontado como um paradigma do verdadeiro oficial da Armada, é inteiramente justa e merecida. É lapidar e sintetiza claramente os laços que uniam o Vice-Almirante Abílio Freire da Cruz Júnior à Marinha, na dedicatória que ele inseriu neste seu livro:*

“Dedico esta obra à Marinha que me formou, à Marinha que durante tantos anos eu servi, e à Marinha que continuo a amar!”

Seguidamente o CMG Rodrigues Pereira, Secretário da Comissão Cultural, fez a recensão da obra, a qual está dividida em três partes com um total de 16 capítulos.

Na I Parte é analisada a situação mundial na segunda metade do século XVIII, sob uma perspectiva geopolítica e social, referidos os objectivos da política externa portuguesa e os principais objectivos nacionais permanentes.

Na II Parte são descritos, em 5 capítulos, as actividades

navais, o comércio marítimo, a pesca, conjuntamente com as respectivas estruturas industriais e logísticas. Na III e última Parte são analisados quadros estatísticos relativos a aspectos da actividade marítima, nomeadamente a organização do respectivo comércio. O CMG Rodrigues Pereira terminou a sua exposição citando o autor quando este afirma: *“Nos 50 anos que vão de 1750 a 1800, a Coroa e os seus governos prosseguiram uma política de afirmação naval, em crescendo, cujo apogeu se atingiu no virar do século, nunca mais igualado, que garantiu a defesa dos nossos interesses vitais ultramarinos e comerciais, contribuindo ainda para a manutenção da independência nacional.”*

Antecedendo o Porto de Honra, com que terminou a cerimónia, o VALM Rebelo Duarte ofereceu aos familiares do homenageado a obra apresentada.

N.R.

Nos últimos tempos da sua vida o Almirante Cruz Júnior era visita assídua da Revista Armada, tendo colaborado com muitos artigos designadamente sobre Aviação Naval. O seu trabalho **“Sacadura Cabral. O homem que deu asas à Marinha”** foi considerado o melhor artigo do ano 2000, publicado na Revista da Armada, tendo sido por isso contemplado com o “Prémio Comandante Joaquim Costa”.



(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

TOMADAS DE POSSE

NOVO DIRECTOR-GERAL DO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

● Realizou-se no passado dia 8 de Agosto, na Casa da Balança, a cerimónia da tomada de posse do Novo Director-Geral do Instituto Hidrográfico, Vice-Almirante Carlos António David da Silva Cardoso, presidida pelo Almirante CEMA. Estiveram presentes diversas entidades militares e civis, designadamente dirigentes de Laboratórios do Estado e de Universidades.

Das palavras proferidas pelo Almirante Mendes Cabeçadas é de realçar:

“... Existe por vezes a tendência de subvalorizar a importância estratégica do I. H. como elemento integrante do dispositivo da Marinha, uma vez que parte significativa da actividade que desenvolve se relaciona com a prestação de serviços para o exterior. É importante não esquecer, porém que a primeira responsabilidade do I. H. é o apoio às operações navais, e a aplicação militar das tecnologias e do conhecimento que decorrem das suas acções de investigação. É disso exemplo recente o empenhamento, em cooperação com a NATO, na edificação de uma arquitectura vocacionada para o desenvolvimento de produtos relacionados com o “Rapid Environmental Assessment”, em que a Marinha assumiu grande protagonismo.(...)”

Referiu ainda: *“... Nesta conformidade, o programa de adaptação e apetrechamento do NRP “D. Carlos I” deverá traduzir-se, em termos do planeamento e da execução, como uma das actividades prioritárias e para a qual terão, necessariamente, de ser canalizados os recursos humanos e materiais adequados. O problema do reapetrechamento do NRP “Alm. Gago Coutinho” tem merecido o meu empenhamento pessoal, e estou certo que, em tempo, com a compreensão e colaboração da tutela, saberemos encontrar uma solução que sirva os interesses da Marinha, do Instituto, e porque não dizê-lo, da comunidade científica. Entretanto, é imperiosa a recuperação do navio, enquanto plataforma, e a sua reactivação.*



No seu discurso o VALM Silva Cardoso referiu:

“... A nossa orientação prioritária incidirá sobre três eixos fundamentais e para eles procurarei as melhores soluções e a obtenção dos necessários recursos financeiros.

- Em primeiro lugar a valorização do potencial dos nossos recursos humanos através de uma formação contínua e exigente, acompanhada por um necessário rejuvenescimento de quadros;

- Em segundo lugar a continuação da nossa valorização e da nossa capacidade em meios tecnológicos para assegurar que continuemos a par dos países mais desenvolvidos no que respeita à investigação científica do mar;

- Em terceiro lugar a manutenção de uma capacidade operacional eficaz, de modo a acompanhar na primeira linha o progresso da ciência e da tecnologia do mar. (...)”

O Vice-Almirante Carlos António David da Silva Cardoso nasceu em Lisboa em 1944, e frequentou o Curso de Marinha da Escola Naval entre 1961 e 1965, tendo sido promovido a Guarda-Marinha em Janeiro de 1965.

Especializou-se em Fuzileiro Especial e possui, entre outros, o Curso Superior Naval de Guerra, o Curso Monográfico em Direito Internacional e os Cursos de Aperfeiçoamento em Tática Naval e Controlo Naval de Navegação (NCSO).

Esteve embarcado em várias unidades navais, nomeadamente no NRP “Alm. Magalhães Corrêa”, NRP “Afonso de Albuquerque”, tendo comandado o NRP “Centauro” em Angola (1970-72).

Em terra desempenhou funções de Instrutor na Escola de Fuzileiros, 2º Comandante da Força de Fuzileiros do Continente (1975-77), Chefe da 2ª Secção da 1ª Repartição da Direcção de Serviço de Pessoal, Comandante da Defesa Marítima e Capitão do Porto da Nazaré (1978-82), Chefe do Estado-Maior do Comando Naval da Madeira (1984-89), Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval e Chefe da 2ª Repartição da Divisão de Operações do EMGFA (1991-94), Director do Apoio Social, Capitão dos Portos de Macau e Comandante da Polícia Marítima e Fiscal de Macau. Em 1998 foi nomeado Subdirector-Geral de Marinha.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

NOVO DIRECTOR DA COMISSÃO EVENTUAL DA DIRECÇÃO DE ANÁLISE E GESTÃO DE INFORMAÇÃO

● Realizou-se no passado dia 24 de Setembro na Biblioteca do EMA a cerimónia de tomada de posse do Presidente da Comissão Eventual da Direcção de Análise e Gestão de Informação, CMG EM José António G. Salinas Moreira Ribeiro, que foi presidida pelo Vice-CEMA VALM Vidal Abreu.

Das palavras proferidas pelo Vice-CEMA na ocasião é de salientar:

"(...) Decorrente da reorganização ocorrida na Marinha nas áreas da Gestão de Informação e das Tecnologias de Informação e Comunicação, foi criada a DAGI cujas competências incidem, fundamentalmente, no tratamento científico e sistematizado da informação gerada na Marinha, de modo a que aquela contribua marcadamente para o processo de tomada de decisão ao mais alto nível. (...).

"(...) De facto, a importância do papel da DAGI nas actividades de planeamento através da capacidade de se poder coligir e tratar a informação que permita, à Chefia da Marinha, antecipar hoje o que apenas amanhã irá acontecer, é tanto mais relevante quanto mais incertos são determinados factores que condicionam e influenciam o funcionamento de uma organização secular e multidisciplinar como é aquela a que pertencemos. (...).

No seu discurso, o CMG Salinas Ribeiro referiu:

"(...) A DAGI tem de ser uma Direcção criativa, com espírito de iniciativa, atenta às evoluções dos sistemas de informação e da gestão da informação, afirmando-se no universo da marinha através de um bom relacionamento institucional com todas as unidades e organismos, em especial com a Direcção de Tecnologias de Informação e Comunicação, pela complementaridade de competências e, diria, também, com as Divisões de Comunicações e de Planeamento do EMA. (...).

"(...) Do plano de actividades da DAGI realço e friso bem, as actividades inerentes das funções de direcção técnica nas áreas da gestão da informação,



da investigação operacional e da estatística (...) e a janela de oportunidade que se destaca com a responsabilidade de concepção, da exploração, da administração e da promoção do Sistema de Apoio à Gestão da Marinha, projecto recentemente apresentado e que tem como objectivo principal disponibilizar à Administração Superior da Marinha, em tempo útil, com rigor, qualidade e segurança, a informação de planeamento e de gestão necessária. (...)."

O CMG EMA José António G. Salinas Moreira Ribeiro nasceu em 7 de Abril de 1948, em Lisboa, foi admitido como cadete na Escola Naval, tendo sido promovido a Guarda-Marinha em 1970.

Embarcou no NRP "Alm. Gago Coutinho", tendo integrado a STANAVFORLANT. Após terminar o seu curso de especialização em Armas Submarinas, efectuou nova comissão de embarque no mesmo navio.

Em 1973 foi nomeado para a frequência do curso de "Electrical Engineering" na "Naval Postgraduate School, em Monterey", onde obteve o "Master Degree in Electrical Engineering", tendo sido depois admitido na classe dos Engenheiros do Material Naval, ramo de Armamento.

Possui o Curso Superior Naval de Guerra.

Em acumulação com as suas funções na então Repartição Técnica de Armas e Electrónica, foi instrutor dos cursos de especialização de oficiais em Armas Submarinas e Artilharia.

Em 1979/84 integrou a Inspeção de Reparação de Submarinos, após o que, integrou o então Gabinete de Estudos da Direcção-Geral do Material Naval. De 1988/93 foi membro permanente da Missão para a construção das fragatas da classe "Vasco da Gama".

No período de 1994/2001 foi Chefe de Divisão de Estudos Industriais e Logísticos da Direcção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa do MDN, tendo sido representante nacional na Agência NATO de Manutenção e Abastecimento, presidente das Comissões de Avaliação e de Negociações no contrato das lanchas de fiscalização rápida e colaborador directo do Director Nacional de Armamento na Comissão do Processo Relativo à Aquisição de Submarinos.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

NOVO DIRECTOR DE TRANSPORTES

● No passado dia 13 de Setembro, nas novas instalações da Direcção de Transportes, sob a presidência do Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Material – VALM Alexandre da Fonseca – com a presença de algumas entidades civis, de diversos oficiais gerais e superiores, e perante o pessoal desta Direcção, decorreu a cerimónia de tomada de posse do novo Director de Transportes, Capitão-de-mar-e-guerra engenheiro maquinista na-

val José Luís Teixeira Pereira Soares.

Na alocução proferida, este oficial referiu o orgulho sentido pelo honroso convite que lhe foi dirigido para o desempenho do cargo e pela confiança em

si depositada, salientando nomeadamente que a conjuntura orçamental adversa presentemente vivida constituía um desafio acrescido na procura de soluções inovadoras, tendo focado a necessidade de tirar partido da mais valia que as novas soluções tecnológicas acarretam, estabelecendo sumariamente as linhas prioritárias para a sua acção e salientando a necessidade de promover a colaboração recíproca entre os diferentes organismos como forma de melhor se alcançarem os objectivos mais abrangentes da Marinha

O VALM SSM proferiu em seguida algumas palavras de agradecimento e elogio ao Director cessante, CMG EMQ Victor Manuel Borges Brandão, tendo expressado a sua confiança na capacidade e competência do novo Director, após o que se seguiram os cumprimentos da praxe.

A anteceder a cerimónia foi lido o louvor concedido pelo VALM SSM ao CMG EMQ Borges Brandão.



O CMG EMQ José Luís Teixeira Pereira Soares é natural de Aveiro, onde nasceu em 1950, tendo feito o ensino liceal no Colégio Militar entre 1961 e 1968, ingressando nesse mesmo ano na Escola Naval.

Enquanto oficial subalterno embarcou em diversas unidades navais, nomeadamente na fragata "Sacadura Cabral", onde fez uma comissão em Angola, na corveta "João Coutinho", com várias comissões nos Açores, e ainda nas fragatas "Alm. Gago Coutinho" e "Alm. Magalhães Corrêa", onde integrou a STANAVFORLANT.

Em terra prestou serviço na Escola de Máquinas (Grupo nº1 de Escolas da Armada), no Gabinete de Estudos da extinta Direcção Geral do Material Naval, na Direcção de Navios, no Departamento Marítimo do Norte e na Direcção de Abastecimento, tendo ainda integrado, em 1997, a Comissão de Reorganização das Actividades Industriais da Defesa, na dependência directa do Ministro da Defesa Nacional e sido assessor, entre 2000 e 2002, do Secretário de Estado da Defesa Nacional, do Secretário de Estado Adjunto do Ministro da Defesa Nacional e do Ministro da Defesa Nacional.

Possui o Curso Geral Naval de Guerra e o Curso Complementar Naval de Guerra, para além de variadíssimos cursos técnicos da área da sua especialidade.

Ao longo da sua carreira recebeu diversos louvores e condecorações.

A Companhia de Fuzileiros Nº 23 em Timor

No passado dia 17 de Junho de 2002, após a chegada da 3ª vaga de transporte de militares que integram o Batalhão Português, destinados à Missão das Nações Unidas de Apoio ao Território de Timor Loro Sae, ficou concluída a rotação entre os dois Batalhões Portugueses.

A Companhia de Fuzileiros n.º 23 integra o 2º Batalhão de Infantaria do Exército (2º BIPARA) sendo a quinta Companhia de Fuzileiros a participar em missões em Timor.

Desde a data da transferência de autoridade (TOA), entre os dois Batalhões, que teve lugar no quartel general do Batalhão Português em Caicoli-Dili, foi atribuída à CF 23 a área de responsabilidade, que compreende os distritos de Liquiçá e Ermera, encontrando-se destacado, neste último distrito, em Gleno um efectivo de pelotão.

A companhia tem como missão efectuar operações de segurança, em apoio das Agências das Nações Unidas, sediadas na sua área de responsabilidade, e ajudar a promover um ambiente de confiança com vista à consolidação da independência de Timor Loro Sae.

Embora ainda curta a sua presença no território, tem sido significativo o seu desempenho.

Além das acções de patrulhamento na sua área de responsabilidade, tem vindo a desenvolver uma estreita colaboração com as autoridades locais nomeadamente:

- Na organização e execução de um passeio em botes de borracha "tipo III",



Passeio dos alunos das Escolas Primárias de Liquiçá.

para as crianças das escolas primárias de Liquiçá. Nesta iniciativa participaram cerca de 600 alunos, tendo esta actividade decorrido entre os dias 26 e 29 de Junho 02.

- Em 02JUL02 um apoio prestado à CIVPOL de Liquiçá e Bombeiros de Dili, na prestação de primeiros socorros e evacuação de dois sinistrados para o hospital da capital, na sequência de um acidente de viação em que esteve envolvido um mini-bus (*mikrolet*, no dialecto local), que se despenhara por uma ravina com cerca de 70 metros, na qual houve necessidade de montagem de uma linha de rappel, para

aceder ao local, assim como para resgatar feridos. Deste trágico acontecimento, há a lamentar a morte imediata de 11 Timorenses.

Além do anteriormente relatado, a companhia participou nas visitas que diversas entidades têm efectuado ao Batalhão, das quais se destacam:

- Em 11JUN02 a visita de uma delegação de Cadetes da Academia Militar de West Point (EUA), acompanhados por um instrutor desse estabelecimento de ensino militar. No decorrer da visita foi efectuada uma demonstração de um desembarque em costa aberta de um pelotão de fuzileiros, seguida de acções de combate em áreas urbanas.

- Em 28JUN02 a visita do TGen Winai Phattiyakul, Comandante da Força de Manutenção de Paz em Timor.

- Em 02JUL02 a visita do Representante Especial do Secretário Geral das Nações Unidas Sr. Kamallesh Sharma, na qual foi efectuada um briefing sobre a situação na área de operações do Batalhão e uma exposição estática com diverso armamento/equipamento da CF23, da Companhia de Pára-quedistas e do Módulo de Transmissões do Batalhão.

Além da CF23, a participação dos militares do botão de âncora nesta missão, estende-se ao Estado Maior do Batalhão, com dois oficiais e dois sargentos, ao Comando do Contingente Português com um Capitão de Fragata, um Sargento e uma Praça e ainda ao Quartel General da Força de Manutenção de Paz com um Segundo Tenente.



Visita do Sr. Kamallesh Sharma.

(Colaboração da Companhia de Fuzileiros n.º 23)

Força Naval Chinesa visitou Lisboa

Uma Força Naval da República Popular da China, constituída pelo destroyer “QUINGDAO” e pelo navio reabastecedor “TAICANG”- com guarnições perfazendo cerca de 500 elementos – e comandada pelo Contra-Almirante DING YIPING-2º comandante da frota do Mar do Norte, efectuou uma visita de rotina a Lisboa no período de 10 a 14 de Julho.

Para preparação e acompanhamento desta visita, que foi a primeira de navios de Guerra da R.P. da China a território nacional, deslocou-se a Lisboa, de 5 a 14 de Julho, uma comitiva composta por três oficiais superiores, chefiados pelo V/almirante Shen Binyi – vice-comandante da Marinha da China.

Durante a estadia, e no âmbito dos seus contactos com a Marinha Portuguesa, o V/alm Shen Binyi apresentou cumprimentos protocolares ao Almirante CEMA no Forte da Giribita a que se seguiu um almoço; visitou o Instituto Hidrográfico, sendo acompanhado pelo Director-Geral; foi recebido na BNL, com honras militares pelo 2º Cmdt Naval, tendo assistido a um briefing no CITAN e visitado o NRP “Corte-Real”, a que se seguiu um almoço no salão nobre do Palácio do Alfeite.

À chegada a 10 de Julho dos navios “QUINGDAO” no cais de Alcântara, e “TAICANG” no cais militar do Portinho da Costa, deu-se início a um vasto programa, de que se releva o seguinte:

- Recepção pela Banda da Armada (cais de Alcântara);

- Apresentação de boas vindas /cumprimentos da Marinha Portuguesa pelo Chefe da Divinfo do EMA;

- Cumprimentos da delegação da R.P. da China, chefiada pelo Calm Yiping, às autoridades militares e civis, designadamente ao Valm Cmdt Naval, ao Presidente da Câmara de Lisboa e à Governadora Civil;

- Retribuição de cumprimentos pelo Valm Cmdt Naval a bordo do “QUINGDAO”;

- Visita e almoço oficial a bordo do “QUINGDAO”, no qual estiveram presentes o Alm CEMA e oficiais da Marinha Portuguesa;

- Visita protocolar à Escola de Fuzileiros;

- Almoço no Palácio do Alfeite com a delegação da R.P. da China;

- Visita ao CITAN de 25 oficiais da R.P. da China, seguida de uma visita ao NRP “Corte-Real”;

- Intercâmbio de visitas entre as guarnições dos navios da R.P. da China e do NRP “Álvares Cabral”;

- Recepção a bordo do “QUINGDAO”, com a presença de diversas entidades civis e militares;



Destroyer “QUINGDAO” atracado no cais de Alcântara.

- Visita do Calm YIPING e comitiva de oficiais ao Museu de Marinha.

- Passeios de autocarro a Sintra e Cascais para as guarnições dos navios.

- Torneios de futebol de salão e tracção à corda entre equipas das duas Marinhas;

- Actuação da banda da R.P. China embarcada, para o público, nos jardins de Belém.

Esta visita teve como resultado o estreitamento dos contactos e o reforço dos laços de amizade entre as duas Marinhas. Para tal contribuíram todas as entidades intervenientes, sendo de referir a inexcelável colaboração da Câmara Municipal de Lisboa e da Embaixada da R.P. da China, nas pessoas do seu Embaixador e do Adido Militar.



(Colaboração do EMA-DIVINFO)

Visita dos Adidos Militares Estrangeiros à Marinha

No passado dia 23 de Julho, integrado no programa de visitas à Marinha, os Adidos Militares Estrangeiros acreditados em Portugal, acompanhados pelo CFR Santos Alcobia e pela STEN Ferrão Grave da 2ª DIV do EMA, visitaram a Base de Fuzileiros.

Foram recebidos pelos, 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros CMG FZ Lhano Preto, Comandante da Base de Fuzileiros CMG FZ Loureiro Nunes, Chefe do Estado Maior do CCF CFR FZ Pires Carmona e Chefes de Secção de Estado Maior do Comando do Corpo de Fuzileiros.

Após a recepção e apresentação de boas vindas, o CEM do CCF apresentou um briefing versando fundamentalmente o histórico, efectivos, apetrechamento e missões actuais e futuras,



contactar directamente com os Fuzileiros, elogiando o cuidado que fora tido na preparação e condução da visita bem assim como o profissionalismo demonstrados.



(Colaboração do Comando do Corpo de Fuzileiros)

Uma Luz no Fundo do...Dique

Não é a primeira vez que tal me acontece(1). É sempre ao pôr do Sol. Estou no parque de estacionamento da Marinha e oiço uma voz sumida:

- Não me ouves?

- Sim, sim, estou a ouvir, mas quem és tu?

Olho à minha volta e não vejo ninguém. Apenas oiço uma voz sumida, uma voz que vai crescendo de tom:

- Sou o Bartolomeu da Costa(2), brigadeiro e construtor deste dique que vocês estão a esventrar. Para quê? Posso saber?

- Falas num tom que até parece que não estás contente? Estamos a dar um arranjo a este parque, e foi decidido mostrar a tua grande obra.

- Mostrar a minha grande obra? Estás a brincar comigo. Não deve passar de mais uma tropelia que estão a fazer à maior realização da minha vida. E a propósito, sabes, por ventura, como nasceu este pobre dique?

- Tu já em tempos me contaste..., repliquei timidamente.

- Talvez. Mas não se perde nada em repetir. Aí vai. Tudo começou por ordem desse grande ministro da Marinha que foi Martinho de Melo e Castro. Em 1788 foi posta a primeira pedra e quatro anos depois já entravam navios no dique. E sabes que fui eu quem pagou a obra?

- Não te sabia tão endinheirado.

- Na realidade, não tinha dinheiro mas criei-o. Foi assim: as fábricas de pólvora de Barcarena e Alcântara, iam de mal a pior. Tomei conta delas. Modernizei-as, introduzi novos processos de laboração, alguns da minha autoria. Tomei medidas de segurança, em que muitos não acreditavam. E o resultado foi chegar a ter lucros de mais de 100 contos anuais, vendendo a pólvora a portugueses e o estrangeiros. Na época era muito dinheiro. E foi com parte deste lucro que se construiu o dique.

- Agora percebo. Foi uma bela medida. E depois?

- Olha: depois o dique funcionou até 1807, esse ano em que a Família Real abalou para o Brasil. Então, começou o descalabro. Posso contar? Não te vais envergonhar, como oficial de Marinha?

- Não tenho outro remédio. Ataca! Para mais a tua arma é a artilharia.(3)

- Pois bem, a partir daquela data, o dique deixou de receber navios. E sabes porquê? Nem vais acreditar. Só por isto: as grandes portas de madeira avariaram, o

o levar a ver o dique e perguntar-lhe: É capaz de pôr isto a funcionar? O holandês disse que sim. Contrataram-no. Mas levou 5 anos a pôr o dique a funcionar. Mais tempo que eu levei a construí-lo, apesar do solo, nesta zona da cidade, merecer sérios cuidados.

-Não acredito, respondi. Porquê essa demora?

- Julgo que Pierterszon era um engenheiro competente. Todavia, parece que

não se entendia com o Arsenal e o Arsenal, por seu lado, não conseguia verbas para adquirir a madeira. Só em 1850, a obra ficou terminada e o dique começou a receber navios.

- Até que enfim, disse eu. Custou, mas foi.

- Mas não completamente. Havia outros problemas. O dique era posto em seco usando bombas de esgoto que eram movidas pela

força braçal. Instalou-se uma bomba movida a vapor, mas tinha fraco rendimento. Teve de ser substituída em 1865 por outra mais potente. As portas de madeira eram frágeis e pouco eficientes. Aliás, já não se usavam nas docas secas de outros países. Em 1868 foram substituídas por uma porta-batel. Mas o dique só ganhou o seu estatuto operacional, quando se montaram novas portas de ferro, o que permitiu alternar a sua utilização com a porta-batel e, assim, efectuar a indispensável manutenção do sistema de abertura e fecho da doca. Só nos anos 70 o dique passou a ser usado sem interrupção até 1939.

- E depois?

- Depois, foi o fim. Inventaram uma avenida marginal e o dique foi condenado a ser atulhado.

-Tudo tem um fim, afirmei. O Arsenal passou para o Alfeite e aí foram usados novos sistemas de docagem. É o progresso. Acho que o dique cumpriu o seu dever. Por isso...

- Estás enganado. O dique é uma obra de arte e tem de ser encarada como tal. A Marinha tem de proteger o seu



dique não podia fechar-se ficando atulhado de lodo. Fizeram-se várias tentativas para o reparar. Técnicos portugueses e estrangeiros ofereceram-se ou foram encarregados desse trabalho. Alguns deles nem sequer mostraram o que eram capazes de fazer. O dique continuava inoperativo, porque a principal dificuldade residia na construção de novas portas que exigiam pranchas de madeira de grandes dimensões que só se conseguiam na Rússia, nas florestas de Riga. Eu já não podia fazer nada porque em 1800 deixei o mundo dos vivos e nesta minha situação...ninguém me ouve. A não seres tu, bem entendido. E, por isso, o dique esteve parado até meados do século. Mais de 40 anos de inactividade! Mais de 40 anos em que os navios mercantes e de guerra tiveram de encalhar na praia ou virar de carena para tratar as suas obras vivas. Isto porque não havia outra doca seca no país.

- Mas isso é incompreensível, lamentei eu.

-Pois é. Até que um dia um tal Pierterszon, engenheiro holandês, passou por Lisboa. Alguém teve a ideia genial de

património e sabes bem que nem sempre o tem feito (4). Não quero, no entanto, esquecer um camarada teu que em 1960 propôs a reabertura do dique para lhe meter a fragata D. Fernando (5). Pobre fragata que, também, acabou por desaparecer, destruída pelo fogo. Entretanto, em vez de salvarem o dique, cada vez o molestaram mais. Depois da avenida o ter cortado, encaixaram-lhe um enorme equipamento de condicionamento de ar (e neste momento, voz de Bartolomeu da Costa começou a aumentar de tom). Mas ainda fizeram pior quando, alguns anos antes o violentaram metendo-lhe um grosso cano pela carne dentro, que lhe destruiu parte da estrutura.

- Mas que queres tu fazer. O dique não pode ser recuperado. A avenida marginal impede a sua abertura, ponderei eu, numa tentativa de acalmar um brigadeiro exaltado.

-Isso é o que tu pensas. O traçado da avenida foi feito na prancheta, sem tomar em linha de conta a realidade. Aliás, em 1979, na Câmara Municipal de Lisboa, o arquitecto José Tudela, ao estudar a remodelação da zona, quis emendar mão e considerou a reabertura

do dique, puxando a avenida algumas dezenas de metros para o Sul.(6) Dois anos mais tarde, na Administração-Geral do Porto de Lisboa, o arquitecto Fernando Morgado, ao ocupar-se da urbanização da zona, também reabre o dique e nele mete um veleiro(7). Mas tudo ficou na mesma. Assim, nada há a fazer. Todavia, estou reconhecido a quem, nessas obras que se estão a fazer, pôs à mostra o pouco que restou do dique e que, acima de tudo, lhe extraiu esse afrontoso cano. Poderá ser uma luz no fundo do...dique!

E a sua voz foi esmorecendo até que acabou mesmo por desaparecer. Ainda dei um salto até à estátua equestre de D. José, da autoria desse grande Machado de Castro e que Bartolomeu fundiu de um só jacto, o que nunca se tinha feito com um bronze de tão grandes dimensões. Admiti que tivesse ido buscar algum conforto, chegando-se a essa outra grande obra que, felizmente, não foi vilipendiada. Mas não. O silêncio era total.

Quando tornarei a ouvi-lo?

A.Estácio dos Reis
CMG

Notas

(1) Ver o artigo "...E, afinal, falam", publicado em Março de 1989, no nº 202 desta Revista.

(2) Para melhor conhecer a figura e a obra de Bartolomeu da Costa, veja-se do autor *O Dique da Ribeira das Naus*, Academia da Marinha, Lisboa, 1987, comemorando o 2º centenário do início da construção do dique. Por essa ocasião foi inaugurado um busto de Bartolomeu da Costa, da autoria de Raúl de Sousa Machado, que foi colocado nas imediações do dique.

(3) No início da sua vida militar, estamos em 1744, Bartolomeu da Costa assentou praça de artilheiro na 5ª esquadra, contando pouco mais de 12 anos de idade. Embarcou doze vezes, em navios de guarda-costas, e fez quatro viagens a Angola e ao Brasil. Teria, possivelmente, seguido a carreira naval se não tivesse sido promovido, em 1758, a condestável-mor de artilharia e como esta graduação o dispensava de embarque foi mandado servir no Arsenal do Exército.

(4) Julgamos que Bartolomeu da Costa queria referir-se aos fogos que destruíram, primeiro, a Sala do Risco, em 1916, levando um importante património museológico e, meio século depois, no mesmo local, os Serviços de Hidrografia, consumindo material e cartas náuticas de valor histórico.

(5) Jorge Ramos Pereira, "O Ministério da Marinha e as suas precárias instalações", in *Anais do Club Militar Naval*, 1960, pp. 745-6. Note-se a má posição do dique no desenho anexo.

(6) *Proposta de remodelação da Avenida da Ribeira das Naus*, CML, Direcção de Serviço de Urbanização, 18 de Janeiro 1979.

(7) *Proposta de Ordenamento da Faixa Marginal*, Gabinete de Estudos e Planeamento, Maio de 1982.

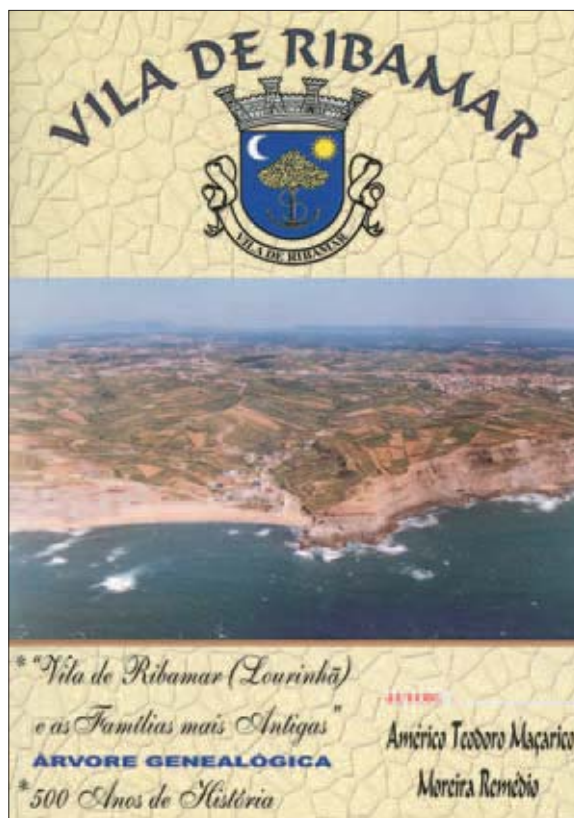
BIBLIOGRAFIA

Vila de Ribamar

Num escrito de Américo Teodoro Maçarico Moreira Remédio, 1º Tenente na situação de Reserva, que quis entregá-lo em mão na Revista, é feita uma exaustiva exposição sobre a Vila de Ribamar, florescente burgo das terras de Lourinhã e suas vizinhas

São objecto de particular destaque, no livro, dois temas importantes: as terras da freguesia de Ribamar com 140 páginas, e a genealogia da família Maçarico, a qual se desenvolve por outras 80 páginas, tudo isto em papel couché de excelente gramagem, encadernação em cartolina couché, da melhor, e tudo cheio de uma prosa densa em composição ligeiramente anárquica, e profusão de tipos com bolds, negritos e tamanhos um pouco acima do *quantum satis*.

Todas as páginas cheias até aos bordos, poucas manchas brancas remanescentes para que o texto possa respirar. Um livro bem recheadinho, mas recheadinho tam-



bém, para além do texto, de inúmeras fotografias e gravuras, em preto e branco e a cores, a última das quais tem a legenda: fotografia nº 149, sem contar com outras quatro que vêm depois desta.

Enfim, um luxo de edição onde metade dos espaços quer representar alguns aspectos rurais de terras que estão (parece) a desenvolver-se, e a outra metade (menor) a explicitar a família Maçarico, numa genealogia deste que casou com aquela e tiveram a, b, c, e d filhos, e assim por diante, para não deixar de fora algum "maçarico" existente. Enfim, ... (parabéns...).

Estamos, de facto, a viver num país rico, onde tanto luxo nos deixa perplexos face às carências do país, mas ainda bem!. Parabéns à Vila de Ribamar que tal edição inspirou e produziu.

A Revista agradece o exemplar oferecido.

S. Machado
CMG

ENCERRAMENTO DO CURSO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA 2001/2002

● Terminou no passado dia 31 de Julho o Curso Superior Naval de Guerra (CSNG) 2001/2002, que foi ministrado no Instituto Superior Naval de Guerra.

O curso tem por finalidade habilitar os oficiais com a preparação necessária para o exercício de funções próprias dos oficiais gerais, tendo sido frequentado por 13 oficiais: dez capitães de mar-e-guerra da Marinha Portuguesa, um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha do Brasil, um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha de Moçambique e um capitão-de-fragata da Marinha da Alemanha.

O CSNG iniciou-se em 1 de Outubro do ano passado e desenvolveu-se em duas fases, sendo uma fase específica do Ramo e uma outra Inter-Ramos constituída por diversos blocos comuns e um bloco conjunto.



ENCERRAMENTO DO 2º CURSO GERAL NAVAL DE GUERRA 2001/02

● Teve lugar no passado dia 19 de Julho no auditório do Instituto Superior Naval de Guerra, a cerimónia de encerramento do 2º Curso Geral de Guerra 2001/2002. A cerimónia foi presidida pelo VALM António Carlos Rebelo Duarte, Director daquele 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, CFR EMQ José Manuel Modas Daniel, o Director do Curso, CMG Tito Manuel Peixe Cerqueira, que teceram algumas palavras elogiosas à forma como o curso se desenrolou, tendo-se procedido em seguida à entrega de diplomas.

A terminar, o Director do ISNG, proferiu breves palavras sobre a natureza do curso, tendo enaltecido o modo como os oficiais corresponderam ao desafio que lhes foi lançado, bem como a dedicação e esforço do corpo docente e dos serviços de apoio.



RAMIRES ESQUÍVEL: DOIS SÉCULOS DE MAR E CINCO GERAÇÕES DE MARINHEIROS

● No passado dia 5 de Junho deslocou-se à Biblioteca Central de Marinha o Sr. José Maria Moniz da Maia para oferecer à Marinha um livro, da sua autoria que se intitula *"Ramires Esquível: II Séculos de Mar e Cinco Gerações de Marinheiros"*.

O trabalho em questão é o resultado de um longo período de investigação sobre a vida e a obra dos antepassados do autor, retratando biograficamente as gerações dos Ramires Esquível, das quais fazem parte alguns ilustres oficiais de Marinha.

De salientar que no Museu de Marinha, também doado por esta família, em 1975, estão expostos dois quadros: um do Capitão-de-Mar-e-Guerra, Bernardo Ramires Esquível e o outro do seu filho António, Capitão-de-Fragata da Armada Real.

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

MEMBROS DA COMISSÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO CONDECORADOS

● Por ocasião do termo de funções como Presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo, por força da sua passagem à reforma, foi condecorado com a Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe, por despacho do Almirante CEMA o Vice-Almirante Fausto Morais de Brito e Abreu.

Foram também condecorados na mesma data os vogais da mesma Comissão, o CALM Joaquim Manuel Barreiros Espadinha Galo com a Medalha de Cruz Naval de 1ª Classe e o CMG Fernando Manuel Loureiro de Sousa com a Medalha de Cruz Naval de 2ª Classe, tendo a cerimónia conjunta de imposição ocorrido no Gabinete do Almirante CEMA.



CLUBE DE PRAÇAS DA ARMADA

● No passado mês de Fevereiro teve lugar a tomada de posse dos novos Corpos Gerentes para o biénio 2002/2003 (ver caixa).

Dentro da actividade desenvolvida este ano pelo Clube salientou-se a organização do almoço comemorativo do 25 de Abril que teve lugar nos salões da Incrível Almadense e da SFUAP – Cova da Piedade, dado o elevado número de participantes. Estiveram presentes, entre outros, representantes da Câmara Municipal de Almada, da Associação dos Oficiais das Forças Armadas, da Associação Nacional dos Sargentos, da Associação 25 de Abril, do Clube Militar Naval, do Clube do Sargento da Armada, e da Associação Nacional dos Militarizados.

Também o Clube, numa iniciativa conjunta com o Clube Militar Naval e o Clube do Sargento da Armada, mandou editar a medalha comemorativa do Dia da Marinha, da autoria do Comandante Herlander Zambujo. Coube ao clube a organização das comemorações e o lançamento oficial da medalha realizado na sua sede.

Integrado nas comemorações realizou-se no pavilhão do CEFA um torneio de Futsal da qual foi vencedor o Clube Militar Naval.

Também, em conclusão, se realizou um almoço no Parque de Merendas da Base Naval de Lisboa, com associados, familiares e convidados dos quatro clubes (CMN, CSA, CPA e ANMM).

CORPOS GERENTES – BIÉNIO 2002/2003

DIRECÇÃO	
Presidente	Inocêncio António Monteiro Cebola
Vice-Presidente	Carlos Alberto Ribeiro Cardoso
Coordenador da Cultura e Lazer	Fernando Manuel Roque Almeida
Coordenador do Desporto e Juventude	Mário Alexandre P. S. Ferreira
Coordenador do Património e Equipamento	Manuel António Mendonça Garção
Tesoureiro	Manuel Filipe Pereira Pinhão
1º Secretário	José Manuel Baptista Matias
2º Secretário	Jorge Manuel Pinto Serrano
1º Vogal	João Paulo Belo Morujo
2º Vogal	Luís Miguel Gonçalves Conceição
3º Vogal	Mário da Silva da Cruz
Assembleia Geral	
Presidente	Francisco José Moreira Barão
Vice-Presidente	Fernando José da Silva
Secretário	José Augusto Ramos Silva
Conselho Fiscal	
Presidente	António José Mestre Catarino
Secretário	Claudia Marisa do Rêgo Quintela

EXPOSIÇÃO FOTOGRÁFICA DOS CINQUENTA E DOIS ANOS DA COMPANHIA COLONIAL DE NAVEGAÇÃO

● Encontra-se patente ao público desde 17 de Julho de 2002, no Clube de Oficiais da Marinha Mercante, uma exposição constituída por cento e oitenta e nove fotos, da colecção do sócio José Ferreira dos Santos, dos quarenta e sete navios que de 1922 a 1974 integraram a frota daquela companhia armadora.

O Clube de Oficiais da Marinha Mercante fica situado na Travessa de S. João da Praça, nº 21, em Lisboa, não longe da Casa dos Bicos e junto ao chafariz de El-Rei.

A exposição estará patente até finais de Dezembro, das 10 às 15 horas, durante os dias úteis, excepto às quartas-feiras, em que se prolongará até às 21 horas.



O "Infante D. Henrique" foi o maior navio da Companhia Colonial de Navegação e também o maior de toda os paquetes portugueses.

ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS

● Teve lugar no passado dia 18 de Abril num salão da delegação nº 1 do Clube do Sargento da Armada, uma palestra subordinada ao tema: Motores Diesel das Fragatas Classe Vasco da Gama.

O orador, CFR EMQ Vitor Abel Simões, dissertou sobre o arranque dos motores nos diversos graus de aquecimento e nas concepções da condução quanto à sua evolução tecnológica.

Foi uma palestra bastante elucidativa com presença de assistência interessada.



CEFA – CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM MONITORES

● Realizou-se no passado dia 09 Julho de 2002 a cerimónia de entrega de Diplomas aos 16 alunos (06 Marinha, 07 GNR e 03 PSP) que terminaram com êxito o XL

Curso de Especialização em Monitor de Educação Física, que decorreu no CEFA com início em 01OUT01.

À cerimónia presidida pelo Director do CEFA, seguiu-se um almoço de confraternização onde estiveram presentes alunos, guarnição do CEFA e Entidades convidadas da GNR, PSP, e ISN.

Salienta-se que os alunos receberam não só os Diplomas de Monitor de Educação Física como os Diplomas de Monitor Nadador Salvador cuja formação foi ministrada pelo CEFA em parceria com o ISN.



Os privilegiados... militares...

Há, infelizmente, na sociedade civil um desprestígio crescente da comunidade militar. Ouve-se e sente-se, frequentemente, a crítica mais ou menos velada, consubstanciada no refrão comum, ignorante: *"afinal para que servem os militares?"* Como saberá o leitor, nem sempre estas afirmações provêm de infelizes inculturados, mas, com frequência, de Doutores e Engenheiros, de referência no nosso pequeno país. Outras vezes, são mesmo jornalistas mal informados, ou quiçá mal intencionados, a dar o mote, na crítica desajustada, para não dizer claramente falsa...

Sendo eu um militar sem grande gabarito, já que fiz toda a minha formação fora da Marinha, como é apanágio dos médicos, sinto, contudo, com particular acuidade tais críticas, talvez porque fui conhecendo o íntimo da Instituição, com todas as dificuldades profissionais e pessoais, que a vivência castrense acarreta.

Na verdade, grassa uma ignorância generalizada sobre a vida militar, particularmente sobre a vida naval. Ninguém reconhece as dificuldades do enjoo, da distância, da falta de privacidade, da saudade.... Também não se reconhece a parte importante de si que cada militar concede ao país, inerente à própria condição militar - a capacidade para dizer não - concedida com alarido e pompa a todas as outras classes desta nossa sociedade. Ao contrário, atribuem-se aos militares míticas regalias e avultados vencimentos, do tipo combustível a baixo preço, redução de impostos e outras, tão desajustadas, que

atingem o limiar anedótico...

Ora, há bem pouco tempo, fiquei perturbado com um oficial na reforma que pedia receitas para a mulher, acamada por doença grave, incurável:

- *Doutor, dizia, peço-lhe que me passe estes medicamentos para a minha mulher.* Sabendo que há abusos, perguntei-lhe porque não os pedia simplesmente ao médico dela?

- *É que de cada vez que o médico vai lá a casa é caro* - retorquiu ele - *e eu não tenho dinheiro para tanto...*

Passei os medicamentos e meditei sobre o assunto. Lembrei-me a esse propósito do comentário de um oficial e bom amigo:

- *Vivemos numa miséria dourada e só os galões conservam algum brilho, mas sabem a pouco...*

Ali estava a materialização desta frase. A compensação que tal privilegiado militar tinha, pelos anos de entrega nas fileiras, resumia-se à capacidade de mendigar umas tantas receitas. Acredito, hoje, que quem manda deve saber que assim é. Vivemos, infelizmente, numa época em que defender militares é politicamente incorrecto. Em que ninguém sabe, nem parece querer saber, o que significa ser cidadão e os sacrifícios que outros têm de fazer para que o país seja respeitado...

Apeteceu-me então dizer a esse homem, "olhe, arranje um negóciozito...", talvez numa Câmara Municipal, no futebol, talvez inspector de alguma coisa também tenha futuro... Assim podia proceder como é corrente - receber umas moeditas por fora,

enfim, colocar-se em consonância com os procedimentos deste tempo. Actualmente, não faz mal prevaricar, sobretudo no que diz respeito a dinheiro, o importante é não ser apanhado. Os cumpridores são uns asnos. Pois cabe lá na cabeça de alguém pagar impostos por tudo o que se ganha, ou não pedir uma comissãozita... Seria, ousado dizer mesmo, imoral não fazer assim...

É que este caso me deixou azedo. É um azedume sentido contra o faz de conta, em que, acredito, se tornou o nosso país. Fazemos de conta que o sistema tributário é justo, enquanto uns parvos forem forçados a pagar muito sobre o pouco que ganham, para que a riqueza de outros, espertos, aumente exponencialmente. Fazemos de conta que a Saúde funciona, quanto todos sabemos que é má e é tudo menos universal. Fazemos de conta que somos iguais aos outros europeus, quando na verdade cada vez produzimos menos e nos tornamos especialistas em plantar supermercados, hipermercados e centros comerciais, onde vamos comprar o que outros produzem, com crédito por eles fornecido. Fazemos de conta, finalmente, que temos Forças Armadas, quando todos sabemos que se fazem milagres todos os dias, para manter missões em que material e pessoal são forçados aos limites...

Dizer mal dos militares é, pois, um negócio popular. Talvez coubesse aos militares explicar melhor qual a sua função, ou talvez o sistema educativo ou de valores esteja absolutamente errado. Não sei, mas impressiona-me o fervor com que, em certos países do mundo



– muitas vezes com menos razões que o nosso – se cultiva a cidadania. Afigura-se no entanto, como certo, que um país que desvaloriza, de modo tão fácil e leviano, os cidadãos que o servem, não terá grande futuro...

Talvez um dia, num futuro próximo, quando uma das muitas fragatas estrangeiras, por imposição de uma grande potência internacional, se basear em Lisboa, para vigiar o grande triângulo de mar, que é nosso por direito, as pessoas acordem. Mas claro, até lá, não há motivo para preocupações desde que a construção não pare, e a “EXPO” - que já foi dos mares e agora é do betão - continue a progredir. É preciso assegurar, também, alguns negócios no futebol, onde se compram

e vendem jogadores a preços milionários, se constroem estádios que são centros comerciais (ou será ao contrário...). É certo que tudo deve ser gerido por pessoas altruísticas, dessas raras que, têm rendimentos próximos do ordenado mínimo nacional...e, pobres deles, pedem receitas da “caixa”, com a comparticipação máxima, após vencerem o difícil tráfico de Lisboa, nos seus *Mercedes Benz*...

Pelo menos os gelados são bons e ainda há sol – como me dizia, ironicamente, há bem pouco tempo, um outro oficial. Também, no resto da Europa, já outros pensam que Portugal é apenas um sítio onde brilha o sol...Só é pena tanto desperdício, tanto vazio...Entretanto, vou fomentar a aprendizagem do castelhano cá por casa. Convém pre-

caver o futuro. Não deverá o caro leitor fazer o mesmo?

Como médico, recomendo ainda, vivamente, a compra de lentes mágicas, lançadas no mercado a propósito do “Harry Potter”, com elas tudo o que dizem de nós se torna realidade. Eu já comprei tais maravilhas e consigo ver a gasolina mais barata em bombas para militares, uma taxa de IRS de apenas 5% e até, imagine o leitor, reformados com vidas dignas...São fantásticas estas lentes, têm bem menos efeitos acessórios que as gotas da felicidade, politicamente correctas, com que alguns pretendem gerir as nossas vidas e o nosso entendimento...



Doc.

CONVÍVIOS

DESTACAMENTO Nº 5 DE FUZILEIROS ESPECIAIS – ANGOLA 1963-65

● No dia 27 de Julho reuniram-se na Escola de Fuzileiros antigos elementos do DFE 5 que cumpriram comissão em Angola de 1963/65.

Do programa do encontro salienta-se uma homenagem aos fuzileiros mortos em combate tendo o Comandante do Destacamento, CMG Geraldês Freire, depositado uma coroa de flo-

res, seguindo-se uma missa celebrada na capela da Escola, onde foram recordados os militares do DFE 5 já falecidos. Seguiu-se uma visita guiada pelo 2º Comandante da Escola às novas instalações e ao Museu do Fuzileiro.

O encontro terminou com um almoço na Messe de Sargentos que decorreu em ambiente de grande camaradagem e amizade.

“FILHOS DA ESCOLA” DE SET 62

● Realizou-se no passado dia 21 de Setembro o seu 40º aniversário de alistamento na Armada, cujo convívio se realizou na Base Naval do Alfeite.

Do programa constou uma missa na capela da Base, celebrada pelo seu Capelão, em memória de todos os “Filhos da Escola” falecidos, seguiu-se o embarque numa vedeta para a cerimónia do lançamento de uma coroa de flores em frente à Torre de Belém, após o que decorreu o almoço de confraternização no refeitório da

Força de Fuzileiros e seguiu-se ainda uma visita aos navios previamente anunciados.

A organização além das Escolas, convidou todos os instrutores desse tempo, tendo estado presentes 126 escolas e 194 familiares e ainda representantes do Clube Escolamizade – Algarve e da Associação Briosamizade.



GUARNIÇÕES DO N.R.P. “SAGRES” – JANTAR-CONVÍVIO

No dia 19 de Dezembro vai realizar-se o jantar-convívio das guarnições do N.E. “Sagres”. Para obter mais informações os interessados deverão contactar: 1MAR M Machado TM. 964681641; 1MAR M Militão TM. 965260872; 1MAR M Barreto TM. 963060157.

SAIBAM TODOS

RESCISÃO DE ACORDO

● Informa-se que a ADMA rescindiu o acordo a partir de 01JAN02 com as seguintes entidades e abrangendo os serviços abaixo indicados:

Maria de Fátima Zagalo Cardoso, Lda

R. Ferreira Lapa, Nº 23 R/C Esqº. 1150-155 Lisboa – Telf. 213562934

*Estomatologia

CORLAB – Laboratório de Estudos Cardiológicos, Lda.

R. Luciano Cordeiro, Nº 109 – 1º Esqº. 1100 Lisboa – Telf. 213521925

*Cardiologia, Ecocardiografia e Electrocardiografia.

Centro de Electro-Diagnóstico Dr. Baptista Coelho, Lda

Av. Almirante Reis, Nº 93 – 3º Dtº 1150 Lisboa – Telf. 213146606

*Electroencefalografia, Electromiografia e Neurologia

Santa Casa da Misericórdia do Seixal

R. Cândido dos Reis 2840-503 Seixal

Telf. 212213824 – 212216943 – 212210356 Fax. 212210359

*Actos de Enfermagem e Consultas

X-ECO – Diagnóstico Médico, Lda

R. Francisco Marques Beato, Nº 58 – R/C

1885-030 Moscavide – Telf. 219447877 – 219458120 Fax. 219458129

*Actos de Ecotomografia/Ecografia, Raio X-Convencional

Clínica Luísa Todi

R. Jorge de Sousa, Nº 22 – R/C

2900 Setúbal – Telf. 06521425 – Fax. 065527945

*Actos de Medicina Física e de Reabilitação/Fisioterapia

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 46)

Tente resolver tapando as mãos de E-W

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
A	3	A	10
V		R	7
		10	5
		8	3
		6	
		4	

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
10	7	V	D
8	4	7	6
6		5	2
4		3	

Este (E):

♠	♥	♦	♣
2	R	D	R
	D	2	9
	V		8
	10		4
	6		
	5		

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
R	A	9	A
D	9		V
9	8		
7	2		
5			
3			

Ninguém vuln. como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♣ com saída de W a ♥7, naipes de intervenção do parceiro. Que saída impede o cumprimento ?.

(Solução neste número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 46

As 12 vazas terão de ser conseguidas com 6♣ da mão + 2 do morto no corte de ♥ + ♥A + ♦AR e ♣A, mas face à provável má distribuição dos trunfos, vejamos como deve desenvolver correctamente essa linha de jogo: faz ♥A, ♣A e ♦ para A; ♦R baldando ♣V e ♣ para cortar na mão; ♥ para corte de V e ♣ para corte; ♥ que corta de A, chegando à seguinte posição a 5 cartas do fim e com a mão no morto – N ♦10864♣10, E ♠2♥RDV♣R, S ♠RD9♥9 e W ♠10864♦V; joga ♦ que corta de 7, bate ♦R e joga a ♥ que W terá de cortar, pois só tem trunfos, sendo obrigado a virar-se para ♠D9 e oferecer a 12ª vaza. Como certamente já deve ter percebido, a saída a trunfo destruirá esta linha e impossibilitará o cumprimento deste contrato.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 330)

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

HORIZONTAIS: 1 – Cada um dos cânticos da Bíblia; esconde em lapa. 2 – Parte da zoologia que se ocupa das aranhas. 3 – Fastos heróicos dos lusos; símb. quím. do cézio. 4 – No princípio de insular; coração; o mesmo que muito. 5 – Tenha raiva; segundo. 6 – Passados; pino na confusão. 7 – Que tem estatura ou tamanho inferior ao comum; faixa (inv). 8 – Calote (pop); pequeno arco; eia. 9 – No meio da teca; lavar com escopro em pedra, ou outra matéria dura. 10 – Muito sereno. 11 – Grande artéria que sai do coração; fazes eco.

VERTICAIS: 1 – Género de insectos himenopteros; inflamada. 2 – Semelhante ou relativo à cana. 3 – Estado do que está lasso; consoante dobrada. 4 – Mil cento e um romanos; da aurora; teme sem eme (inv). 5 – Branco (inv); burra. 6 – Perfume; no princípio de arcipreste. 7 – Formar em alas; tem ousadia. 8 – lado do navio voltado para o vento (pl); claridade; três letras de lasca. 9 – Símb. quím da prata; associação em que cada membro, mediante uma prestação mensal, adquire certos direitos como o de ser subsidiado, em dados casos, e deixar por morte pensão à sua família. 10 – Espécie de rola do Brasil. 11 – Coisa agradável num meio que o não é; pequena ilha do antigo Egipto, perto de Alexandria, onde foi construído o primeiro farol.

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 329

HORIZONTAIS: 1 – Ovariectomia. 2 – Bate; cear. 3 – Eta; lux; nia. 4 – Leria; altar. 5 – Sit. 6 – Mancornar. 7 – Sa; sadio; el. 8 – Eso; roa; afa. 9 – Icto; amur. 10 – Maine; apage. 11 – Arremataras.

VERTICAIS: 1 – Obelo; seima. 2 – Vate; mascar. 3 – Atarda; otir. 4 – Re; ns; one. 5 – Lascar; em. 6 – ONU; iodios. 7 – Xatria; at. 8 – Oc; no; apa. 9 – Mentia; amar. 10 – Iaia; refuga. 11 – Arara; Lares.

Carmo Pinto
1TEN REF

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM Francisco da Franca Duarte Lima Adjunto do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas ● VALM António Carlos Rebelo Duarte, Director do Instituto Superior Naval de Guerra ● VALM Carlos António David da Silva Cardoso, Director-Geral do Instituto Hidrográfico, em substituição do VALM José Diolindo Torres Sobral ● CMG EMQ José Luís Teixeira Pereira Soares, Director de Transportes ● CMG MN José Manuel Pinto do Nascimento, Presidente Suplente da Junta de Saúde Naval e Vogal efectivo, em substituição do CFR MN Carlos José Coelho Cardoso ● CMG MN José António de Sousa Borges, Presidente da Junta de Saúde Naval, em substituição do CMG MN Jorge Manuel Pinto do Nascimento ● CFR João Carlos Beleza Gonçalves Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços de Pessoal ● CFR António José Bonifácio Lopes, Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, em substituição do CMG João José Ferreira Rodrigues Cancela ● CFR Joaquim António Saloio Ganhão, Comandante da Unidade de Apoio às Instalações Navais de Alcântara ● CFR Floriano José Gamito Candeias, Director da Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro ● CTEN Manuel Patrocínio Mendes, Comandante do NRP "Augusto Castilho", em substituição do CTEN José Nuno dos Santos Chaves Ferreira ● 1TEN César Manuel Pires Correia, Comandante do NRP "Zambeze", em substituição do 1TEN Pedro Gil Miranda de Castro ● 1TEN Artur José Lucas da Silva, Comandante do NRP "Orion", em substituição do 1TEN António Mateus Anjinho Mourinho ● 1TEN João Paulo Nogueira Madaleno Galocha, Comandante do NRP "Sagitário", em substituição do 1TEN Victor Jorge da Conceição Dias ● 1TEN Carlos Filipe Roldão da Cruz, Comandante do NRP "Argos", em substituição do 1TEN António Pedro Nolasco Crespo ● 1TEN Carlos Alberto Salvado Pires, Comandante do NRP "Centaurus", em substituição do 1TEM Pedro San Emetério Rodrigues ● 2TEN Sérgio Ricardo Caldeira Carvalho, Comandante do NRP Pégaso, em substituição do 1TEN Pedro Manuel Mendonça das Neves ● 2TEN Paulo Sérgio Salvado Pires, Comandante do NRP "Escorpião", em substituição do 1TEN Pedro Miguel Bastos Afonso dos Santos Serafim ● 2TEN Luís Pedro Dantas Ferreira de Castro, Comandante do NRP "Hidra", em substituição do 2TEN Marco Alexandre Serrano Augusto.

RESERVA

● CFR FZ António José Rodrigues da Hora ● SMOR US Pedro Mário Grilo de Matos ● SMOR MQ Francisco Joaquim Cavaleiro ● SMOR FZ Joaquim Alberto Madureira Sampaio e Melo ● SCH L António João Ferreira Requeixa ● SCH CE Manuel Maria Lucas ● SAJ SE José Camilo Machado da Silva ● SAJ M Manuel Madeira Anastácio ● SAJ FZ António Mesquita Tomáz ● SAJ E Francisco José Serrano Cuco ● SAJ CE José Pereira Monteiro de Freitas ● 1SAR V António Alberto dos Santos Fernandes ● 1SAR M António Fernandes Cardoso ● 1SAR ETA Manuel António Pires Pinto ● 1SAR E Domingos de Deus Alves ● 1SAR E José Manuel Calhau Canelas ● 1SAR E Rogério Guerreiro Colaço Batista ● 1SAR CM João Ferreira de Figueiredo ● 1SAR CE Jaime de Sousa Rodrigues ● 1SAR A Custódio Laurentino Lança Lutas ● CAB TFH José Manuel Figueiredo dos Santos ● CAB M João de Abreu Ferreira Alves ● CAB M Ricardo Manuel Gaspar ● CAB FZ Manuel de Sousa Pereira ● CAB FZ Adelino Tomáz da Rocha ● CAB FZ Joaquim Faustino ● CAB CE Manuel Ribeiro Marques ● CAB A Frederico Fernandes de Oliveira Cardoso Mendes.

REFORMA

● CMG AN Eduardo Alberto dos Anjos Andrade ● CMG AN António Manuel Farelo da Costa Fernandes ● CFR OTS José Miranda Canário ● CTEN João Abel da Costa Gonçalves ● CTEN EMQ Guilherme Francisco de Castro Pacheco ● 1TEN OTT Francisco Manuel Neto Vidigal ● 1TEN OTT José Júlio ● SMOR L José Francisco Russo Mantas ● SMOR CM Joaquim Guedes Figueiredo ● SMOR V Adolfo Carvalho de Brito ● SAJ FZ Ilesário Maria da Luz ● SAJ FZ António Augusto Pires da Costa ● 1SAR MQ Alfredo José Martins Silvestre Vicente ● 1SAR CE Francisco José Parreira Grilo ● CAB TFD João Barbosa Rodrigues ● CAB FZ José Mateus Vaz Loureiro ● CAB FZ António Abrantes Duarte ● CAB M Gilberto Jacinto Cabrita do Espírito Santo ● CAB TFD Manuel Joaquim Faia Estanqueiro.

FALECIMENTOS

● CTEN SG REF José Luís Gonzaga Ferreira da Silva ● 1TEN SG REF Aníbal Machado Lopes ● SAJ CE REF António de Almeida Moreira ● SAJ CM REF Victor da Silva Pacheco ● SAJ A REF Armando Marques ● 1SAR TFD REF Casimiro Manuel Dias ● 1SAR SE REF Mário Evaristo de Oliveira Martins ● 1SAR FZ António Joaquim Gomes Casinha ● CAB A REF Diamantino Fernandes da Silva ● CAB MAR 1º CLS Manuel Tomáz Bettencourt ● Sub-Chefe PM Nelson Pinheiro da Rocha.

FRILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.
ARMAZÉM Nº 57 - Doca Pesca de Pedrouços - 1400 - 298 Lisboa
Telef. 213 030 800 (Busca automática) - Telex 60753 LODOCA - Fax 213 030 810

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

43. O APARELHO ÓPTICO DO FAROL DO CABO DE S. VICENTE

Os faróis, simples fogueiras numa ponta de terra, ou altas torres com ópticas e sistemas sofisticados, sempre foram referências indispensáveis quando o navegante se aproxima da costa, e constituem também, um símbolo da ajuda que “as gentes” de terra proporcionam aos homens do mar. Os seus feixes luminosos transmitem uma silenciosa informação ao navegante que, estando de quarto durante a noite na ponte de um navio, observa os relâmpagos longos e curtos que lhe permitem reconhecer cada um dos faróis individualmente. Estes raios de luz estendem-se para além das fronteiras e constituem uma rede de sinalização marítima que não tem princípio nem fim. Todos os países têm contribuído dentro das suas possibilidades e limitações para o estabelecimento desta rede ao longo das suas costas, com um mesmo objectivo: proporcionar segurança aos navegantes. Apesar de actualmente existirem outros sistemas para apoiar o navegante com este fim, os faróis conservam todo o seu valor simbólico.

As primeiras formas de sinalização marítima luminosa que o homem utilizou foram as fogueiras. Estas eram utilizadas para assinalar perigos, ou a praia que constituía o porto seguro. Naturalmente os sistemas iluminantes utilizados em sinalização marítima evoluíram a par da iluminação pública, tendo passado pelas tochas, velas, lamparinas de azeite, candeeiros de torcidas a azeite e mais tarde a petróleo, etc.. A necessidade de se atingirem maiores distâncias obrigou à utilização de fontes de luz mais potentes. Os candeeiros de torcidas chegaram a ter seis torcidas concêntricas. Chegou-se ao limite do poder iluminante de uma fonte de luz isolada, pelo que, o engenho do homem tinha que solucionar o problema do alcance dos faróis. A primeira ideia que se aplicou consistiu em colocar um espelho reflector por trás da luz (1532). Em 1757 são feitos ensaios por Norberg, que coloca um reflector parabólico por trás de uma lamparina, com muito bons resultados em alcance, passando a colocar-se várias lamparinas para cobrir todo o horizonte. Houve faróis com 16 candeeiros. Em 1752 foram utilizadas, pela primeira vez, lentes para refractar os raios luminosos provenientes de uma fonte, concentrando-os num feixe. Tratava-se de uma lente plano-convexa colocada à frente de um candeeiro. Mas a fuligem dos candeeiros e a absorção nas grandes lentes tornava os sistemas pouco eficientes. O peso do maciço de vidro também dificultava a sua manobra.

Em 1819, Agustin Fresnel desenvolveu os aparelhos lenticulares constituídos por lentes prismáticas concêntricas, formando um conjunto único que suprimia a aberração, a absorção, e a maior parte do volume de vidro. Os raios luminosos que irradiam da fonte luminosa, são refractados nos prismas, sendo concentrados num potente feixe de luz. O primeiro farol a receber um aparelho lenticular giratório de Fresnel, foi o de Cordouan, França, em 1823.

A potência luminosa de uma óptica, para um mesmo candeeiro, depende da superfície do painel que produz o feixe. Assim, para se aumentar esta potência, ou se reduz o número de feixes (permitindo acomodar painéis maiores) ou se aumenta a distância focal, isto é, o raio interior da óptica. O aumento da distância focal levou à construção de ópticas cada vez maiores, até ao limite de 1330 milímetros (2,66 metros de diâmetro), as hiper-radiantes. Estas ópticas, de cristal, eram extremamente onerosas, não só pelo seu próprio valor, mas também pelas necessidades estruturais da torre e lanterna.

Em Portugal, o serviço de faróis começou por estar disperso por confrarias de marítimos e conventos, mas foi em 1758, por alvará pombalino que os faróis passaram a ser uma organização oficial, atribuída à Junta do Comércio. Este alvará manda construir seis faróis, sendo o primeiro o de N.ª Sr.ª da Guia (1761) e só em 1835 já na dependência do Ministério da Fazenda, é autorizada a construção de mais cinco, entre eles o de S. Vicente que veio a concretizar-se em 1846. O serviço passa pelas Obras Públicas, pela Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis e, finalmente em 1892 passa para a Marinha, sendo em 1927 entregue à Direcção de Faróis, órgão da Direcção Geral da Autoridade Marítima.

Os aparelhos lenticulares de Fresnel começaram a ser aplicados em Portugal, em 1851, no Farol do Cabo de Santa Maria, tendo sido aplicados dois hiper-radiantes em 1897 e 1908, respectivamente nos Faróis da Berlenga e do Cabo de S. Vicente, mantendo-se apenas este último em funcionamento. Um inquérito realizado em 2000 por um investigador da história dos faróis, aponta para a existência de apenas nove aparelhos ópticos hiper-radiantes a funcionar em todo o mundo. Recentemente, numa acção de cooperação com o serviço de faróis de Moçambique, constatou-se que no Farol do Bazaruto, existe um aparelho hiper-radiante desde 1913.

Há indícios de que no Cabo de S. Vicente existia já em 1520, uma luz proveniente de um farol muito rudimentar, numa torre do convento fundado por D. Francisco Coutinho. Porém, em 1587, o corsário Francis Drake atacou o convento com tal violência que o farol esteve apagado até 1606, ano em que D. Filipe II o mandou reconstruir. O actual Farol de D. Fernando, mandado construir em 1835 por D. Maria II, foi estabelecido no mesmo local, em 1846. Equipado com 16 candeeiros de Argand, queimando azeite, com reflectores parabólicos de cobre galvanizado a prata. Em 1908, sofreu alterações estruturais profundas e recebeu um aparelho lenticular de Fresnel hiper-radiante, adquirido em 1902 por 40 contos de réis à firma BBT de Paris, com três painéis ópticos de 8 metros quadrados, uma altura de 3,58 m, e flutuando em 313 Kg de mercúrio. O sistema iluminante era constituído por um candeeiro de nível constante, com cinco torcidas. Foi electrificado em 1926 e apresenta um alcance de 32 milhas para uma visibilidade meteorológica de 10 milhas.

Actualmente aproveitando umas obras de conservação a Marinha vai instalar junto do Farol um polo museológico.

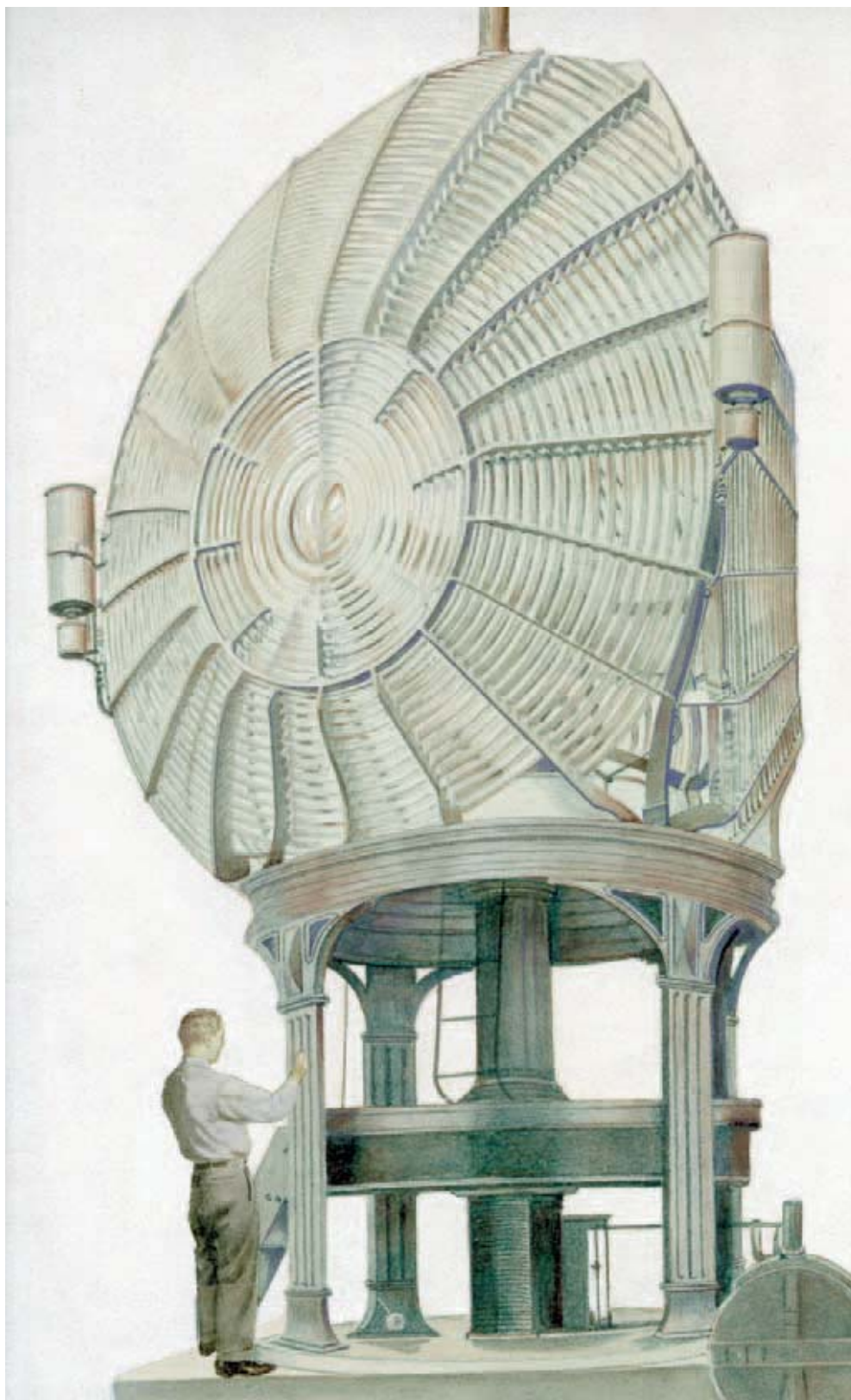
A sua dimensão, a beleza de todo o conjunto e a importância estratégica do local torna o Farol do Cabo de S. Vicente uma peça de grande valor cultural da Marinha e de visita obrigatória.

*Farol do Cabo de S. Vicente
(Texto de Luís Proença Mendes, CTEN)*

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

43. O APARELHO ÓPTICO DO FAROL DO CABO DE S. VICENTE



REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 359 • ANO XXXII

DEZEMBRO 2002 • MENSAL • € 1,25



Novos Patrulhas PARA A MARINHA

DESPEDIDA DO ALMIRANTE CEMA

Fotos de: CAB T Carvalho



No passado dia 4 de Novembro, o Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas cessou as suas funções de Chefe do Estado-Maior da Armada, em virtude de ter sido escolhido para o desempenho das altas funções de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas.

A cerimónia de cariz muito simples, mas muito significativa, teve lugar na Casa da Balança na presença de todos os Oficiais Generais em funções, Oficiais Superiores e Subalternos, Sargentos, Praças e Civis de todos os organismos e unidades da Marinha.

O Almirante Mendes Cabeçadas proferiu uma breve alocução de despedida, onde salientou, em tom de lamento pessoal, a sua pena de deixar a Marinha ao fim de mais de quarenta anos de serviço, deixando bem claro que no seu desempenho se pautou pelos valores tradicionais da Marinha.

Desejou as maiores felicidades à Corporação, ciente de que se irão com certeza alcançar os objectivos previstos e que se encontram na expectativa de todos os marinheiros, prontos a cumprir as missões que o País lhes confiou.

Seguiu-se a cerimónia de honras militares realizada por uma Companhia de Fuzileiros e a Banda da Armada.

Após revista e desfile da força militar, o Almirante Mendes Cabeçadas deixou as Instalações Centrais de Marinha.

POSSE DO CEMGFA

No passado dia 4 de Novembro, no Palácio da Ajuda, o Almirante Mendes Cabeçadas tomou posse do cargo de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas em cerimónia presidida pelo Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio. Estiveram presentes o Primeiro Ministro, Dr. Durão Barroso, o Ministro de Estado e da Defesa, Dr. Paulo Portas e outros membros do governo, para além de diversas entidades civis e militares.

Nas palavras proferidas o Presidente da República salientou o momento particularmente delicado da Instituição Militar, que aguarda por um processo de reestruturação que dura há demasiado tempo. Por sua vez, o Almirante Mendes Cabeçadas nas suas palavras salientou: *"Importa, pois, repensar a forma de emprego das Forças Armadas, que cada vez mais se inserem, como parte integrante e indissociável, nos dispositivos de Segurança e de Defesa dos Estados, e nas estruturas de Defesa colectiva das Alianças a que pertencem."*

Julgo que é imperiosa uma racionalização das estruturas e uma forte aposta nas tecnologias, que permitem concretizar uma maior eficiência e eficácia e compensar as reduções de pessoal ocorridas num passado recente, fruto de um conjunto de factores de natureza endógena e exógena.

A evolução tecnológica que se procura deverá incidir quer na área operacional (forças), quer nas áreas de gestão e de apoio. Tais medidas, possibilitarão reduzir infra-estruturas e reflectir-se-ão ainda na disponibilidade de elevados níveis de automação, o que permitirá uma criteriosa gestão dos recursos, em prol da redução dos custos relacionados com a operação de equipamentos e sistemas"

No final da cerimónia o novo CEMGFA recebeu os cumprimentos de todos os presentes.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 359 • Ano XXXII

Dezembro 2002

Director

CALM EMQ RES

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG RES Joaquim Manuel de S. 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: € 1,25

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

SUMÁRIO



6

Mensagem do
Almirante CEMA.

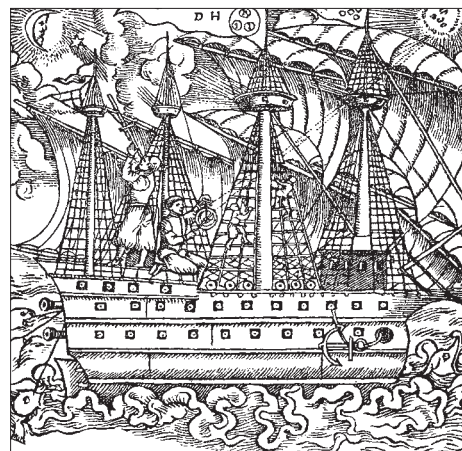
9

Um dia no...
Hospital da Marinha



18

Preparando o Bicentenário
do Colégio Militar.



21

Ainda Pedro Nunes,
no V centenário do seu nascimento.

DESPEDIDA DO ALMIRANTE CEMA/POSSE DO CEMGFA	2
O PRESIDENTE DA REPÚBLICA EMPOSSOU O ALMIRANTE CEMA	4
CURRICULUM DO ALMIRANTE CEMA	5
MENSAGEM DE NATAL DO CAPELÃO	8
A REDE DGPS PORTUGUESA	13
A MARINHA DE D. MANUEL (31)	17
NAVIOS DE PATRULHA OCEÂNICA	24
CAMINHO PARA UM ESPAÇO IBÉRICO DE EXPLORAÇÃO DOS RECURSOS VIVOS?	26
NOTÍCIAS	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (25)	30
CONVÍNIOS / SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
PATRIMÓNIO CULTURAL	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA



NOVOS PATRULHAS PARA A MARINHA

Cerimónia da assinatura
do contrato dos Patrulhas
para a Marinha.

ANUNCIANTES:

Clinica de Santa Madalena; FRILOPES;

LUSITANIA - Companhia de Seguros, S.A.;

TELERUS - Sistemas de Telecomunicações, S.A.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA EMPOSSOU O ALMIRANTE CEMA

Em cerimónia realizada no passado dia 25 de Novembro, no Palácio de Belém, o Presidente da República empossou o Almirante Vidal Abreu no cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, na presença das mais representativas figuras da hierarquia do Estado.

Estiveram presentes na cerimónia de posse o Primeiro-Ministro Dr. Durão Barroso, o Ministro de Estado e da Defesa Nacional, Dr. Paulo Portas e outros Ministros e membros do Governo e outras figuras da hierarquia do Estado, os Chefes do Estado-Maior das Forças Armadas, do



O Almirante Vidal Abreu assinando o Compromisso de Honra.



O Almirante CEMA preside à cerimónia militar.

Exército e da Força Aérea, bem como muitos oficiais dos três ramos. Após a cerimónia de tomada de posse, que culminou com a assinatura do auto de posse, o Almirante Vidal Abreu foi cumprimentado pelas individualidades civis e militares, designadamente muitos oficiais de Marinha.

Na manhã do dia 26 de Novembro, o Almirante Vidal Abreu entrou nas instalações da Marinha, na Ribeira das Naus onde lhe foram prestadas as respectivas honras militares por

uma Companhia de Fuzileiros e Banda da Armada. Após o desfile da força, o Almirante Vidal Abreu era aguardado na Casa da Balança pelos Oficiais Gerais e por Oficiais, Sargentos, Praças e Civis da Marinha, constituindo diversas delegações das várias unidades e dos serviços.

O Almirante Vidal Abreu proferiu na ocasião um discurso (ver pág. 6 e 7). Por fim o Alm. CEMA cumprimentou todos os presentes.



O Almirante Vidal Abreu saúda a Marinha na cerimónia na Casa da Balança.

Almirante Francisco António Torres Vidal Abreu

Chefe do Estado-Maior da Armada

Foto: Gabinete de Fotografia do CEMA



O Almirante Francisco Vidal Abreu nasceu em Lisboa, em 1944.

Entrou para a Escola Naval em 1961, sendo promovido a Guarda-marinha em Janeiro de 1965.

Especializou-se em electrotecnia em 1966, possui uma pós-graduação em Oceanografia pela Naval Postgraduate School, Monterey, CA. e frequentou o Naval Command Course no Naval War College, em Newport, nos Estados Unidos da América.

Esteve embarcado no petroleiro de esquadra "S. Gabriel", tendo efectuado uma comissão em Moçambique na fragata "Vasco da Gama" e em Angola no Comando da Esquadilha de Lanchas do Zaire. Embarcou ainda nas fragatas "Cte Hermenegildo Capelo" e "Cte Roberto Ivens".

Em terra foi professor da Escola de Electrotecnia, desempenhou funções como Director da Estação Radionaval "Cte Nunes Ribeiro" e chefiou, no Instituto Hidrográfico, divisões técnicas nas áreas de Marés, Ondas e Dinâmica de Costas e Estuários, exercendo ainda o Comando da Esquadilha de Navios Hidrográficos (89/91). Chefiou a Divisão de Logística do Material do Estado-Maior da Armada e desempenhou posteriormente o cargo de Director Técnico do Instituto Hidrográfico.

Promovido a Contra-Almirante em Agosto de 1995 e a Vice-Almirante em Outubro de 1999, exerceu os cargos de Subchefe do Estado-Maior da Armada e de Superintendente dos Serviços do Material.

Em 05 de Julho de 2002 tomou posse como Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e a 25 de Novembro de 2002, promovido ao posto de Almirante, foi empossado como Chefe do Estado-Maior da Armada.

Da sua folha de serviços constam diversos Louvores e Condecorações de que se destaca o agraciamento com a Ordem Militar de Avis, grau de cavaleiro, a Medalha de Ouro e quatro Medalhas de Prata de Serviços Distintos, a Medalha Militar de Mérito Militar de 1ª e 2ª classe, a Medalha de Ouro de Comportamento Exemplar, as Medalhas Comemorativas das Campanhas de África (Angola 72/74 e Angola 75) e das Comissões de Serviço Especial (Moçambique 66/68), sendo também detentor da Medalha da Cruz Naval de 2ª classe.

O Almirante Vidal Abreu é casado com a Srª. D. Maria Laura e tem uma filha e dois filhos.

Mensagem do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada à Marinha

A partir de ontem sou o novo Chefe do Estado-Maior da Armada. É uma honra para mim comandar a Marinha. Fá-lo-ei com o orgulho, com a mesma dedicação, entrega e devoção com que dei todos os restantes passos na minha carreira desde que, em Outubro de 1961, entrei para a Escola Naval.

Ao iniciar funções, certamente que qualquer Chefe de Estado-Maior desejará, pela Marinha e por si próprio, que o seu mandato decorra com a maior normalidade, com resultados muito positivos e com grande visibilidade para o Ramo que passa a comandar: grandes programas de renovação em andamento; novos navios a serem aumentados ao efectivo; os meios operacionais a participar em forças multinacionais e em exercícios conjuntos e combinados; novas infra-estruturas a substituírem as mais envelhecidas; planos de reordenamento a verem a sua concretização; a cooperação com outras Marinhas a nível Europeu, no âmbito da lusofonia, a darem os frutos dos nossos desejos e do nosso trabalho e, acima de tudo, o seu pessoal a ver satisfeitas as suas aspirações, motivado e orgulhoso da farda que enverga e das missões que cumpre.

Sei bem da distância que vai da utopia à realidade, do desejável ao possível. Estou plenamente consciente de que o ano de 2003 vai ser, para a Marinha, um ano extremamente difícil. É de prever que as dificuldades que se vêm colocando à manutenção da esquadra se continuam a agravar, tornando ainda mais problemática a inversão da situação no curto prazo, mesmo que os recursos financeiros surjam e que os programas de renovação continuem a ser aprovados. É que os resultados dos novos investimentos numa Marinha só surgem muitos anos mais tarde.

Não vos estou a traçar um cenário pessimista nem a falar de algo em que nunca tenham meditado. Estou apenas a ser realista e, simultaneamente, a não querer cruzar os braços perante situações adversas. Que fazer então? A minha escolha é eleger como projecto para este mandato a preparação da Marinha para os melhores

tempos que hão-de vir, limitando os danos que já sofremos, preservando o essencial e preparando o futuro. Quem está no mar põe o navio de capa ou corre com o tempo. Quem está em terra arregaa as mangas e trabalha para a nova esquadra que Portugal merece e há-de ter.

Se soubermos fazer isto com profissionalismo e determinação, daqui a três anos poderemos orgulhar-nos do trabalho realizado, estaremos de cabeça erguida apesar da esquadra estar forçosamente mais reduzida e envelhecida. No entanto, porque nunca será descurada a proficiência e o saber estar no mar, os vindouros não se envergonharão de nós. Preparar o futuro é mais nobre do que apenas viver o presente!

O projecto que elegi para o mandato está pleno de dificuldades:

No âmbito do Pessoal a escassez de recursos, designadamente em algumas áreas específicas, obriga a que sejam tomadas medidas correctivas visando preparar o médio e o longo prazo. A constituição de missões para os novos programas de construção tornarão estas medidas ainda mais penalizantes. Os Comandos e as Unidades vão ter que se sacrificar, mas essas medidas são inadiáveis. Vamos trabalhar para o futuro.

Estão já em estudo as propostas de soluções, algumas das quais poderão passar por um maior recurso à prestação de serviço efectivo na Reserva. Na Reserva estão as pessoas que, apesar da inexorável lei da idade, continuam na posse plena das suas capacidades intelectuais e que estão habituadas a sofrer e a lutar pela sua Marinha. A sua colaboração no relançamento da Marinha será não só preciosa, como imprescindível.

Na área do Material, que fiquei a conhecer bem e a respeitar melhor, há imenso para fazer na racionalização de processos e estruturas e no acompanhamento das novas tecnologias. Há que concentrar as energias nas novas construções e equilibrar com rigor os escasos recursos que forem disponibilizados, dando prioridade aos novos projectos. Vamos trabalhar para o futuro.

Na área Financeira vai ser necessário um rigor absoluto. O ano de 2002 vai acabar forçosamente de uma forma não planeada face às recentes medidas impostas pela grave situação financeira do país, a que as Forças Armadas e a Marinha não ficaram imunes. A palavra de ordem é liquidar todos os compromissos firmes mesmo que à custa de sacrifícios noutras áreas, no sentido de não transferir para o próximo ano dificuldades acrescidas. Vamos tentar que 2002 acabe limpo de dívidas.

A aposta para 2003 terá de ser: no âmbito do funcionamento – concentrar a despesa no obrigatório, no essencial e no que venha a dar frutos anos mais tarde; no âmbito do investimento, a ordem é olhar para a frente, sacrificando, sempre que necessário, o presente. Não dispersaremos as aplicações financeiras porque vamos trabalhar para o futuro.

Na área da Autoridade Marítima, verdadeira montra da Marinha 24 horas por dia, serão mantidas todas as obrigações e responsabilidades com o nível, disponibilidade e competência a que já habituámos o País. A renovação terá que ser encontrada, pelas características do inegável interesse público associado a esta área, de preferência junto de outras tutelas, em parcerias e em projectos de cooperação, nacionais ou internacionais. Tudo farei para que este Sistema, parte integrante da Marinha numa visão não exclusivamente militar, tenha um financiamento progressivamente mais alargado, em proporção à dimensão nacional dos serviços que presta e da clara ligação que tem a outros ministérios.

A componente da Investigação Científica do mar é outra área indissociável da Marinha e um dos seus pólos de excelência. Certamente se compreenderá que não constitui objectivo de nenhum CEMA que haja retrocesso nos níveis de qualidade que já se atingiram, mas tem que ser sua preocupação permanente que as assimetrias internas não se aprofundem. O Instituto Hidrográfico saberá, certamente, manter o necessário balanço entre as vertentes militares e de serviço público do seu desempenho,

tendo em vista o equilíbrio orçamental e a manutenção do seu estatuto de autonomia administrativa e financeira.

A área Cultural constitui no seu todo, e de há muito, um prestigiado cartão de visita da Marinha. Tem vivido com orçamentos menores e significativas ajudas externas. Assim continuará a ter que ser. É uma área que, por excelência, pode e deve recorrer às situações de Reserva e, como hoje sucede, sempre aconteceu e continuará a suceder, o amor à Marinha encontra aqui um vasto leque de espaços para ser manifestado.

Não posso deixar de ter uma palavra especial para a Formação, vista globalmente, se bem que não exista identificada como área funcional específica. Se queremos apostar no futuro nada aqui pode ser descurado. Exorto pois os Senhores Comandantes dos Grupos de Escolas, o Senhor Comandante da Escola de Fuzileiros e o Senhor Comandante da Escola Naval, que dirigem as verdadeiras portas de entrada na Marinha, e o senhor Director do Instituto Superior Naval de Guerra, a olharem bem para a frente, e, desde já, a empenharem-se na preparação da próxima década. A dinâmica de hoje não perdoa e há que estar atento a todos os sinais quando se tem a responsabilidade de preparar os Oficiais, Sargentos e Praças da Armada de onde sairão, não só os futuros responsáveis pela nossa Marinha, mas também as suas insubstituíveis bases de sustentação.

Deixei intencionalmente para o fim a componente operacional. Por constituir a razão de ser da Marinha. Por ser aquela que tem constituído o exemplo daquilo que se pretende da Marinha, através do cumprimento exemplar das missões em terra e no mar, no país e internacionalmente, apesar da contínua retracção de meios, materiais e humanos. É nesta área que teremos que concentrar os nossos maiores esforços de motivação dos mais jovens. Senhores Comandantes (e aqui estou a incluir toda a cadeia de

comando, desde o VAlm Comandante Naval ao subalterno comandante das pequenas lanchas de fiscalização), conto convosco nesta tarefa onde não poderemos falhar. O projecto existe. Compete-me a mim, através da ligação à tutela, torná-lo realidade. Compete a todos vós explicá-lo nas respectivas linhas de comando, mantendo o ânimo dos que acreditam, e o exemplo dos que não



Foto: Gabinete de Fotografia do CEMA

desistem perante as adversidades. No fundo, basta que não deixem de ser bons marinheiros.

E nos marinheiros pretendo incluir, por direito adquirido, os fuzileiros. Presto aqui homenagem à forma estóica como souberam aguentar, de modo exemplar, períodos de grande adversidade quanto ao seu equipamento, e até de incerteza quanto ao seu futuro. Os fuzileiros não são nem complemento nem suplemento da nossa Marinha. São parte integrante dela. Sem eles a Marinha ficaria amputada, menos balanceada, fragilizada. Os fuzileiros vão continuar a ser reequipados

e o navio Polivalente Logístico virá dar outra força ao seu lema – do mar, para a terra. Outro sinal do mesmo sentido e que não poderá ter duas leituras, será dado dentro de dias, quando à frente do Corpo de Fuzileiros for colocado um Contra-Almirante.

Globalmente, a Marinha vai manter o seu projecto de referência, aprovado internamente em 1998. Continuarão como

projectos estratégicos a renovação da esquadra, a modernização e automatização das Estações Rádionavais, bem como o Reordenamento do Parque Escolar. Até hoje, dos então enunciados, apenas o Reordenamento das Instalações Navais de Alcântara foi concluído. Muito provavelmente, será eleito um novo — o Reordenamento Infra-estrutural dos Açores —, logo que as soluções em estudo estejam amadurecidas e avaliadas. Trata-se de uma área que tem sido um pouco esquecida pela Marinha e onde há margem de manobra para reordenar, racionalizar, poupar recursos humanos, ganhar eficiência e proporcionar melhor bem-estar a quem serve devotadamente a Marinha naquele arquipélago.

Senhores Almirantes, Senhores Comandantes, Oficiais, Sargentos, Praças, Militarizados e Civis da Marinha.

A mensagem que vos quero transmitir não é de desânimo. É de esperança. A mensagem que quero que leiam não é de apatia. É de determi-

nação. A mensagem que gostava que interiorizassem não é de desorientação. É de confiança.

Tem que ser assim, para bem de Portugal.

E como sinal do espírito de comunhão que a todos tem que animar, convido-vos a que se associem ao vosso comandante numa saudação que marcará o início desta nova singradura:

VIVA A MARINHA!

Francisco António Torres Vidal Abreu
Almirante



O Amor Visitou a Terra e o Natal Nasceu

O grande segredo de Deus está desvendado: nasceu Jesus Cristo! Ele quis ser um de nós, assumindo a nossa condição humana e vivificando a nossa história pessoal.

Este é o eterno mistério da fé, o grande segredo do amor: Jesus Cristo acaba de nos visitar! Acto gratuito de quem é Deus: *Et Verbum caro factum est*. Na história da Humanidade o ontem cessou!

Nunca saberemos a hora do nascimento de Jesus Cristo.

A Igreja escolheu o dia 25 de Dezembro para cristianizar uma grande festa pagã que se fazia em Roma nesse dia: *DIES NATALIS SOLIS*. A partir desse momento esta é a festa do *Dies Natalis Domini* que emerge na madrugada – uma surpresa escondida na noite. A noite que é sempre filha do caos e mãe do céu. Engendra o sono e a morte, os sonhos e pesadelos, a ternura e o engano. A noite que sempre simbolizou o tempo das gestações, das germinações, que irromperão em pleno dia como manifestações de toda a força vital. O que o invólucro esconde é a semente poderosa do dia. É portanto momento e tempo de virtualidades, de pulsões interiores, de pensarmos na pre-existência das coisas e das pessoas.

A noite de Natal é tempo de conceber o futuro – “**Quanto mais negra é a noite, mais carrega em si o amanhecer.**” (Tiago de Mello). É tempo de preparação e espera activa do novo dia, donde brota, ao alvorecer, o sol invencível, a luz plena, o grito de espanto diante do calor de Deus eterno.

Uma criança que nasce de uma virgem (**puer natus est nobis**) é sinal de contradição para ontem, para o hoje e para o nosso futuro.

O presépio é sempre uma realidade nua e crua, de gente viva sem nome e sem terra, e que tem apenas a rua como acolhimento. É um teatro vivo, carnal, a transportar-nos até às origens da humanidade. No frágil e no pequenino perscrutamos o eterno. A madrugada fria e a ausência de carinho desta humanidade, acolhe um corpo frágil: o **Criador do Universo**, apenas envolto pelo calor da criação que quer ver vivo tudo o que nasce e deve viver.

Os anjos preanunciam um novo tempo – vitória sobre a complexidade e ansiedade, bem como a conquista da paz interior e da confiança em si mesmo. No amanhecer de Deus recebemos a madrugada de um mundo novo impregnado de luz e vida. Tudo adquire a sua forma verdadeira.

Deus faz-se um de nós, leva-nos a dianteira no anúncio e na busca incessante de um mundo repleto de bênçãos, de paz e justiça para todos.

Este é o tempo privilegiado de descobrir a novidade escondida

em palavras tão frágeis como “nascimento”, “criança” (...) tempo de tantos silêncios e de tantas contemplações. Tempo de preparar para acolher, mais do que armazenar para consumir. Tempo de repartir a vida, mais do que enviar recados e embrulhos. Tempo de procurar, tempo de inconformismo, tempo de criatividade, para que o amor, o bem, a beleza, possam ser realidades e não apenas desejos de intenção.

Tempo de dar tempo a tanto esquecido e banalizado: beijos, abraços, lágrimas – há já quem não saiba chorar, ou mesmo já não tenha lágrimas para o fazer, dizer o quanto precisamos de alguém, sem vergonha de parecermos piegas.

É o tempo favorável de perguntar: “há quantos anos, há quantos longos meses, desisti de renascer”? Tempo para contemplar o infinito na história huma-

na, o inesperado no rotineiro, o divino no humano, porque o rosto de um Homem, nos devolve o rosto de Deus. Que paradoxo gratuito perante a voracidade mercantil dos nossos dias!

É este **Presente Eterno** que nos ensina a verdadeira fraternidade. Ali não se prega a luta de classes. Lá estão os pobres – os pastores, e os ricos – os reis Magos. Todos têm um lugar no coração de Jesus. Deus não quer, nem a exploração nem a ganância, nem a revolta nem a inve-

ja. Quer a harmonia, a justiça e a caridade entre todos.

Como é possível apresentar ao género humano, do nosso tempo, a experiência perturbadora duma **PRESENÇA**, sem excluídos, do **Anunciador** e **Portador** de uma graça, da ilimitada capacidade de conceder e pedir perdão, de enxugar todas as lágrimas,... se continuamos a afirmar e a usar o medo e o temor em vez da esperança; o fogo do Inferno em vez do fogo do Amor; um vale de lágrimas em lugar de caminhos de luz e de vida; de um desterro em vez de um reino já presente no meio de nós; de pobres pecadores – que além de pobres ainda carregam em si o estigma de serem pecadores, em vez dos ricos em verdade e espírito.

Esta **FESTA** que se faz e vive em nós, não desiste de novos céus e nova terra, onde reine a justiça e a paz (Ap. 21-22) apesar dos casebres onde esse Deus, feito menino, não encontra possibilidade alguma de nascer.

Entremos definitivamente no advento d’Aquele que vem do futuro, fermentando de muitos modos, e de muitas formas o nosso presente!

Não resignes da condição de celebrante, tu que és NATAL!

A todos os profetas da esperança, a todos os desanimados e abatidos, um Santo Natal e um Ano Novo de eterna juventude!



Um dia no ... Hospital da Marinha

Claro que já foi ao Hospital da Marinha (HM). Para uma consulta, de visita a um camarada ou a acompanhar pessoa de família. Talvez até tenha tido baixa ou passado por uma cirurgia. Hoje, queremos falar-lhe do que está para lá do que observou, mesmo a si que trabalha no HM, a quem, ocupado nas suas tarefas, cremos poder revelar algo.

Ordenada, pelo Príncipe Regente (1), a sua reedificação a 27 de Setembro de 1797 sempre acolheu os melhores, lhes deu a melhor formação e, enfim, recolheu os melhores elogios. E não terá sido fácil acompanhar,



Fachada principal do Hospital da Marinha.

ao longo de dois séculos, nem a evolução da medicina Geral (2), nem a Naval (3).

A entrada ao serviço dos, hoje ultrapassados, navios a vapor/carvão e, em 1913, dos submarinos (4), só muitos anos mais tarde levantou problemas específicos.

Nestes, as rápidas vindas à superfície ou a decorrente de evacuações de emergência determinaram que, a complementar o Tanque de Treinos e para o tratamento de acidentados de mergulho que, entretanto, passará dos 54 para os 90 m, fosse, em 1952, uma primeira Câmara Hiperbárica instalada na Escola de Mergulhadores da Esquadilha de Submarinos.

Em 1968 foi adquirida uma nova câmara e iniciados tratamentos com oxigénio hiperbárico para patologias de natureza hospitalar.

Anos depois compreendeu-se o interesse em transferir os serviços ali prestados para o HM (excepto o tratamento de acidentados de mergulho) e em 1989 chegou uma nova Câmara.

O Serviço (1992) que é há oito anos o actual Centro de Medicina Hiperbárica (CMH), disponível 24 horas / dia e 365 dias / ano, atingiu a ruptura em 1998. Três anos depois, nova Câmara, acoplada à anterior, coloca o único centro nacional, o Centro de Medicina Hiperbárica do Hospital de Marinha, entre os melhores e mais modernos centros da Europa.

Assistido por uma equipa de médicos, paramédicos e mergulhadores (5), tem um pico de utilização em Dezembro (intoxicações por CO e gás) e ao longo do ano trata mergulhadores (militares e civis) e pilotos da FAP (remoção de nitrogénio residual), mas a sua utilização é maioritariamente para doenças do foro da diabetes e outros como a surdez súbita e a cistite rádica, constituindo assim mais um importante Serviço Público prestado pela Armada.

Às consultas semanais (3 gabinetes médicos) e, diariamente, às duas sessões de tratamento protocolado de cerca de 2 horas, chegam até 26 doentes / sessão. Nestas, as misturas de gases (% de oxigénio, hélio e ar), as variações de pressão e de humidade são informaticamente monitorizadas, mas com soluções alternativas e sempre acompanhadas por um enfermeiro (6) no seu interior.

E dois auxiliares ocupam-se dos, hoje redobrados, cuidados de desinfectação.

Um conjunto de compressores a óleo e respectivos filtros, fornecem, através de baterias de garrafas (7), o ar comprimido e o oxigénio, a partir duma Central anexa que duas redes distribuem por todo o HM.

Uma câmara de apoio a Mergulhadores no N.R.P. «Schultz Xavier» não dispensa o HM de possuir uma câmara portátil para transporte de acidentados que devam recolher ao HM.

Na vertente formativa tem, nesta área, o HM, com as Faculdades de Medicina de Lisboa, realizado vários cursos. O CMH participa ainda em projectos de investigação da UE e tem acolhido ou promovido encontros científicos internacionais.

No entanto, pelas 08h00, o Serviço externamente mais concorrido é o de Análises. Cumprida a burocracia aguarde (8) que num dos quatro gabinetes se proceda à recolha de amostras e tome o pequeno almoço nos ba-



Estátua do Príncipe Regente.

Foto de António Sacchetti

Desenho de CFR Couto Soares, 1990



Controlando uma sessão na Câmara Hiperbárica.

nhos termais (em torno do poço, as banheiras!) funcionalmente adaptados a cafeteria.

Depois, fora da nossa vista, uma panóplia de equipamentos permite, satisfazer um substancial número de análises, ao longo de 244 dias úteis/ano.

O Laboratório é um dos mais evoluídos dentre os Hospitais Públicos nacionais e tem vindo, nestes 5 anos, a colmatar a redução de do pessoal não técnico, com a informatização, em rede, do Serviço, o que permite o envio directo dos resultados através dos circuitos do próprio Hospital.

Embora o recente SIIF (Sistema Integrado de Informação Financeira) não funcione ainda em pleno, nomeadamente no que respeita a serviços com perenidades incontornáveis, o Laboratório, desde que Aires Kopfke o fundou (1897-1903) (9), continua a dar inteira resposta.

Agora, graças à experiência de 31 anos da Técnica Especialista de 1ª, Sra. D. Maria da Graça Oliveira Mendes, e dos 9 Técnicos de Análises Clínicas e Saúde Pública da equipa laboratorial, quatro dos quais, por sua iniciativa, a licenciar-se.

Outro sector cujas actividades se iniciam àquela hora, sem embargo de também se encontrar numa fase de transformação inerente aos modernos conceitos e equipamentos hospitalares, é a do inacessível Bloco Operatório (BO).

Aí, confirmado o programa operatório do dia, envergadas as esterilizadas roupas faz-se, com a preocupação de se lhe diminuir a ansiedade, a recepção de cada doente.

Após a sua cateterização (10), para administração de fármacos, começa-se logo a monitorizar o seu comportamento e enquanto um enfermeiro instrumentista alinha os instrumentos cirúrgicos específicos, o cirurgião desinfecta e envolve o doente em panos. Quando o anestesiológista indica, inicia-se a intervenção, coadjuvada por um outro cirurgião da mesma especialidade, que

antecipa a evolução da operação e que substitui o Operador na ocorrência dum imprevisto.

Em média, as intervenções demoram 01h45 mas podem ficar-se por um escasso quarto de hora ou prolongar-se, imprevistamente ou não, por horas.

Entre o pessoal do Activo o foro da Ortopedia é o mais requisitado. Segue-se-lhe o da Otorrino para o pessoal dos submarinos e mergulhadores (após câmara hiperbárica) e logo a Cirurgia Geral (Abdómen, ...).

Uma menor rotatividade do pessoal afecto ao BO tem assegurado o treino continuado que permite atingir bons resultados, verificáveis durante o acompanhamento pós-operatório.

Esta maior vinculação ao BO não afecta a capacidade de Projectão de Força da Armada que nos pode impor a mobilização imprevistível de equipas completas, assim melhor treinadas e entrosadas, para cenários de guerra ou de paz, como já aconteceu.

De facto, em 1992, um cirurgião seguiu para o Golfo Pérsico (NRP S. Miguel) e 3 outros e 2 enfermeiros foram, em duas horas, mobilizados para Angola e em 1998 um anestesiológista e um cirurgião geral embarcaram na Força Naval que seguiu para a Guiné-Bissau (RA nº 315) para prestarem cuidados a evacuados, sempre transportando material do BO, tendo já em 1993, aquando da Guerra da Bósnia Herzegovina, um anestesiológista do HM sido englobado

num batalhão francês; todos, como muitos outros (11), no Mundo, em nome de Portugal.

Como toda a Armada e os outros Ramos, também o BO sente as carências financeiras que atrasam as suas desejáveis reformas.

Naturalmente, um Banco de Urgências (BU) funciona diariamente, como a generalidade dos Serviços, das 08h00 às 16h30, embora só para militares da Armada, em qualquer situação, civis ao serviço da Marinha e funcionários do Arsenal do Alfeite (12).

Cuidados primários, encaminhamento de doentes ou aceitação de baixas são assegurados por um enfermeiro mas, até às 17h00, o Médico de Serviço ainda poderá atender doentes em fase aguda.

Lombalgias, síndromas gripais, infecções das vias respiratórias (pneumonias e crises asmáticas), cólicas renais e traumatismos são os casos mais frequentes no BU.

Recentemente, o Comandante de uma corveta foi colhido por um cabo de aço. O navio entrou no Tejo e o Enfermeiro de Ronda recolheu-o na ambulância que já o aguardava. Observado no Banco, passou pelos Raios X a caminho do BO, entretanto activado.

Na Imagiologia, bem equipada, dez técnicos, apoiam diariamente o pessoal médico, efectuando exames de Radiologia, TAC, Mamografia e Ecodoppler (muito mais demorados). A Ecografia é feita, exclusivamente, por médicos.

De manhã funciona como apoio às consultas externas (2ª, 4ª e 6ª feiras), mas a rotina acelera às quartas, mais uma vez graças à Consulta Externa de ... Ortopedia e à tarde, atende marcações e doentes internados e em qualquer dos casos dá prioridade aos pedidos do BO e do BU. Fora de horas, a pedido, para internados.

Hoje, com o dobro da actividade de 1984, os técnicos, civis até então, incluem 5 militares formados na Escola Superior de Saúde Militar que substituiu a prestigiada Escola de Enfermagem da Armada, que funcionou no HM até 1981.

Outro santuário onde, só para exames, penetramos é o da Cardiologia. Electro-



É assim no Laboratório de Análises...



Um exame TAC em curso.

cardiogramas, normais ou com esforço (mais demorados), e Ecocardiogramas revelam a uma equipa de três Técnicos de Cardiopneumologia e a 3 médicos os dislates do nosso ... coração.

E, pela necessidade de absoluto silêncio ainda mais isolado, o da Electroencefalografia.

A Fisiatria, entregue cada um aos seus exercícios ou tratamentos, não deixa de ser um simpático local de ... encontro. Para os internados e até para os de fora.

Para lá das portas que dos corredores já espreitámos há ainda as das enfermarias, razão da existência dos hospitais.

Por cada enfermaria estão presentes, quatro enfermeiros durante a manhã, dois durante a tarde e outros dois durante a noite, além do já referido Enfermeiro de Ronda, disponível, como vimos, para apoio suplementar dentro e fora do HM, além do Oficial de Serviço e do Médico Residente. A escala dos dez Médicos Residentes, mensalmente afixada, contrasta com a eterna falta de planeamento a nível nacional que trouxe a esta equipa uma *muy guapa* (13) médica ... basca.

A equipa do Hospital de Dia dá sobretudo assistência a doentes do foro oncológico (quimioterapia/citostáticos, ...).

Feita a higiene matinal dos doentes, corpos lavados e lençóis mudados, observámos um médico que, terminados os últimos retoques, avança pela UCE (Unidade de Cuidados Especiais - três camas, uma delas felizmente vaga) e inicia, com um dos pacientes, uma conversa informal a introduzir a diária visita clínica.

Aqui os doentes são, em permanência, monitorizados por vídeo e por recolha de parâmetros vitais (Alertas sonoros) a partir da Sala dos Enfermeiros.

Aliás, todas as enfermarias estão dotadas de equipamento informático para a gestão dos doentes (terapias, administrações medicamentosas, etc.) mas, preventivamente, os clássicos «Planos de Cuidados» continuam a ser preenchidos.

Noutro quarto surpreendemos uma enfer-

meira que, à colher, pacientemente dava o pequeno almoço a um ... ancião. Uma auxiliar, ali presente, completava um quadro de atendimento ... invejável. Perto duma das quatro camas outro veterano vivia o momento ou talvez o distante passado ou, com a conformada paz de quem legitimamente espera uma velhice dignificada, o menos longo devir.

Um militar já sem família e carecendo de cuidados muitíssimo especiais é o internado de mais longa duração.

Ao fundo do corredor, abertas ambas as portas, acompanhado por uma enfermeira e um auxiliar, na sua cama segue outro doente para exames mais especializados, confirmada já, através da rede telefónica interna, a oportunidade da deslocação.

Embora os exames Auxiliares de Diagnóstico estejam sujeitos a marcação, saiba que no caso das radiografias poderá ser atendido e recolhê-la em tempo muito razoável.

Uma Enfermaria Feminina (quartos de 1 ou 2 camas) é reservada ao pessoal da Armada (militares) e da Marinha (civís) e a familiares (ADMA).

Nessa noite, na Enfermaria da Ortopedia fomos encontrar algumas praças masculinas a recuperar de lesões adquiridas em serviço, em provas físicas em terra ou em actividades a bordo ou, infelizmente frequentes, acidentes de ... moto.

Estes doentes juntam-se naturalmente em torno de uma televisão colocada nas imediações dum camarada com mobilidade mais condicionada e, claro, uma partida de futebol é então seguida com outro ânimo.

Mais adiante, nem ousámos, no seu leito, imóvel, alheio, vidrado, «correndo com o tempo (14)» ou talvez não, um marinheiro navegava, empolgado, ao leme dum ... livro. «... Sou mais do que eu: Sou um Povo que quer ... », ocorreu-nos ... (15).

A drástica diminuição de efectivos permite e a de orçamentos recomenda que o HM disponibilize Enfermarias para os Hospitais Cívís de Lisboa. Assim urgências / doentes, triados em S. José, são recebidos nas Enfermarias Masculina ou Feminina ficando, até terem alta, sob inteira responsabilidade do HM.

Naturalmente os meses frios são os mais críticos.

Estas enfermarias, como todas as outras, possuem uma sala de estar, com televisão, onde os não acamados tomam as suas refeições e suavizam as suas convalescenças.

Numa delas, uma senhora de cabelos muito brancos, quis veementemente elogiar o atendimento recebido.

Curioso é que o pessoal e civís (16) com conhecimento dos outros Ramos, reconhecem a especificidade duma cultura militar-naval que valoriza o relacionamento humano.

Um Serviço que exponencia esta vertente é o da Capelania que se não cinge ao domínio do religioso e onde uma palavra amiga, de conforto ou até de orientação pode, sempre, ser encontrada.

Há em todas as profissões palavras que escapam aos leigos. Uma delas, pensamos, é – Apósitos. São, pois, todos os materiais que, desde a cirurgia à enfermagem, um hospital consome ao serviço dos seus doentes. O bastante para se perceber a importância do Serviço que os assegura.

Quinzenalmente, a par das imperativas consultas ao mercado, dentro de orçamentos apertados e que, normalmente, não acompanham a inflação (por vezes + 40%), há que assegurar o fornecimento desses produtos independentemente de, mais problemático que a aquisição, ser, muitas vezes, o do seu fornecimento ... atempado.



Assistência a um doente.



Sala da Fisioterapia.

No início de cada ano, para satisfazer as muitas centenas de requisições de material de uso corrente ou de carácter mais específico, fazem-se consultas ao mercado ou a sua compra por ajuste directo. Lamentavelmente, só 10 % é de fabrico nacional e o restante é comercializado por multinacionais sediadas, cada vez mais, em ... Espanha.

A recente perda de dois funcionários (Reserva e Reforma), um dos quais se ocupava da informática, trouxe uma inerente sobrecarga de trabalho que dois reforços vão suprimindo no temor dum simples movimento (17).

E a Farmácia (18)? Garantir que as prescrições sejam cumpridas, desde a compra dos medicamentos à sua distribuição aos doentes segundo um sistema de unidose que permite poupanças significativas ou à sua venda ao balcão.

Enfim, como em todo o lado há, claro, a percepção de que o hospital tem de funcionar como um mecanismo de relógio.

E porque o relógio biológico tem exigências muito suas, semanalmente é afixada nas enfermarias, para o almoço e o jantar, a Ementa Geral. Mas dezanove diferentes tipos de Dietas estão previstas e, em média, por dia são fornecidas quarenta. A par corre o Rancho Geral que ao almoço é servido a todo o pessoal e ao jantar ao que permanece durante a noite.

Quando chegámos para o café da manhã, que começa a ser confeccionado às 06h00 para ser servido a partir das 07h30, já se estava a preparar o almoço que sai para os doentes, pelas 11h30, e para a Guarnição, no *Selfservice*, ao meio dia.

A sua feitura não dará, pois, tréguas aos oito cozinheiros militares do Rancho, nem às três cozinheiras civis, na Geral e Dietas, que também as distribuem pelos carros estufa para que, nas enfermarias, sejam servidas nas salas, devidamente equipadas, ou no leito dos acamados.

Esta equipa inclui mais cerca de trinta pessoas que se ocupam ainda dos cuidados dispensados ao refeitório.

Em áreas separadas, com o apoio de diversas máquinas, é preparado o peixe, a carne ou os legumes. Na cozinha, quatro enormes marmitas a vapor (250 L) e duas menores (60 L), fogões, fritadeiras basculantes e um imprescindível forno convector polivalente completam o quadro desta lide diária.

No Refeitório o pequeno almoço consta de café ou chocolate, leite, pão com manteiga e um leque de suplementos que vai dos cereais, pelas compotas, ao chouriço.

Nas refeições principais, como alternativa ao Rancho e a par de outros pratos ligeiros sempre apreciados por um restrito número de utentes, há peixe cozido. Sumo ou água para quem não preferir um vinho, branco ou tinto.

Outros Serviços mais discretos contribuem para o bom funcionamento do HM; a Lavandaria donde, diariamente, graças a sete funcionárias, saem, imaculados, inúmeros lençóis, roupas, etc. e as Oficinas de Carpintaria, Serralharia e Canalizador, Electricidade, Pintura e Transportes que só quase nas indesejáveis emergências são notadas.

E a Barbearia que atende funcionários e, às terças e quintas feiras, anima, nas enfermarias, o rosto dos doentes.

E porque a burocracia tudo articula, imagine-se o trabalho das Secretarias departamentais e a do ... Hospital.

E, do exterior, a brigada que a partir das 16h00 restituirá a todo o Hospital aquele asseio a que nos habituámos.

A velha aparelhagem na Biblioteca e na belíssima Farmácia, patrimónios riquíssimos, são regularmente admirados por ocasião dos encontros internacionais que o Hospital realiza, embora muitos deles em auditórios exteriores.

E muito mais, e sobretudo da dedicação e profissionalismo que observamos nos mais recônditos lugares e mais inesperados momentos em que surgimos, lamentamos, ficará por revelar...

Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves
1TEN REF

Notas:

(1) O futuro D. João VI cuja estátua, do escultor João José Aguiar (1769-1841), obra prima da escultura neoclássica portuguesa, se ergue, desde 1814, no vestíbulo do HM. Ver RA n.º 319 Abril 1999

(2) Sobre tudo se nos lembramos que Pasteur (França) só em 1864 pôde afirmar que existiam ... micróbios e que a penicilina, descoberta em 1928 por Fleming (Reino Unido), só pôde ser largamente utilizada a partir de 1940 sendo hoje apenas o primeiro de uma imensa panóplia de antibióticos que, afinal, não vencem todos os males.

(3) No Mar e em Terra, Aquém e Além Mar 40 «Espadarte», encomendado em 1907. Ver RA n.º 332 a 335.

(5) Com uma especialização de dois anos

(6) Sujeitos a rigoroso controle de desgaste físico.

(7) Excepcionalmente a Loyds Alemã reconhece o HM como entidade certificadora DIN ("Deutsche Industrie Norma").

(8) Aguarde que o número da senha recolhida apareça no indicador e então apresente-se com o seu cartão ADMA e a requisição com a sua identificação preenchida e, não esqueça, o seu telefone.

(9) Nove anos depois da fundação do Instituto Pasteur de Paris (IPP). José Aires Kopke Correia Pinto (1866+1947) CMG MN Ref em 1936, ingressara na Armada, em 1884, como aspirante e, em 1889, concluiu medicina. Condiscípulo de Câmara Pestana, torna-se seu discípulo quando este regressa do IPP. Investigador (Europa, África e Ásia) e bacteriologista citado internacionalmente foi eleito para numerosos altos cargos em Portugal e no estrangeiro.

(10) Vias de acesso ao sistema circulatório. A Algáliação (urinas) mesmo em breves intervenções não deve surpreender.

(11) Para a Bósnia e Timor foram outros médicos do HM e um médico, não atribuído ao HM, foi para o Afeganistão. Sem esquecer os enfermeiros dos fuzileiros que estiveram no Kosovo, etc ...

(12) **IMPORTANTE:** Fora deste horário haverá que se recorrer aos SAP ou hospital da área de residência e no caso de baixa a transferência para o HM será automática após contacto prévio. Os familiares só poderão baixar ao HM por decisão da Consulta Externa do HM.

(13) Como se dirá tal em ... Basco? O Inglês (Gibraltar) e o Basco são as duas línguas ibéricas não Latinas da Península. O Castelhana, uma das 7 línguas/dialectos espanhóis, é a língua Oficial de Espanha, politicamente designada Espanhol. Nas Américas o Castelhana é língua materna. O Catalão é também a língua materna do Principado de Andorra.

(14) Levado por violento mar e vento de popa quando o não pode ... enfrentar.

(15) «...o Mar que é teu.» do «Mostrengo» de Fernando Pessoa. Qualquer que fosse o livro, estava assegurada a descoberta do prazer da ... leitura.

(16) Estudantes universitários, v.g...

(17) Mudança para outra Unidade da Armada.

(18) Com investigação própria foi pólo essencial de produção de medicamentos até à 1ª GG, quando esta actividade passou a centrar-se no Laboratório Militar do Exército

Bibliografia:

Vários, *Soleil et Ombres – L'art portugais du XIXème siècle*, Catálogo - Paris - França, Musée du Petit Palais, 1987, Volume único.

Vários, *Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* - Lisboa-Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, s/ data, diversos Volumes.

Agradecimentos:

CMG MN Valdemar Goulart Porto

2TEN TS Carlos Sousa

e a todas as pessoas que no HM contribuíram para este trabalho pelo acolhimento, visitas guiadas, informações, esclarecimentos e revisões.

Ao Sr. Dr. João Neto, Director do Museu da Farmácia, pelas informações de carácter histórico e contactos.



A rede DGPS portuguesa

INTRODUÇÃO: CONCEITO DO DGPS

O *Differential GPS* (DGPS) baseia-se no princípio de que os erros do sistema GPS são mais ou menos os mesmos numa área geográfica relativamente grande. Dessa forma, se colocarmos um receptor GPS (designado por estação de referência), num local de coordenadas perfeitamente conhecidas, ele pode comparar as distâncias por si calculadas a cada satélite GPS com as distâncias exactas, obtidas a partir do conhecimento das coordenadas exactas do local e das coordenadas dos satélites GPS (contidas no sinal por eles transmitido). Desta forma, determinam-se as correcções que devem ser aplicadas ao sinal recebido de cada satélite. Essas correcções são, depois, radio-difundidas para todos os utilizadores nas proximidades, para que eles possam melhorar a exactidão das suas soluções de posicionamento.

Refira-se que as correcções transmitidas são correcções às distâncias a cada um dos satélites e não correcções à latitude e à longitude, como acontecia nos primórdios do sistema DGPS. Com esse método antigo, podia acontecer a estação de referência calcular correcções em latitude e longitude, baseadas na recepção do sinal de um determinado conjunto de satélites, estando o utilizador a receber outros satélites, para os quais essas correcções em latitude e longitude não eram válidas. Actualmente, as estações DGPS calculam correcções a aplicar às distâncias a cada um dos satélites. Após receber essas correcções diferenciais, o receptor DGPS vai aplicar, apenas, correcções aos satélites que ele próprio está a receber, conseguindo-se assim uma melhoria de exactidão bem mais significativa. Com a técnica diferencial, consegue-se passar de uma exactidão compreendida entre 13 e 36 m (assegurada pelo GPS natural), para valores inferiores a 3 m, proporcionados pelo DGPS.

Além da melhoria de exactidão, o DGPS proporciona aos navegantes marítimos outro serviço de grande importância, que

consiste na capacidade de detecção, quase em tempo real, de avarias ou falhas nos satélites GPS. Este benefício tem sido evidenciado em diversas ocasiões, como a que aconteceu em 28 de Julho do ano transacto: às 2207Z ocorreu uma avaria no satélite 22, que não estava a ser seguido por nenhuma das 6 estações de monitorização terrestres do GPS, pois estas apenas cobrem 93% da esfera celeste. Esta falha foi prontamente detectada pelas estações DGPS americanas, que avisaram o centro de controlo dos satélites GPS, o qual, após confirmar a avaria, enviou um comando ao satélite, retirando-o de serviço a partir das 2358Z. No entanto, mesmo com a “ajuda” das estações DGPS, a anomalia persistiu durante cerca de 2 horas. Nesse período, os utilizadores do GPS (ao usarem o satélite avariado) estiveram sujeitos a erros superiores ao normal, mas os utilizadores do DGPS não foram afectados, pois as respectivas estações já tinham sinalizado o

número do satélite que estava com problemas.

Relativamente ao DGPS, a sua maior vulnerabilidade consiste em só ser útil se o GPS estiver em funcionamento, o que é uma dependência relativamente a um sistema operado por um país que não o nosso. No entanto, numa era em que as inter-dependências são cada vez maiores, seria utópico pensar que Portugal poderia ser autónomo ao ponto de possuir um sistema de radionavegação inteiramente sob seu controlo. Assim, se os nossos navegantes já estão habituados a usar o GPS, resta tentar implementar um sistema que minore as suas vulnerabilidades, como fizeram, ou estão a fazer, quase todos os países desenvolvidos (ver figura 2). Além disso, não é expectável que as autoridades americanas desactivem, mesmo que temporariamente, o sistema GPS, não só por haver demasiadas infra-estruturas críticas que dele dependem, como também porque as suas forças armadas já desenvolveram a capacidade de negar a utilização do GPS a um eventual inimigo, num teatro de operações, sem

isso implicar a degradação da performance do sistema no resto do globo.

DGPS: UM SISTEMA EXTREMAMENTE POPULAR

Na viragem de milénio, já todos os Estados europeus com costa atlântica, excepto Portugal, providenciavam um serviço de difusão de correcções DGPS. Em todo o mundo, são quase 40 os países que já dispõem de estações DGPS. Os seus benefícios têm sido tais que alguns países mais desenvolvidos estão agora a alargar as suas redes de estações DGPS marítimas para zonas do interior, a fim de permitirem a utilização do sinal diferencial em actividades tais como os serviços de emergência médica, a construção civil, a geodesia e, sobretudo, o controlo ferroviário. Nos EUA, além das 51 estações DGPS costeiras, destinadas principalmente à navegação marítima, estão a ser instaladas estações DGPS

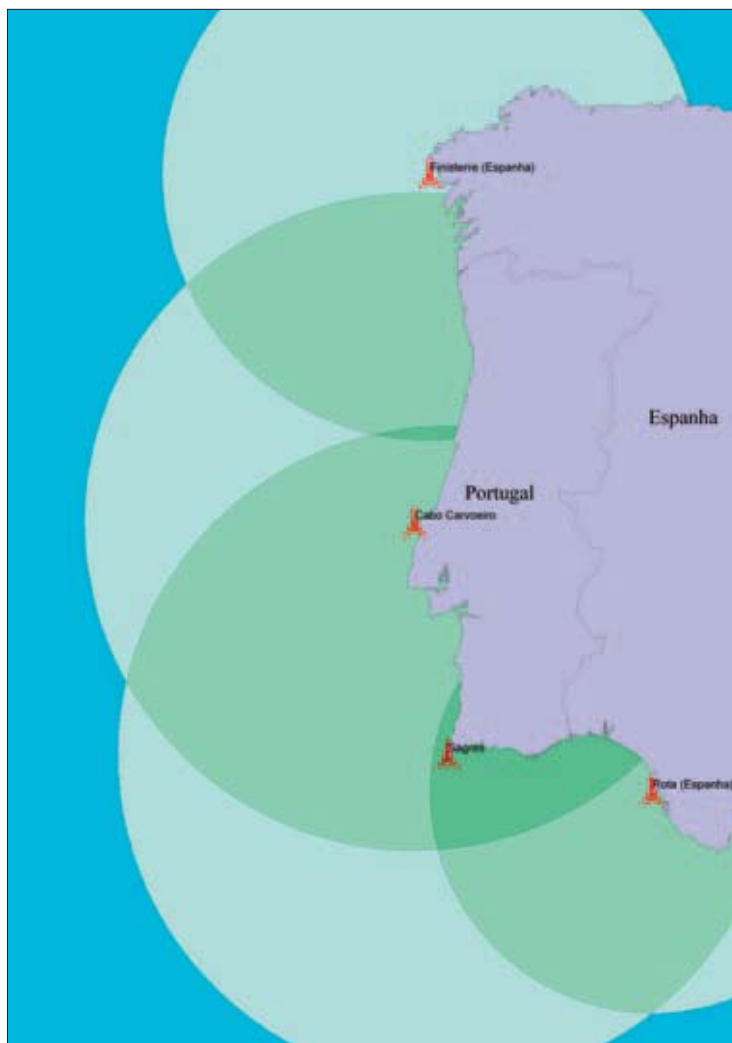


Fig. 1 – Diagrama de cobertura da rede DGPS portuguesa no continente, mostrando também a cobertura das estações espanholas adjacentes. A verde claro estão representadas as áreas onde se recebe o sinal de 1 estação DGPS; a verde intermédio estão marcadas as áreas de cobertura dupla; o verde escuro assinala as áreas onde se recebem 3 estações.



Fig. 2 - Mapa representando as estações DGPS em funcionamento em todo o mundo. A cinzento claro estão representadas as estações que estavam em funcionamento no início de 2002. A cinzento escuro estão representadas as estações planeadas nessa data, nas quais se incluíam as estações portuguesas.

para cobrir todo o território do país, conforme se pode ver na figura 2. Esta rede tomou a designação de NDGPS (*Nationwide Differential GPS*) e, quando concluída, será constituída por 126 estações no interior, que se somarão à meia centena de estações costeiras. As autoridades americanas estimam para a rede NDGPS um benefício verdadeiramente fabuloso de 152 dólares por cada dólar investido! A maior parte desses benefícios decorrerão de um muito melhor controlo ferroviário, que incluirá o seguimento permanente dos comboios, a detecção de situações de excesso de velocidade, a antecipação de eventuais colisões e, até, a imobilização de um comboio, caso a sua tripulação fique incapacitada por algum motivo.

Após os eventos de 11 de Setembro de 2001, quando se esperava um reforço dos orçamentos dos vários programas relacionados com o GPS (visto tratar-se de um sistema militar de grande valor e para o qual não existe qualquer alternativa), verificou-se o contrário, uma vez que os fundos disponíveis foram todos canalizados para a luta directa contra o terrorismo e não para a protecção e consolidação de infra-estruturas vitais, como o GPS. A excepção foi o programa relativo à rede DGPS marítima e à sua extensão ao interior (NDGPS), que, pela sua reconhecida importância, foi o único programa relacionado com o GPS a não sofrer cortes orçamentais.

A REDE DGPS PORTUGUESA

Relativamente ao nosso país, o Instituto Hidrográfico elaborou o projecto de instalação de uma rede DGPS, o qual prevê a instalação de 4 estações transmissoras de correcções, ficando 2 no continente e 1 em cada um dos arquipélagos (ver tabela 1). As 2 estações DGPS do continente, localizadas no Cabo Carvoeiro e em Sagres, vão ser inauguradas em 3 de Dezembro deste ano. A instalação das estações da Horta e do

Porto Santo aguarda a obtenção do necessário financiamento.

Além destas estações DGPS, foi também instalada, na Direcção de Faróis, uma estação de controlo, que efectua a monitorização e controlo, em tempo real, do funcionamento dos vários componentes das estações DGPS, através da troca de mensagens num sistema de comunicações, que no caso português é uma linha telefónica comutada. A estação de controlo recebe relatos periódicos de cada estação DGPS (por exemplo: informação sobre o seu estado de funcionamento) e é notificada, em tempo quase real, dos alarmes ocorridos em cada uma delas.

A comunicação entre a estação de controlo e a estação de Sagres faz-se através de uma linha telefónica do Sistema Integrado de Comunicações Militares (SICOM), que tem as vantagens de ser uma linha segura e de não implicar quaisquer

Carvoeiro permite, em conjunto com as estações espanholas do Cabo Finisterre e de Rota, que toda a faixa costeira nacional esteja sempre coberta por, pelo menos, duas estações DGPS, conforme se pode constatar no diagrama de cobertura da página anterior. Assim, se uma estação, qualquer que ela seja, tiver uma avaria, nunca deixará de haver cobertura pelo sistema DGPS na faixa costeira nacional:

- se a estação DGPS de Sagres tiver uma avaria então a costa sul de Portugal permanecerá coberta pela estação DGPS de Rota e a costa ocidental permanecerá coberta pela estação DGPS portuguesa do Cabo Carvoeiro, havendo ainda uma parte dessa costa coberta em duplicado pela estação espanhola de Finisterre, e;

- se a estação do Cabo Carvoeiro tiver uma avaria então a costa sul de Portugal, bem como a costa ocidental abaixo do Cabo Mondego, permanecerão cobertas pela estação DGPS instalada em Sagres e a costa ocidental portuguesa acima da Figueira da Foz permanecerá coberta pela estação DGPS do Cabo Finisterre.

Antes de abordar a instalação de cada uma das estações DGPS, gostaria de sublinhar que ambas as estações serão alimentadas pela corrente da rede pública, dispondo de um gerador de emergência e, ainda, de um conjunto de baterias, para as manter em funcionamento durante o curto período de tempo que poderá mediar entre uma falha de energia e a entrada em funcionamento do gerador de emergência. Se, por qualquer razão, o gerador de emergência não arrancar, então as baterias manterão a estação em funcionamento durante cerca de 5 horas, sendo difundido um Aviso à Navegação notificando os navegantes da hora a que a estação deixará de funcionar.

	N.º de estações	Localização	Alcance teórico	Freq.
Portugal Contin.	2	ERN de Sagres	200 mi	305,5 kHz
		Farol Cabo Carvoeiro	200 mi	311,5 kHz
Açores	1	Horta	300 mi	308,0 kHz
Madeira	1	Porto Santo	200 mi	287,5 kHz

Tab. 1 - Arquitectura prevista para a rede DGPS portuguesa

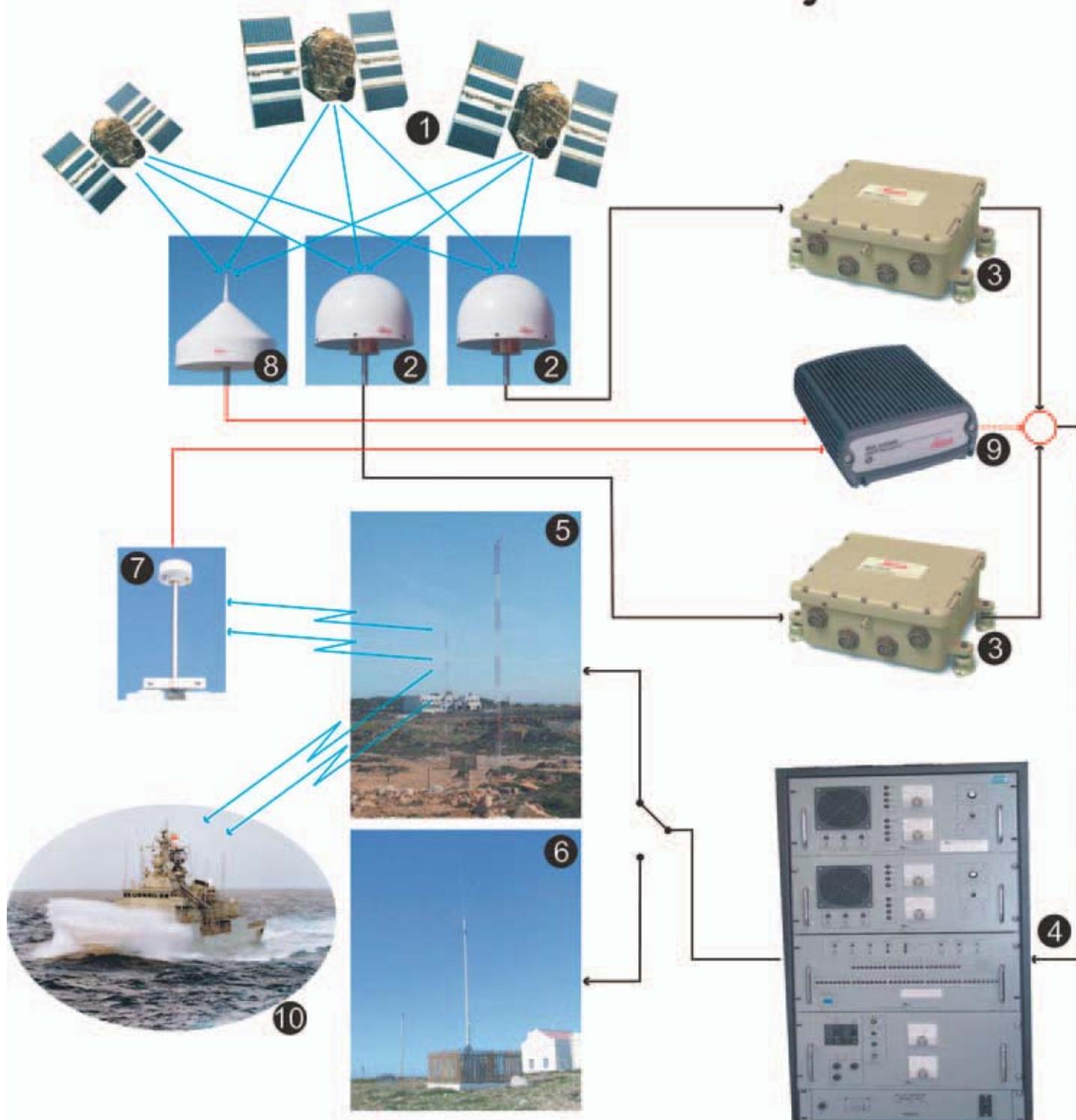
custos de utilização. Já com a estação do Cabo Carvoeiro, emprega-se uma linha telefónica RDIS, alugada à PT, dado o SICOM não chegar a Peniche.

A instalação de uma estação DGPS no Cabo de Sagres e de outra no Cabo

A ESTAÇÃO DGPS DO CABO CARVOEIRO

A estação DGPS do Cabo Carvoeiro foi instalada junto ao respectivo farol. As antenas GPS foram montadas num mastro

Funcionamento de uma estação DGPS



- 1 - Satélites GPS: Transmitem um sinal rádio que permite aos utilizadores determinar a sua posição na Terra.
- 2 - Antenas GPS das estações de referência: Recebem o sinal transmitido pelos satélites GPS.
- 3 - Estações de referência: Calculam a posição GPS, comparam-na com a sua posição real e geram correcções diferenciais. (A estação de referência que está a gerar as correcções que vão ser radiodifundidas designa-se como activa e a outra como passiva).
- 4 - Unidade transmissora (composta por 2 transmissores inter-mutáveis): Amplifica o sinal recebido da estação de referência activa. (Em caso de falha num transmissor, o sistema comuta automaticamente para o outro).
- 5 - Antena de transmissão primária: Radiodifunde o sinal com as correcções diferenciais.
- 6 - Antena de transmissão secundária: Funciona como *back-up* à antena primária.
- 7 - Antena DGPS do monitor de integridade: Recebe as correcções diferenciais.
- 8 - Antena GPS do monitor de integridade: Recebe o sinal transmitido pelos satélites GPS.
- 9 - Monitor de integridade: Aplica as correcções diferenciais ao sinal dos satélites, obtendo a posição DGPS e determinando o seu erro. Se o erro for superior a um valor pré-definido então o monitor de integridade comuta da estação de referência activa para a passiva.
- 10 - Utilizador: Recebe as correcções diferenciais, obtendo posições com uma exactidão melhor do que 3m.

com 7m de altura, fixo ao varandim da cúpula do farol, de forma a poderem receber o sinal dos satélites GPS sem qualquer obstrução. As estações de referência (que são as unidades que, efectivamente, calculam as correcções), o monitor de integridade e os transmissores foram instalados num contentor construído para o efeito e colocado junto ao edifício do farol. O sistema foi concebido para que esses equipamentos funcionem por tempo quase indefinido, sem intervenção humana, sendo que o contentor dispõe de 2 sistemas de ar condicionado independentes, extintores que podem ser activados automática ou manualmente e no local ou à distância (a partir da Direcção de Faróis) e, ainda, alarmes de incêndio, temperatura elevada, humidade elevada, disparo do extintor, intruso e falha de corrente.

Nesta estação, tal como na de Sagres, existem duas antenas de transmissão, pois estas sofrem bastante com o mau tempo e com a corrosividade e salinidade típicas dos ambientes marítimos, sendo necessário efectuar pequenas reparações e acções de manutenção, com alguma frequência. Assim, quando uma antena estiver indisponível, utilizar-se-á a outra para radio-difundir as correcções diferenciais.

A antena principal do Cabo Carvoeiro é uma antena em forma de T, com um comprimento de 92m, a qual está suspensa em dois mastros de 27m de altura. Em virtude das suas dimensões, esta antena não podia ser instalada nos terrenos da Marinha onde está localizado o farol. Dessa forma, foi estabelecido um protocolo entre a Marinha Portuguesa e a Câmara Municipal de Peniche, segundo o qual esta se comprometeu a ceder uma parcela de terreno anexa ao farol, para instalação da antena principal da estação DGPS, a título precário e gratuito e por tempo indeterminado, cessando a cedência apenas quando terminar a exploração do sistema DGPS. Como contrapartida, a Marinha comprometeu-se a usar materiais adequados à sua integração na zona, a manter a antena e referida vedação em perfeito estado de conservação e a desmontá-las quando cessar a operação da estação DGPS.

A antena secundária é a antena de radiofarol, que deixou de ser utilizada quando da desactivação dos radiofaróis portugueses, em 31 de Dezembro de 2000. Essa antena foi beneficiada e vai funcionar como *back-up* para a estação DGPS.

Relativamente à alimentação eléctrica de emergência, o farol do Cabo Carvoeiro possuía um gerador, mas dado o seu envelhecimento, optou-se por adquirir um novo, com maior capacidade (15 kVA), que não só servirá a estação DGPS, como também poderá alimentar todos os equipamentos eléctricos do farol propriamente dito.

A ESTAÇÃO DGPS DE SAGRES

A segunda estação DGPS do continente foi instalada na Estação Radio Naval (ERN) de Sagres, que foi desactivada em 31 de Outubro de 2000. Embora tenham ficado vagos alguns edifícios onde se poderiam instalar as estações de referência, o monitor de integridade e os transmissores, isso teria implicado realizar obras significativas, pelo que se optou por instalar esses equipamentos num contentor semelhante ao do Cabo Carvoeiro. Esta opção, além de uniformizar as duas estações DGPS portuguesas, tem a vantagem de facilitar a instalação dos sistemas de apoio, como os sistemas de ar condicionado e os alarmes.

No caso de Sagres, como não existem obstruções significativas e existe boa visibilidade da esfera celeste, as antenas GPS – que recebem os sinais dos satélites, os quais vão depois ser processados a fim de gerar as correcções necessárias – foram instaladas em mastros montados no próprio contentor da estação DGPS.

Relativamente às antenas de transmissão – que são aquelas que efectivamente põem no ar as correcções diferenciais – foi instalada uma antena primária, em tudo semelhante à do Carvoeiro, e procedeu-se à beneficiação de uma antena antiga, para servir como antena secundária da estação. Era uma antena que havia sido usada no serviço de socorro marítimo, em Morse, nos 500 kHz. Como esse serviço cessou em 1 de Fevereiro de 1999, a antena iria ser desmontada, mais dia menos dia. Com a sua beneficiação, conseguiu-se obter uma antena de recurso, com gastos insignificantes.

Em termos de alimentação eléctrica de emergência, ela será fornecida pela Força Aérea Portuguesa, que dispõe no local de 2 geradores com capacidade sobran-te, tendo sido necessário adquirir apenas as baterias, que como já se disse terão capacidade para cerca de 5 horas.

NAVEGAR COM DGPS

A exactidão conseguida pelos navegantes após a aplicação de correcções DGPS está condicionada por vários factores, alguns dos quais não dependem de quem fornece o serviço DGPS, nomeadamente:

- Performance do equipamento DGPS usado pelo navegante;
- Situação do sistema GPS: número de satélites, ângulo de elevação, geometria e relação sinal/ruído;
- Condições atmosféricas na área e separação entre a estação DGPS e o navegante.

De qualquer maneira, estima-se que, em Portugal, o erro seja inferior a 3m em toda a costa. Com exactidões nesta ordem de grandeza, assume particular significado o sistema geodésico de referência em que se

está a trabalhar, i.e. o *datum*. As estações DGPS, bem como o sistema GPS, trabalham em *World Geodetic System – 1984* (WGS-84), pelo que as coordenadas obtidas nos respectivos receptores vêm, normalmente, nesse sistema de referência. Dessa forma, os navegantes devem ter o cuidado de as transformar para o *datum* da carta náutica, antes de aí implantarem a sua posição GPS ou DGPS. A maioria das cartas náuticas oficiais da costa continental portuguesa, designadamente da área coberta pelas estações DGPS, vêm expressas em *datum* Europeu, havendo ainda algumas (poucas) referidas ao *datum* Lisboa, sendo que todas as de maior escala possuem uma nota indicando qual a correcção a aplicar antes de nelas implantar uma posição GPS ou DGPS. Essa correcção anda na ordem de 185m no caso do *datum* Europeu e de 210m no caso do *datum* Lisboa.

Outra alternativa, consiste em escolher, no próprio receptor DGPS, o *datum* em que se pretende que a posição seja apresentada, pois a maioria dos receptores mais modernos já efectua eles próprios a transformação. No entanto, desaconselha-se este procedimento pois os algoritmos de transformação empregues podem não ser os mais correctos.

No caso das cartas electrónicas de navegação oficiais, esse problema já não se põe, pois elas são sempre referidas ao WGS-84.

CONCLUSÃO

Com a concretização deste projecto no continente, Portugal volta a possuir um sistema de radionavegação de base terrestre. Não contando com os radiofaróis, que nos últimos anos da década passada já pouco ou nada eram utilizados para efeitos de navegação, as estações DGPS portuguesas são as dignas sucessoras das estações Omega diferencial, que Portugal instalou na longínqua década de 70. Só que, sinal dos tempos, enquanto estas permitiam exactidões na ordem de 0,3 a 1 milha (ou seja entre 555 e 1.852m) agora falamos de erros máximos de 2 ou 3 m!

No entanto, realça-se, mais uma vez, que mais importante do que a melhoria de exactidão associada ao DGPS é a capacidade de alertar os navegantes para a ocorrência de avarias ou falhas no sistema GPS.

Finalizo referindo que o sinal DGPS está disponível para todos os utilizadores, não sendo necessário pagar nada para beneficiar deste serviço. Basta que o utilizador possua um receptor capaz de receber as correcções diferenciais, sendo que a maioria dos receptores GPS pode ser modificado para as receber.



Sardinha Monteiro
1TEN

Três esquadras para o controlo do Índico

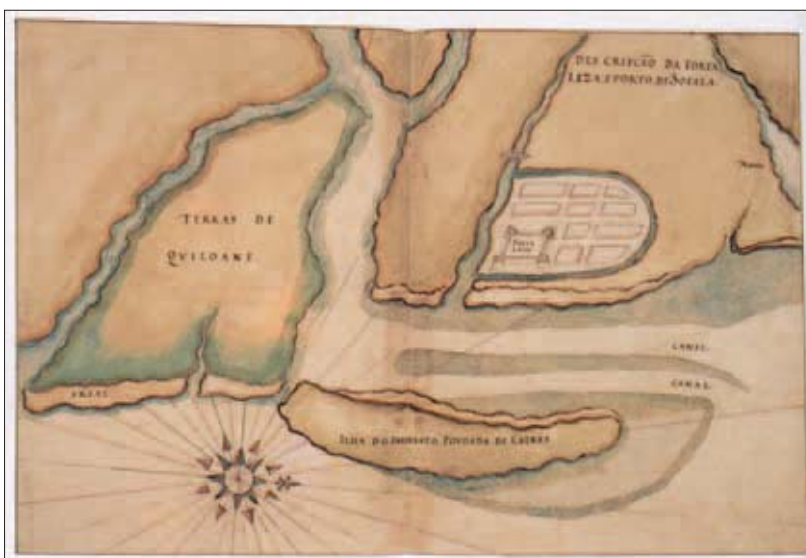
A julgar pelo que nos dizem os cronistas, a esquadra de Pêro de Anaia estava preparada para sair com D. Francisco de Almeida e sob o seu comando general. Contudo, a nau que iria ser comandada por Anaia afundou-se ainda no Tejo, antes da partida, e D. Manuel resolveu mandar avançar o “Vice Rei” com 14 naus e seis caravelas, deixando seis navios para trás, que seguiriam quando fosse possível. A nau afundada foi substituída e Pêro de Anaia saiu, finalmente, a 18 de Maio, com direcção a Moçambique, em princípio (de acordo com o texto do regimento dado a D. Francisco de Almeida) para que todos se encontrassem num local cujo nome não é possível identificar no documento.

D. Francisco de Almeida seguiu rumo ao Sul e apercebeu-se que alguns dos seus navios tinham menos qualidades veleiras atrasando a esquadra. De forma que decidiu dividir a esquadra em duas partes: uma delas seguiria à frente e seria comandada por ele próprio; outra iria andando como pudesse comandada por Bastião de Sousa ou por Manuel Peçanha (são as versões diferentes de Barros e Castanheda, havendo, no entanto uma explicação sobre como se pode ter gerado esta confusão: Manuel Peçanha era sogro de Bastião de Sousa e navegava na sua nau, achando Castanheda que D. Francisco o quis honrar por pensar que seria ele o seu sucessor na Índia). Encontrar-se-iam em Moçambique.

É curioso notar como Fernão Lopes de Castanheda fala desta partida e a forma caricata como se refere à in experiência de alguns marinheiros. Diz-nos ele que “quando haviam de governar a bombordo, que é da mão direita, governavam a estibordo que é da esquerda (sic), o que vendo João Homem [Capitão de um dos navios], disse ao piloto que falasse aos marinheiros por vocábulos que eles sabiam: quando quisesse que governassem a estibordo, dissesse alhos; e quando a bombordo, cebolas. E mandou pendurar uma réstia destas coisas”. Eu devo dizer que – para além do engano inicial, ao trocar bombordo por estibordo – a

situação parece demasiado caricata para ser verdadeira. Como se sabe, o leme nos navios do século XVI era feito com uma cana de leme, a que tinham de se agarrar vários marinheiros, para manterem o navio no rumo. Esse leme não estava no convés, nem era possível que quem o estivesse a manobrar visse o caminho ou mesmo a mareação das velas. Por isso era necessário que o piloto desse as vozes de manobra para uma espécie de “casa do leme”. Ora, podia

estar presente no espírito do Capitão: se esperasse por Anaia, perderia a monção e, nesse ano, não haveria novos navios portugueses na Índia. Por outro lado, Anaia (como veremos) também tinha instruções precisas, e podia cumprir a sua parte da missão sem a ajuda de D. Francisco de Almeida. De facto, o que ele fez, depois de sair de Lisboa, foi navegar para sul e seguir o caminho normal da rota do Cabo da Boa Esperança. Provavelmente terá dado a volta demasiado a Sul (pode ter chegado aos 45° de latitude Sul) e sofreu as agruras do frio Inverno austral, chegando a Sofala apenas com os navios comandados pelo seu filho, Francisco Anaia, e pelo de Manuel Fernandes. Só mais tarde lhe apareceram os de Pêro Barreto Magalhães, João Queirós e o de João Vaz de Almada (João Vaz de Almada substituiu João Leite no comando de um dos navios, porque este morrera num acidente, durante a viagem no Atlântico). A fortaleza de Sofala foi construída de forma



Porto de Sofala e sua fortaleza.

acontecer que alguns mais novatos hesitassem na acção pronta à voz do piloto, mas daí até chegar aos alhos e cebolas, parece-me que vai uma confusão entre a realidade e uma daquelas histórias que ainda hoje se contam a bordo, e que costumam ser razão de risota geral. Que recomendariam eles como remédio aos novatos que enjoavam?... Nada de bom, concerteza!

Entretanto, D. Francisco de Almeida alcançou as Ilhas Primeiras (zona de Angoche) a 18 de Julho. Mandou dois navios a Moçambique saber de cartas deixadas pelas esquadras anteriores e partiu em direcção a Quíloa, que acabou por atacar. Substituiu o rei local por alguém da confiança dos portugueses, e iniciou a construção de uma fortaleza. Depois disso foi atacar Mombaça e seguiu directo para a Índia, sem passar por Melinde, para que não perdesse a Monção. Em princípio, com este procedimento estava a desobedecer ao regimento dado por D. Manuel, não esperando por Pêro de Anaia para ir a Sofala, mas – repare-se! – o regimento tem indicações de carácter geral e pormenores. Uns e outros enquadram-se numa missão que tem de

pacífica e mediante um acordo com um chefe local. Pêro de Anaia ficou como seu Capitão, apoiado por artilharia, por uma pequena guarnição e por um bergantim (?) construído no local. Seu filho ficou como Capitão do Mar da costa de Sofala, dispondo de dois navios que – como já era normal na Índia – deveriam correr a costa africana, dedicando-se ao corso e procurando controlar o comércio do ouro, que se exercia, sobretudo com a região de Cambaia. Os restantes navios partiram para a Índia, onde carregariam de especiaria e regressariam ao reino (na verdade só dois conseguiriam fazê-lo).

D. Francisco começava o seu “vice-reinado” construindo a fortaleza de Angediva – que mais tarde se verificou não ser apropriada aos objectivos portugueses – e colocando no mar mais duas armadas: uma controlaria o espaço marítimo de Cambaia até ao Mar Vermelho (Armada de Cambaia), e outra a costa indiana até à ilha de Ceilão (Armada da Índia). Era o primeiro plano de controlo total do espaço marítimo Índico.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

O Colégio Militar e a Marinha

Oficiais ex-alunos e o seu contributo para a Nação

(1ª Parte)

Por ocasião das comemorações do Bicentenário do Colégio Militar, em 3 de Março de 2003, a Revista da Armada não pode deixar de se associar a tão importante efeméride, porquanto aquela Instituição contribuiu de forma muito significativa para enaltecer a própria Armada, através dos seus servidores, antigos alunos daquele prestigiado estabelecimento de ensino.

Neste sentido, pelo seu valor histórico, oferece-se como oportuno dar conhecimento a toda a Corporação de um artigo do Contra-Almirante António Horta Galvão de Almeida Brandão, publicado há vinte anos nas Revistas "Independência" e da "Associação dos Antigos Alunos do Colégio Militar", que ainda hoje mantém completa actualidade.

INTRODUÇÃO

A Marinha que, na frase de um marinheiro ilustre, não gosta de gostar, foi sempre parcimoniosa e discreta quanto à apreciação e recompensa dos actos dos seus elementos.

E se de tempos a tempos venera a memória dos que mais se distinguem – os poucos que, transcendendo a corporação se afirmaram a âmbito nacional – muitos são os que, embora de carreira brilhante e contributo valioso, têm quando muito, a sua história discretamente registada nos arquivos e livros-mestres, onde só os curiosos a farão reviver, de quando em quando.

É neste sentido que, em comemoração do 180º. Aniversário da fundação do Colégio Militar e a convite do meu velho amigo Carlos Vieira da Rocha me proponho nesta singela palestra que V. Ex^{as}. paciente e benevolmente, estou certo, vão escutar, homenagear a memória de

uns tantos "ex-meninos da Luz" que, nestes últimos dois séculos, muito contribuíram para o prestígio da Marinha e da Nação.

Recordo, já lá vão 50 anos, o relativo "à vontade" com que os "ex-meninos da Luz" do meu curso de marinha enfrentaram as primeiras "militarices" na sua qualidade de candidatos, na chamada viagem de adaptação a bordo da "Sagres", em paralelo com os candidatos paisanos. Tal descontração daria lugar à frase desconfiada de certo oficial instrutor, quando o pai de um "menino da Luz" lhe comunicava, referindo-se ao curso do seu filho, que os oriundos do Colégio Militar eram sete ao todo.

"Serão as sete virtudes teologais ou antes os sete pecados mortais?", interrogava o oficial em resposta.

Passado meio século, um dos tais candidatos paisanos, hoje almirante, ao

referir-se ao nosso curso da escola Naval num artigo publicado nos Anais do Clube Militar Naval, comenta:

"Eram 32. Havia de tudo: altos e baixos, gordos e magros, meninos bem e meninos mal criados, mazombos e folgazões, loiros e morenos, bonitos e feios... e sete do Colégio Militar que eram um caso à parte... Nada do que eram os outros; apenas do Colégio Militar."

É evidente que tanto o oficial instrutor como o meu camarada de curso, um e outro; à distância de meio século, estavam a fazer blague. E ter-se-iam certamente apercebido, depois, que o "virus" do Colégio Militar não os tornou afinal, aos sete, diferentes dos demais.

1 – De certo modo o Colégio Militar diz pouco à Marinha. Estabelecimento militar fundado pelo Exército e a si pertencente, nunca pelo seu professorado

Combatentes no Ultramar no Fim do Séc. XIX



CMG
J. J. Almeida Carvalho
1862-1917



CTEN
Caetano Pereira
1865-1949



CALM
Hopffer Gomes
1866-1938



CFR
Fragozo Pereira
1868-1936



CFR
Branco Martins
1869-1922



CTEN
Castro Moreira
1868-1915

ou direcção passou, conforme julgo, um só oficial da Armada, ao contrário do que tem acontecido, de forma recíproca, entre as restantes escolas militares destes dois ramos das Forças Armadas. Os ex-alunos do colégio que terminaram, até hoje, o seu curso da Escola Naval são também uma expressiva minoria face aos restantes. Não terão, neste longo período, excedido as três centenas de oficiais, o que representa uma escassa percentagem de 10%, e que não está distribuída de modo uniforme. Há períodos mortos de candidatos à Escola Naval. Porquê tal facto? Não se podendo tirar precisas conclusões, alguns factores haverá no entanto a ponderar.

De 1813 – ano em que localizamos o primeiro ex-aluno – até cerca de 1873, altura em que o Colégio Militar se estabeleceu definitivamente na Luz e foi equiparado a liceu nacional, os que seguiram a carreira naval contam-se pelos dedos e normalmente não completavam o seu curso colegial. Nesse período o Colégio preparava essencialmente oficiais de Infantaria e Cavalaria, pelo que os candidatos ainda teriam de passar pela Academia de Marinha, como depois pela Escola Politécnica, para ficarem com as habilitações consideradas necessárias.

Outro tanto aconteceria com os que se destinavam às armas de Artilharia e Engenharia. A partir de 1870 há mais admissões à Escola Naval, com altos e baixos e épocas mortas, como se disse.

São períodos de maior admissão os anos do fim do século passado, época das campanhas do Ultramar e do ressurgimento naval de 1900; a década de 1930 a 1940, correspondente ao ressurgimento naval do Estado Novo, e ainda o período imediatamente anterior à guerra do Ultramar, entre os anos de 1950 e de 1960.

São períodos de admissão mínima os do começo do século até 1930, que de certo modo, correspondem aos anos agitados dos movimentos revolucionários e da primeira grande guerra, bem como a uma fase do cíclico “Zero Naval”; o período de 1940 e 1950, e a partir de 1961, em que as admissões às Escolas Militares diminuíram bastante.

Quanto ao historial do Colégio, apenas uns dois breves artigos encontramos nas publicações da Armada. O primeiro, comemorativo do centenário do Colégio Militar em 1903, foi publicado nos Anais do Clube Militar Naval e é da autoria do capitão-de-fragata João Baptista Ferreira. Descrevendo as cerimónias comemorativas de então, afirmava:

“A emulação, a linha militar ali adquirida na infância acompanha os alunos durante toda a sua carreira e só se extingue com a vida.”

O outro artigo, mais recente, foi publicado na Revista da Armada de Abril de 1979, e é da autoria do nosso camarada capitão-tenente Pinto Machado, que diz: “O aluno guarda dentro de si... o estatuto da democracia da camaradagem que é mais amplo e mais saudável do que tudo aquilo que se aprende em livros e em sermões, por vezes demagógicos e irreais.”

Palavras, umas e outras, desfasadas oito décadas mas sempre oportunas, em especial na presente conjuntura anti-militarista em que vivemos.

2 – Dos primeiros alunos que, frequentando o Colégio Militar entre 1814 e 1834, ingressaram na Marinha, poucos foram os que atingiram os altos postos. Vivia-se em período agitado que culminou na guerra civil, finda a qual a Armada Nacional de vela, representante duma antiga grandeza naval, sofreria um rude golpe com a derrota que lhe fora infligida pela esquadra de Napier na batalha do Cabo de S. Vicente, em 1833.

A Marinha de então, que já se fragmentara com a ida da esquadra para o Brasil, era na sua quase totalidade legitimista; e poucos oficiais, e só de baixa patente, aderiram de começo à causa liberal. Entre esta minoria, que se bateu na Terceira e no cerco do Porto, distingue-se Pedro Alexandrino da Cunha, que teria uma curta, mas brilhante carreira. É este o primeiro ex-aluno que segue a carreira naval.

Saído do Colégio por ter completado 17 anos de idade é promovido a alferes, frequentando no entanto a Academia da Marinha.

Toma parte na revolta do Porto e depois de uma permanência em Angra, desembarca no Mindelo em 1831, na esquadra de Sertorius. Era já então segundo-tenente da Armada, para onde fora transferido do Exército. Bate-se no cerco do Porto às ordens directas do ministro da marinha, comandando as baterias guarnecidas pelo pessoal dos navios.

Após a vitória liberal e já capitão-tenente, segue para Angola em 1836 comandando a corveta “Isabel Maria”. Tem nessa província uma notável acção na repressão ao tráfico da escravatura, cruzando o seu litoral e ocupando S. João Batista de Ajudá, um dos maiores focos de negócios de escravos. De 1844 a 1849 é governador-geral de Angola e aí exerce uma notável acção administrativa em que se procede à ocupação do litoral sul da província, pelo estabelecimento da primeira colónia em Moçamedes. Em 1849, já capitão-de-mar-e-guerra, é no-

Combatentes no Ultramar no Fim do Séc. XIX



1TEN
Flávio da Fonseca
1872-1921



CALM
Coutinho Garrido
1870-1951



1TEN
Leite de Sepulveda
1867-1944



1TEN
Pinto Cardoso
1869-1909



CTEN
Pimenta de Miranda
1874-1950



CFR
Silva Casqueiro
1874-1931

Combatentes no Ultramar no Fim do Séc. XIX



CMG
Azevedo Costa
1874-1940



CMG
Carvalho Crato
1867-1947



1TEN
Bivar de Sousa
1877-1911



2TEN
Barcelos Nascimento
1887-1917

meado para comandar a última nau que saiu dos estaleiros portugueses: a "Vasco da Gama", que, na sua primeira viagem ao Brasil e sob o seu comando, desbarvora frente ao Rio de Janeiro.

O Governo nomeia-o, de seguida, para governar Macau em ocasião particularmente crítica, pois vai substituir um seu camarada morto pelos chineses nas Portas do Cerco. Só governará a província dois meses e morre inexplicavelmen-

te, julga-se que envenenado. Passavam-se então acontecimentos trágicos: além das mortes seguidas dos dois governadores, vai pelos ares, por explosão nos paióis, a fragata "D. Maria II" e com ela grande parte da sua guarnição.

Com Pedro Alexandrino tomaram parte na guerra civil os segundos-tenentes, seus contemporâneos na Luz, Rafael Alencourt Braga e José Tompson. Serviram na esquadra do usurpador, como consta dos documentos da época. O primeiro deixa a marinha, pelo que não chega a ser demitido e o segundo apresentando-se em Lagos, após o combate de 5 de Julho, ao Duque da Terceira, seguirá a sua carreira naval até capitão-de-mar-e-guerra.

É também dessa época distante António de Sampaio e Pina Brederode que, pelo seu casamento, viria a ser o terceiro duque de Palmela. Em segundo-tenente embarca na esquadra inglesa tomando parte na campanha do Báltico e é citado pelo Almirantado Britânico como "dando provas de sangue-frio e valor militar". Tendo sido ajudante de campo de D. Luís e desempenhado missões diplomáticas de relevo, não deixou de ter passado por subalterno do Corpo de Marinheiros e outras funções de rotina. Terminou a carreira naval a seu pedido em 1878, no posto de capitão-tenente.

te, julga-se que envenenado. Passavam-se então acontecimentos trágicos: além das mortes seguidas dos dois governadores, vai pelos ares, por explosão nos paióis, a fragata "D. Maria II" e com ela grande parte da sua guarnição.

Com Pedro Alexandrino tomaram parte na guerra civil os segundos-tenentes, seus contemporâneos na Luz, Rafael Alencourt Braga e José Tompson. Serviram na esquadra do usurpador, como consta dos documentos da época. O primeiro deixa a marinha, pelo que não chega a ser demitido e o segundo apresentando-se em Lagos, após o combate de 5 de Julho, ao Duque da Terceira, seguirá a sua carreira naval até capitão-de-mar-e-guerra.

É também dessa época distante António de Sampaio e Pina Brederode que, pelo seu casamento, viria a ser o terceiro duque de Palmela. Em segundo-tenente embarca na esquadra

pequenas lanchas e canhoneiras que, com algumas corvetas mistas adquiridas no surto da Regeneração, constituíram uma pequena e modesta Armada que, até final do século, se voltou exclusivamente para o Ultramar. Teve no entanto, essa pequena força naval uma acção relevante na gesta da ocupação, que até à Conferência de Berlim era fundamentalmente da faixa costeira e margens dos rios, onde as pequenas unidades conseguiam chegar.

Com a simbiose da Marinha e do Ultramar no mesmo ministério, e dada a disponibilidade dos oficiais na Metrópole, é nas províncias ultramarinas que se verifica a sua maior actividade, tanto nas estações navais como em funções de governo e nos mais variados cargos. Deram, nessa fase da vida nacional uma valiosa contribuição ao país, entre outros:

- Carlos Maria Pereira Viana, na ocupação do Ambrisetete em 1885, como comandante da esquadilha de lanchas no distrito do Congo e no comando das forças navais da Guiné nas campanhas contra os papéis em 1891 e 1894, sendo-lhe atribuída a comenda da Torre e Espada.

Este ilustre oficial atingiria o posto de vice-almirante.

- Capitão-tenente Eugénio Soares Andrae, governador da Zambézia, do Zumbo e de Tete. Era oficial da Torre e Espada.

- 1º. Tenente Augusto de Melo Pinto Cardoso que foi o companheiro de Serpa Pinto na expedição de 1884 ao Niassa, substituindo-o na parte final da expedição, devido a doença deste, e terminando em Quelimane um percurso de 2.500 quilómetros. Ajudante de campo de D. Luís e governador de Inhambane, pediu a sua demissão de oficial da Armada, após o 5 de Outubro de 1910.

- Guarda-marinha João Baptista Ferreira promovido a 2º tenente por distinção em combate, em 1887, na acção para a conquista de Tungue, comandando uma força de desembarque da canhoneira "Vouga". É agraciado com o grau de cavaleiro da Torre e Espada.



A. Almeida Brandão
CALM

N.R.

Face à dificuldade em posicionar as fotografias dos oficiais junto do texto onde são referidos os seus nomes, optou-se por agrupá-los de acordo com as funções mais importantes exercidas. Ao mesmo tempo, para além do nome, vai indicado o posto máximo atingido, assim como as datas de nascimento e falecimento.

(Fotos do Arquivo Central –
– Biblioteca Central da Marinha)

Combatentes na 1ª Grande Guerra



1TEN
Azeredo e Vasconcelos
1889-1918



CTEN
Santos Moreira
1891-1938

3 – Finda a guerra civil, a Armada Nacional entra em período de franca decadência. No Tejo acabavam de arruinar-se as derradeiras naus e fragatas do antigo regímen. A instabilidade política, produto de constantes pronunciamentos militares, a brusca passagem da navegação à vela para a de vapor, com a consequente evolução do armamento dos navios, e a ausência de uma capacidade industrial mínima, apenas nos permitiu a construção de

Sobre a actividade do cosmógrafo Pedro Nunes

Qualquer pessoa familiarizada com a obra e a personalidade de Pedro Nunes (1502-1578) conhece bem alguns traços do seu perfil, frequentemente mencionados em todos os textos que dele falam:

1. Em vida, Pedro Nunes manteve algumas polémicas com os “homens do mar”, facto que é atestado quer pelos escritos do próprio Nunes, quer por informes de outros.

2. Nos seus escritos propõe estimativas e procedimentos que são impraticáveis no mar, ou manifestamente desajustados relativamente aquilo que todos os pilotos já haviam experimentado como mais adequado.

3. Os instrumentos e processos de medida que propôs – o nónio, o instrumento de sombras e o anel náutico – se bem que correspondendo à materialização de ideias sempre criativas e interessantes, enfermam todos eles de dificuldades de construção ou uso que os tornaram inúteis para a prática marítima.

Tudo isto é bem sabido, mas em nada diminui a estatura intelectual de Pedro Nunes. De facto, quem inspecione com alguma atenção as suas obras reconhece nelas os sinais indimentáveis de um matemático criativo de alto nível, um julgamento que os seus contemporâneos, dentro e fora de Portugal, nunca questionaram. A fama de Nunes foi muito grande durante a sua vida e manteve-se várias décadas após a sua morte. A influência dos seus trabalhos nos círculos de matemáticos europeus está hoje em dia bem atestada (1).

Estas considerações levaram a que muitas vezes Pedro Nunes fosse designado de forma sucinta como um “sábio de gabinete”, um teórico, e que a sua influência directa sobre a náutica portuguesa quinhentista tivesse sido questionada.

Curiosamente, foram alguns ilustres oficiais da Armada os que mais se insurgiram contra a relevância das contribuições de Pedro Nunes para a náutica do seu tempo. O almirante Moraes e Sousa, que não nutria grande simpatia pela figura de Pedro Nunes, escreveu: “Pedro Nunes não teve influência alguma na ciência náutica do seu tempo. A

sua existência passou despercebida dos pilotos que viviam num meio muito afastado, a todos os respeito, daquele em que vivia o afamado matemático e que continuaram a praticar os mesmo processos antigos, a que os desconhecedores do assunto chamavam rotineiros, mas que representavam toda a ciência náutica então conhecida” (2). Em anos mais recentes, o almirante Teixeira da Mota não hesitou em classificar como preju-

estar persuadido de que ela fora prejudicial para o desenvolvimento da marinharia portuguesa; não nos atrevemos a ir tão longe, mas estamos em crer que o grande matemático, com as suas observações teóricas, em nada contribuiu para que ela se aperfeiçoasse” (3).

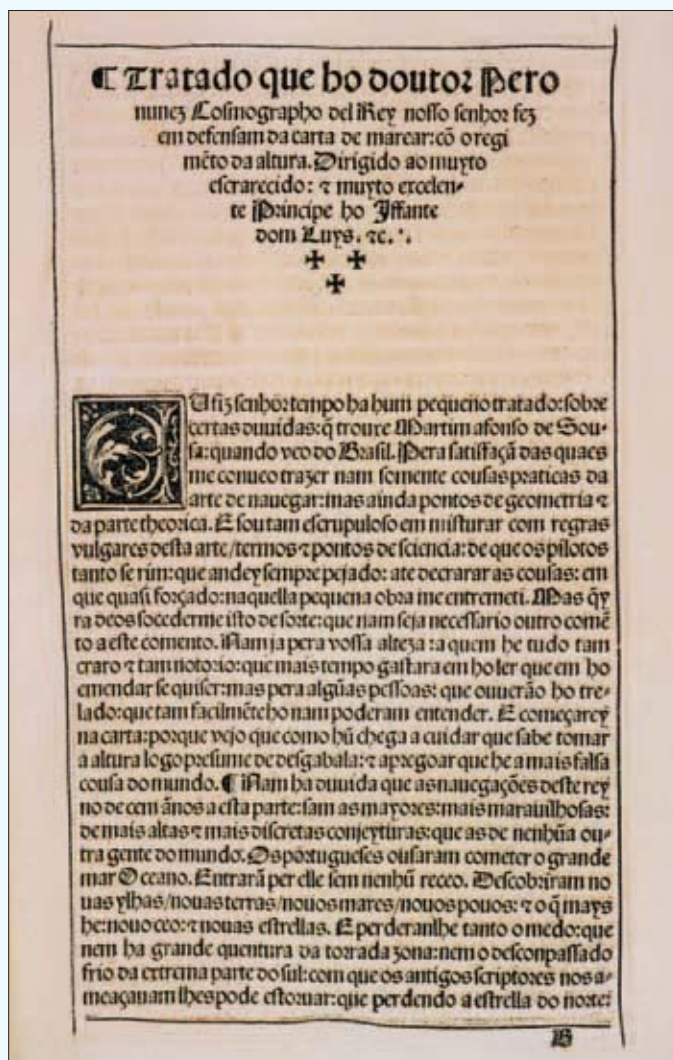
Que pensar de tudo isto?

Há aqui um problema histórico – simples, mas de fundo – que importa clarificar e que, quanto a mim, deveria ter sido cuidadosamente ponderado antes de se emitirem os pareceres atrás mencionados.

Quase tudo o que sabemos acerca de Pedro Nunes chegou-nos através dos seus livros. Sem dúvida isso é o mais importante, mas é preciso ter presente que esses livros, como todos os livros, foram escritos com propósitos bem definidos. Nos seus textos, Nunes procede como um matemático e dirige-se à selecta audiência dos maiores matemáticos do seu tempo. As suas obras são complexas e sofisticadas; o seu intuito é abstracto e teórico. Se houvesse quaisquer dúvidas, o próprio latim que usou na maioria dos seus trabalhos, denuncia a audiência erudita a que se dirigeia.

Além disso, embora as questões relacionadas com a náutica tenham sido centrais nas investigações de Nunes, a maioria dos seus textos não aborda estes assuntos e não tem por isso relevância para a navegação. A maior parte do *De crepusculis* (1542); todo o *De erratis Orontii Finaei* (1546), à excepção de uns capítulos finais; o seu extenso e importante “In Theoricas Planetarum Georgii Purbachii Annotationes Aliquot”, incluído nas *Opera* (1566); todo o *Libro de Algebra* (1567); nenhum destes

trabalhos se refere a questões náuticas. São trabalhos de astronomia teórica, de geometria, de álgebra. Mesmo textos que se apresentam como sendo de *re nautica*, como o “De regulis et instrumentis (...)”, incluem longos excursos teóricos que se afastam substancialmente do tema central, ou então, como o “In problema mechanicum Aristotelis de motu navigii ex remis (...)”, são puros exercícios matemáticos e abstractos.



Pedro Nunes, *Tratado em defenlam da carta de marear*, 1537. Évora, Biblioteca Pública.

dicial a acção de Pedro Nunes na marinharia do seu tempo, um julgamento que Luís de Albuquerque transmitiu, sentindo-se, todavia, na obrigação de o atenuar: “Talvez tenhamos que rever ideias feitas sobre a presumível benéfica assistência que Nunes prestou à marinharia do seu tempo; no final da sua vida, o almirante Teixeira da Mota, que fizera em trabalhos de juventude grandes elogios à actividade cosmográfica de Nunes disse-nos

A obra publicada de Pedro Nunes é essencialmente a de um matemático, e não a de um cosmógrafo.

Não causa surpresa que, neste contexto, a apreciação que Nunes emite sobre os conhecimentos de pilotos e marinheiros seja muitas vezes negativa. Não supreende também que, neste âmbito, o que é sempre valorizado seja a inovação teórica e o desenvolvimento abstracto, em prejuízo da relevância prática. De facto, pode dizer-se que tudo isto faz parte do programa noni-ano em matemática, um programa que insiste declaradamente na dicotomia entre a *arte* e a *ratio* – como deixou expressamente assinalado no título do seu *De arte atque ratione navigandi* (1573).

Não quero com isto dizer que as contribuições de Nunes para a navegação tenham sido menores. Pelo contrário, as suas muitas contribuições para variados aspectos relativos à navegação foram, sem dúvida, o legado mais importante do seu trabalho. Mas foram contribuições *teóricas*, que se ofereciam como tal. Como sempre sucede em Ciência, foi necessário que decorresse algum tempo até que essas ideias teóricas pudessem ser transformadas em aplicações e melhoramentos práticos. Dificilmente as inovações de Pedro Nunes em navegação teórica – algumas delas verdadeiramente notáveis – seriam integradas na marinharia *do seu tempo*.

Por isso, procurar a influência de Pedro Nunes na marinharia portuguesa do século XVI inspecionando textos que não tinham por objectivo sequer comunicar com esses marinheiros – apesar do que as palavras de Nunes por vezes deixam entender – parece-me ser um erro de julgamento. Pela mesma razão, citar as palavras de Pedro Nunes nesses trabalhos, sem clarificar o contexto em que foram escritas, é um convite ao engano (4).

Dito de outra maneira. As actividades matemático-teóricas de Pedro Nunes foram as que deixaram o registo documental mais importante. O seu perfil matemático e a importância das suas contribuições para a história da matemática são, por isso, razoavelmente simples de caracterizar. Porém, não é lícito concluir que Nunes foi apenas um teórico insensível aos constrangimentos da vida no mar, examinando somente os seus textos de teoria. O que falta conhecer é a sua acção como cosmógrafo, acção que, pela sua própria natureza, deixou um registo histórico muito mais fragmentário e de acesso muito mais difícil – para já não mencionar as várias calamidades que se

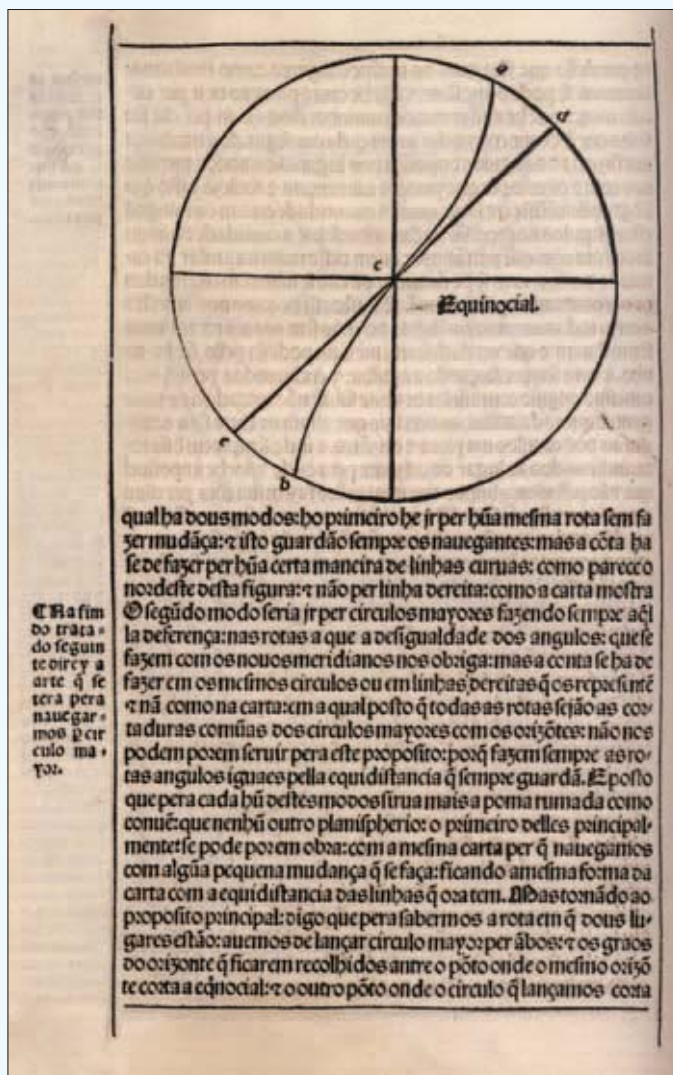
abateram sobre os arquivos dos Armazéns da Guiné e da Índia, onde essa documentação presumivelmente se encontraria.

Não é meu objectivo avaliar o impacto de Pedro Nunes na marinharia portuguesa do seu tempo. Esta é uma questão complexa que não pode sequer ser afluída no pouco espaço de que disponho. Procurarei, todavia, ajudar a clarificar um aspecto que julgo ser *prévio* a essa avaliação: Que sabemos acerca

de cartas de marear e fabricantes de instrumentos náuticos (5). Em 1563, juntamente com Jorge Reinell, Pedro Nunes examinou António Martins, o qual foi “achado auto e suficiente para fazer cartas de marear e estrellabios e agulhas”, e em 1564, também juntamente com Jorge Reinell, examinou Bartolomeu Lasso, a 17 de Maio, e Luís Teixeira, a 18 de Outubro (6).

Mas estes factos bem conhecidos são muito pouco quando se olha para a biografia de Pedro Nunes e se pondera com algum cuidado as circunstâncias da sua vida.

Um aspecto bem conhecido da vida de Pedro Nunes foi ter passado os anos que viveu em Coimbra em frequentes viagens para Lisboa. Essa vida atarefada teria repercussões muito negativas na sua actividade docente em Coimbra – as suas ausências da Universidade causaram escândalo – e na sua produção científica: entre 1547, ano em que foi nomeado cosmógrafo-mor, e 1566, não publicou qualquer obra. Estas duas décadas – aquelas, precisamente, em que as suas capacidades intelectuais e maturidade científica estariam no seu auge – são um hiato na sua carreira de matemático que reclama uma explicação. Dificilmente se pode acreditar que Nunes sofresse todos esses incómodos com o objectivo de vir para Lisboa polemizar com pilotos e marinheiros, ou para presidir aos poucos exames que os documentos registam, ou – ainda menos credível – simplesmente para gozar as delícias da vida na Corte. Não me parece crível que, aquele que declarou ter “perdido irremediavelmente a saúde com os seus estudos de matemática”, e que, nos anos cinquenta se correspondia com autoridades como John Dee e Jacques Peletier, interrompesse abruptamente a sua produção



Primeira explicação do conceito e representação gráfica de uma curva loxodrômica. Pedro Nunes, *Tratado da Sphera*, 1537. – Lisboa, Biblioteca Nacional (Res. 410 V).

das actividades de Pedro Nunes como cosmógrafo e cosmógrafo-mor? Isto é, que sabemos acerca daquelas suas actividades que, pela sua natureza, obrigavam a um contacto próximo com os práticos do mar?

Sabemos que, em 1529, Pedro Nunes foi nomeado cosmógrafo, o que é um facto interessante pois nos revela que nessa data – muito antes do aparecimento do seu primeiro trabalho impresso, o *Tratado da Sphera* (1537) – já tinha alguma competência reconhecida em assuntos técnico-científicos. Sabemos também que, em 1547, foi nomeado cosmógrafo-mor do reino. Sabemos ainda que cumpriu pelo menos uma das obrigações inerentes ao cargo de cosmógrafo-mor: a de examinar os candidatos a mestres

científica para tratar o seu cargo de cosmógrafo-mor como uma sinecura.

Pelo contrário, a interrupção de publicações, o sofrível desempenho docente na Universidade, as frequentes deslocações de Coimbra para Lisboa, tudo isto leva a concluir que, de meados dos anos quarenta a meados dos anos sessenta, Pedro Nunes optou deliberadamente por se concentrar no seu encargo de cosmógrafo-mor, em detrimento dos seus outros compromissos. Esta escolha pela sua acção enquanto cosmógrafo-mor em prejuízo das suas obrigações docentes e da sua carreira científica denotam, quanto a mim, um claro reconhecimento da importância da sua acção junto de pilotos, cartógrafos e fabricantes de instrumentos.

Na verdade, durante cerca de vinte anos Pedro Nunes, o “sábio de gabinete”, pouco deve ter disfrutado do remanso do seu gabinete de trabalho em Coimbra.

Quem queira conhecer a carreira de Nunes como cosmógrafo-mor tem de deslindar o mistério de saber que fez ele durante essas décadas.

Quanto a mim, creio que se consumiu nas suas tarefas de cosmógrafo-mor, mas que estas actividades, pela sua natureza, mas deixaram um registo histórico escassíssimo. Dado que Nunes não escreveu nenhuma obra com o objectivo de servir aos práticos do mar – excepção, talvez, e mesmo esta questionável, para o *Tratado da Sphera* - a sua acção enquanto cosmógrafo-mor decorreu essencialmente em contactos pessoais, conversas, propostas e discussões, exames, aulas, certificação de cartas e instrumentos. Tudo isto são modos que deixam pouco registo histórico. Só dispomos, por isso, de algumas indicações fragmentárias, mas elas revelam-nos um homem em contacto próximo e colaboração – não apenas em polémica – com pilotos e cartógrafos.

Em primeiro lugar, devem considerar-se as relações de Pedro Nunes com Martim Afonso de Sousa e D. João de Castro. É certo que Afonso de Sousa e Castro eram nobres, não eram pilotos típicos, e que as suas relações com Nunes não são representativas dos contactos do cosmógrafo com os navegadores. Mas também não podem ser descartadas. Nelas encontramos Nunes agindo como consultor científico, esclarecendo dúvidas e incentivando a que algumas das suas inovações fossem testadas no mar. A estas indicações podemos adicionar outras.

Alonso de Santa Cruz, o famoso cosmógrafo espanhol, informa que “estando yo en Portugal en el año dicho [1545] el Dr. Pero Núñez, cosmografo de aquel reino, mandó a todos los maestros de hacer cartas de marear que encogieram en las cartas que hiciesen algunos golfos [...]” (7). Eis aqui uma sugestão que, embora se adivinhe a sua origem teórica, é eminentemente prática e revela Nunes directamente envolvido com a actividade de cartógrafos.

Uma outra indicação do mesmo tipo é veiculada por Lopo Homem, o qual, nuns conhecidos “apontamentos”, afirma que “o doutor Pero Nunez mandou fazer um padrão de navegar sobre y per rezão do effecto e apparencias dos euclipses do sol e da lua” (8). Este informe revela, uma vez mais, a proximidade com a actividade de cartógrafos e a intenção de introduzir melhoramentos na cartografia usando técnicas astronómico-matemáticas avançadas. Lopo Homem é muito crítico acerca do resultado desta sugestão de Pedro Nunes, mas porque as cartas em questão não sobreviveram é difícil avaliar quem tem razão.

Recentemente pudémos apurar mais um fragmento de informação que merece ser considerado. Num livro que pertenceu a Pedro Nunes encontra-se um conjunto de

anotações manuscritas marginais, quase de certeza pelo punho do próprio Nunes. Numa anotação para o dia 23 de Setembro de 1568, pode ler-se: “comecey a fazer cartas de marear em Lxª cõ bertolomeu Lasso” (9). Este brevíssimo fragmento tem, quanto a mim, grande interesse. Antes de mais nada, reclama uma redobrada atenção no exame das

Fotografia de Laura Caldas e Paulo Cintra



Estátua de Pedro Nunes no Padrão dos Descobrimentos.

cartas feitas por Lasso. Para além disso, mostra-nos Nunes envolvido num trabalho de colaboração com um cartógrafo de renome. Dado que Nunes conhecia Lasso pelo menos desde 1564, ano em que o examinou, somos levados a admitir como plausível que tivesse trabalhado com ele desde essa data.

O próprio cargo de cosmógrafo-mor parece ter sido criado por causa de Pedro Nunes, o que não é dizer nada pouco sobre a sua importância para a história da marinharia nacional. Pouco sabemos acerca das origens desse cargo, é certo, mas tudo aponta para que a sua criação tenha estado associada ao surgimento em Portugal de um homem de reputação e calibre intelectual pouco comuns. Acresce ainda que Nunes esteve seguramente envolvido na redacção do (perdido) regimento do cosmógrafo-mor de 1559 (10).

Por tudo o que foi dito, não posso estar de acordo com Moraes e Sousa quando diz que a existência de Pedro Nunes “passou despercebida dos pilotos”, e considero, não tanto incorrecto, mas sobretudo infundado, o julgamento de Teixeira da Mota, quando considera “prejudicial” a acção de Nunes na marinharia portuguesa. Resta-me, finalmente, pedir desculpa ao benévolo leitor por ter usado as páginas da *Revista da Armada* para expressar as minhas objecções relativamente aos pareceres de dois ilustres oficiais da Marinha Portuguesa que foram também eminentes estudiosos da marinharia nacional do séc. XVI.



Prof. Doutor Henrique Leitão
Universidade de Lisboa

Notas

(1) Para um resumo do impacte da sua obra, ver: Henrique Leitão, “Sobre a difusão europeia da obra de Pedro Nunes”, *Oceanos*, 49 (2002) 110-128.

(2) L. de Moraes e Sousa, *A Sciencia náutica dos pilotos portugueses nos séculos XV e XVI*, Parte I (Lisboa: Imprensa Nacional, 1924), p. 32. A má vontade de Moraes e Sousa para com Pedro Nunes está patente em muitas páginas. Por exemplo: “(...) gozava Pedro Nunes muita consideração e simpatia por parte do Rei e do Infante D. Luís, sendo muito provável que pela sua qualidade de sábio, naturalmente orgulhoso do seu saber, fosse mais suportado do que estimado na corte”. (p. 11) [itálicos meus]. Palavras fortes, sem dúvida, mas que não estão apoiadas em qualquer testemunho conhecido, bem pelo contrário.

(3) Luís de Albuquerque, “Pedro Nunes e os homens do mar do seu tempo”, in: *A Náutica e a Ciência em Portugal. Notas sobre as Navegações* (Lisboa: Gradiva, 1989), p. 156.

(4) Tome-se, por exemplo, o trecho que abre o *Tratado da Sphera* – muitas vezes citado – em que Nunes defende que se redijam textos científicos em vernáculo. Seria importante referir que, a despeito dessas palavras bonitas, Nunes nunca mais publicou qualquer obra em português.

(5) Veja-se: A. Teixeira da Mota, “Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as origens do ensino náutico em Portugal”, *Memórias da Academia das Ciências de Lisboa (Classe de Ciências)*, 13 (1969) 227-291.

(6) Sousa Viterbo, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses. Séculos XV e XVI*, reprodução facsimilada (Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988), nas pp. 205; 243-244; 331-332.

(7) Cf. Joaquim de Carvalho, “Introdução”, in: *Pedro Nunes. Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*, Inedita ac rediviva (Coimbra: Universidade de Coimbra, 1952), p. xxiv.

(8) Veja-se: Luís de Matos, *Les Portugais en France au XVIe siècle*, (Coimbra: Acta Universitatis Conimbrigensis, 1952), pp. 318-322.

(9) *Ephemerides Io. Baptistae Carelli Placentini, Ad Annos XIX. Incipientes ab Anno Christi MDLVII. Usque ad Annum MDLXXV (...) Venetiis: Ex Officina Erasmiana, Vicentii Valgrisiij, 1557*. Encontra-se na Biblioteca do Museu de Marinha, 5300 Arm. 33. É impossível ter a certeza absoluta de que as anotações marginais são devidas a Nunes. Mas dado que exemplar em questão apresenta marca de posse de Pedro Nunes e as anotações marginais denotam competência em assuntos matemático-astronómicos e referem factos que correlacionam directamente com o que se sabe da vida de Nunes, parece-me difícil duvidar desta atribuição. Um estudo detalhado destas anotações e da sua importância será publicado em breve.

(10) Para este assunto: A. Teixeira da Mota, “Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor (...)”, *op. cit.*

Navios de Patrulha Oceânica

No passado dia 15 de Outubro foi celebrado em Viana do Castelo entre o Estado Português e os Estaleiros Navais desta cidade, um contrato de fornecimento de bens e serviços que compreende o desenvolvimento do projecto do navio patrulha oceânico (NPO), a construção de uma primeira unidade e, opcionalmente, de uma segunda, e ainda o fornecimento do apoio logístico inicial, de base e de bordo.

A cerimónia, teve lugar nas próprias instalações dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo SA, e foi presidida pelo Primeiro-Ministro, acompanhado do Ministro de Estado e da Defesa Nacional, do Secretário de Estado da Defesa e dos Antigos Combatentes, da Secretária de Estado da Indústria, Comércio e Serviços, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, do Governador Civil e do Presidente da Câmara de Viana do Castelo e ainda do Presidente e de um vogal do Conselho de Administração dos Estaleiros. Entre os convidados contavam-se quatro dos seis deputados à Assembleia da República pelo distrito de Viana do Castelo, incluindo um dos membros da Comissão Parlamentar de Defesa, bem como proeminentes representantes da indústria naval nacional. A Marinha Portuguesa fez-se representar através de numerosa delegação.

A cerimónia, que durou cerca de uma hora, foi iniciada pelo Presidente do Conselho de Administração dos Estaleiros, CALM Martins Guerreiro, dando as boas vindas a todos os presentes e proferindo uma breve alocução onde sublinhou a importância atribuída pelos ENVC ao contrato de fornecimento dos primeiros patrulhas para a Marinha, como forma de diversificar o seu produto e de alcançar um mercado com maiores exigências técnicas e de qualidade. Segundo o seu Presidente, esta reorientação permitirá não só melhorar a produtividade dos Estaleiros, mas também obter valências que garantam, no futuro, a manutenção da capacidade nacional estratégica de construção naval militar, constituindo-se, paralelamente, como uma iniciativa que contribui para o desenvolvimento económico e social no distrito de Viana do Castelo.

O Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Mendes Cabeçadas fez incidir a sua intervenção na importância do Programa dos Patrulhas Oceânicos na dinamização das indústrias navais portuguesas, em especial daquelas que se encontram a montante dos estaleiros construtores, salientando ser uma oportunidade a não perder no estabelecimento de uma rede de relações técnicas e comerciais que constitua uma base sólida de sustentação da construção naval militar e comercial em Portugal.

O Primeiro-Ministro, Dr. Durão Barroso, reafirmou a intenção do Governo da República de fazer tudo quanto estiver ao seu alcance na actual conjuntura económica para continuar a incentivar, promover e financiar o reequipamento das Forças Armadas, considerando que a assinatura do contrato em causa era um primeiro passo no sentido de concretizar essa intenção, ao qual outros se seguiriam no sentido de permitir completar a



série de doze navios previstos no Programa de Aquisição de Navios Patrulhas Oceânicos.

O contrato ora assinado ascende ao valor aproximado de noventa milhões de euros a preços de Março de 2002, excluindo os montantes relativos ao IVA e a eventuais ajustamentos dos pagamentos face à evolução da taxa de inflação em Portugal.

O NPO destina-se prioritariamente à realização de tarefas de Interesse Público, decorrentes das missões da Marinha, nas áreas de jurisdição ou responsabilidade nacionais, entre as quais se destacam:

- Execução de operações de assistência a pessoas e embarcações em perigo, no âmbito da Busca e Salvamento no mar;
- Patrulha, vigilância e fiscalização, no exercício da autoridade do Estado, das águas costeiras e oceânicas de jurisdição nacional;
- Apoio, protecção e controlo das actividades económicas, científicas e culturais ligadas ao mar e subsolo marinho;
- Colaboração na defesa do ambiente, nomeadamente na prevenção e combate à poluição marítima;
- Execução de acções de socorro e assistência, designadamente em colaboração com o Serviço Nacional de Protecção Civil, em situações de catástrofe, calamidade ou acidente;
- Colaboração com as autoridades civis na satisfação das necessidades básicas e na melhoria da qualidade de vida das populações.

Das 12 unidades, duas destinar-se-ão simultaneamente a combater a poluição e a dar apoio à balizagem.

O NPO foi concebido em obediência a princípios de economia de construção, operação e manutenção, recorrendo à utiliza-

ção, sempre que possível, de componentes COTS (1) e tendo em vista a adopção de um elevado grau de automatismo numa base de simplicidade de operação, por forma a minimizar a guarnição do navio.

O conceito tecnológico do NPO assenta num navio pouco exigente quanto a sensores e sistemas de armas, por oposição a uma plataforma de grande robustez e boas qualidades náuticas, com capacidade para se manter eficaz em condições de mar muito severas que, com frequência, o Inverno impõe na sua área de operações, em particular na Região Autónoma dos Açores. Este conceito proporcionou e permitiu a adopção de princípios construtivos compatíveis com regras de Sociedades Classificadoras do tipo "Naval", que recentemente têm vindo a ser desenvolvidas e publicadas, aplicáveis a navios de natureza militar com moderadas exigências de segurança e de sobrevivência em avaria, complementadas por um número reduzido de princípios e padrões típicos de navios militares, adoptados e normalizados na Marinha Portuguesa.

As características principais do navio serão, em termos aproximados, as seguintes:

- Comprimento de Fora a Fora - 79,80 m;
- Boca Máxima - 12,90 m;
- Deslocamento - 1500 ton;
- Velocidade Máxima - 20 nós;
- Autonomia - 5.000 milhas a 15 nós;
- Guarnição - 35;
- Convés de voo para helicópteros ligeiros

Os navios serão dotados com um Sistema Integrador de Informação (SII), estando prevista a integração dos seguintes sistemas principais sobre uma única infra-estrutura física (SLAN - *Ship Local Area Network*): Sistema integrado de gestão da plataforma (SIGP); Sistema integrado de comunicações (SIC); Sistema integrado de navegação (SIN); Sistema integrado administrativo-logístico (SIAL); Serviços de rede diversos (Telemedicina, SIFICAP, etc.).

Tendo em consideração o tipo de missões para as quais está concebido, o NPO não disporá de qualquer sistema de combate, sendo apenas dotado com uma única peça de artilharia convencional de 40 mm, de comando local. O sistema de sensores será muito simplificado, de natureza eminentemente comercial, merecendo especial relevo o multisensor electro-óptico, capaz de detecção, gravação e registo de imagem nas condições atmosféricas mais adversas, incluindo a banda infra-vermelha. O sistema de comunicações internas e externas terá características idênticas à de um navio militar propriamente dito, constituindo-se de certa maneira como a excepção à regra.



R. Rapaz Lérias
CFR ECN

Notas: (1) Commercial of the shelf.



Oficial do Exército, com brilhante carreira em África, Alexandre Serpa Pinto (1846-1900), foi o explorador africano que mais se identificou com a maneira portuguesa de estar em África, voluntarismo, humanidade, intrepidez, resistência física e moral. Serpa Pinto participou na campanha contra o Bonga, em Moçambique e após o seu regresso à Metrópole, integrou a Expedição Portuguesa à África Austral conjuntamente com os oficiais de Marinha Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens iniciada em 5 de Julho de 1877.

A partir do Ilhéu, Angola, Capelo e Ivens seguiram para as terras de Iluca e Serpa Pinto partiu rumo ao Zambeze, desceu até ao Zumbo, Cuanza e Cuíto, atravessou as primeiras águas que correm para o Oceano Índico, seguidamente atravessou o país dos Luchazes e chegou às cabeceiras do Cuanza e à terra dos Ambueles, chegou ao Zambeze, atravessou o Transvaal e chegou a Pretória já na África do Sul. Estava concluída a primeira travessia do Continente Africano de Angola à Contra-costa.

LUSITANIA COMPANHIA DE SEGUROS, SA



Sede: Rua S. Domingos à Lapa, 35 - 1249-130 Lisboa - Portugal - Filial: Rua Júlio Dinis, 676 - 4050-320 Porto - Portugal

Dependências: Alameda - Braga - Chaves - Coimbra - Évora - Faro - Fátima - Guarda - Guimarães - Lagos - Lameira - Leiria - Lisboa (Armazém) - Lapa - Odivelas - Maia - Oliveira de Azeméis - Póvoa do Varzim - Ponta Delgada - Ponta da Gorda - Ponta da Moura - Santa Maria da Feira - Setúbal - Sintra - Torres Novas - Vila Nova de Fátima - Vila Real - Viseu

Internet: www.lusitania-es.pt e-mail: lusitania@lusitania-es.pt

Caminho Para Um Espaço Ibérico de Exploração dos Recursos Vivos?

O meio marinho tem constituído, nas últimas décadas, um dos fenómenos fulcrais de preocupação de conceptores, legisladores e estratégias, quando estão em causa as várias tipologias de ofensas, ameaças e agressões que as tecnologias e os apetites empresariais têm elencado e assumido como prática. A garantia, técnico-científica, de que o mar, como unidade de elementos bio-químicos e minerais, integra o núcleo fundamental dos elementos estruturais do globo, e da Humanidade portanto, de pouco tem servido face à voracidade das estatísticas dos lucros e dos ganhos sociais. As estratégias empresariais de ganhos medem-se e esquematizam-se, com uma inusitada insistência, para os curtos e médios prazos, em prejuízo de planificações mais delineadas, jurídica e ambientalmente contextualizadas, obrigando estas últimas, naturalmente, à assunção de maiores e mais rigorosas obrigações e requisitos.

A depredação de recursos piscícolas ascende assim, provavelmente no mesmo parâmetro de ofensa económica da poluição marítima, a factor de drama nacional crescente, designadamente quando, em sede sócio-política, se conjecturam e cogitam as novas linhas de rumos futuros. E quanto a estes, quando se defendem doutrinas fundamentalistas da Europa Unida (nomeie-se assim, ou diferentemente), ou aqueles outros que exasperam pela re-exploração de nacionalismos de foro histórico-cultural. Horizontalmente, em termos departamentais, e no respeitante à franca mitigação da Soberania a que se vem assistindo, a depredação de recursos vivos assume elemento de particular relevo.

Em tal contexto, os últimos factos conhecidos sobre ilícitos de pesca perpetrados por embarcações espanholas em águas territoriais portuguesas suscitam uma variada panóplia de apreensões, das quais, face à exiguidade de espaço, importa situar as mais relevantes, como sejam as dificuldades procedimentais de inter-comunicabilidade processual com as autoridades espanholas em caso de fuga do infractor, e os novos caminhos que a tecnologia marítima piscatória coloca ao serviço dos armadores. Ambas, necessariamente, ponderadas, num quadro de interrogação nacional.

O primeiro de tais temas é de tratamento assaz complexo, face à sua sensibilidade institucional e política. Tem ele a ver, essencialmente, com o facto dos nossos recursos vivos serem constantemente delapidados por embarcações de pesca espanholas que, além de violarem a legislação nacional, infringem, de igual modo, legislação comunitária para o sector piscícola, numa atitude, permita-se o

considerando, de algum destrambelho institucional.

De facto, é com crescente frequência que chega ao conhecimento público que mais uma embarcação de pesca espanhola foi detectada em faina, ilegal, em águas sob soberania e/ou jurisdição nacionais. Pescar ilegalmente em tais áreas marítimas, significa, quotidianamente mesmo, a detecção de embarcações de pesca a arrastarem dentro das 6 milhas, actuação proibida à luz do enquadramento legislativo nacional, ou utilizando artes e métodos de pesca não permitidos, ou, ainda, não detendo as autorizações e licenças juridicamente necessárias. Sobre-saem, de entre as embarcações infractoras, as apelidadas de "sugadoras". O efeito aspirador causado por estas embarcações é grave, gravíssimo dir-se-á, pois além da depredação dos recursos em si - vivos ou inertes -, acresce uma devoração total do meio onde a faina é realizada. Mais dramático que a pesca por arrasto, já de si ofensiva, a actividade de exploração piscícola efectuada com embarcações que utilizam aquele método extermina qualquer vestígio de vida subaquática, designadamente o próprio sustento biológico dos seres marinhos, e, portanto, a linha evolutiva dos juvenis.

Existe, neste quadro factual, um agravamento de cariz processual: parte dos infractores não são nacionais (portugueses) mas nacionais comunitários, normalmente oriundos de Espanha, o que vem revelando, à exaustão, a fragilidade do tecido jurídico contra-ordenacional quando ocorre, por exemplo, a fuga dos prevaricadores. Frequentemente, chegam à Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) notas oriundas de diversas capitánias dos portos - sobretudo do Algarve - comunicando autos de contra-ordenação instaurados por violação de legislação nacional da pesca, e sublinhando, amiúde, detecções em flagrante delito, situações de fuga com tentativas de abaloamento das unidades navais, entre outras menções, como sejam patéticos atentados ao pudor e cobardes demonstrações de mesquinhez colectiva. Conseguindo, os infractores, escapar às autoridades (o que sucede frequentemente) e perpetrando a fuga para águas sob soberania e jurisdição espanholas, frustra-se, assim, o cenário de eventual detenção do capitão/mestre das mesmas, restando, ao Estado Português, o seguimento possível do procedimento contra-ordenacional, votado, necessariamente, a longos caminhos processuais e à eventualidade da prescrição jurídica. Esquemmatizando:

- Se o capitão ou mestre da embarcação for efectivamente detido pela Autoridade

Marítima (AM), nomeadamente pela Polícia Marítima, é, desde logo, notificado para prestar declarações, sendo constituído arguido, e bem assim para entregar caução que garanta o pagamento da coima e custas que lhe vierem a ser aplicadas em sequência do procedimento em causa; tal medida, claro está, no caso do infractor querer largar o porto. Em caso de não prestação da caução determinada, a AM pode lançar mão de medidas mais gravosas como sejam a apreensão do meio que serviu a contra-ordenação (embarcação) e demais artes de pesca, ou, mais simplesmente, não permitindo que ela saia do porto. Nestas situações, o poder punitivo do Estado tem que ser, de facto, eficaz, pois não é de crer que o arguido venha a regressar ao local da infracção, ou mesmo a território nacional. É mesmo improvável. A caução prestada, ou a embarcação apreendida à ordem do processo, permitem - ainda que indirectamente - a obtenção de um resultado típico num processo contra-ordenacional, que é o pagamento da coima e respectivas custas, sendo o infractor efectivamente sancionado, por punição legal.

- Diferentemente ocorre quando a infracção apenas é detectada, designadamente por meio aéreo, ou ainda quando os seus infractores conseguem recolher a águas espanholas antes de uma efectiva detenção. Nestas situações, a AM vê-se confrontada com o fenómeno da morosidade processual: como o capitão ou mestre da embarcação não são detidos pelas autoridades, não existe hipótese de exigir caução, nem, muito menos, ocorre qualquer tipo de apreensão, por impossibilidade jurídica objectiva de activar mecanismos administrativos via Estado espanhol. Se em sede de direito penal *strictu sensu* é possível às autoridades nacionais de um país solicitar, via carta rogatória, às autoridades judiciárias de um outro país o cumprimento de uma decisão penal proferida num processo criminal, cfr. artigos 1º, nº1 alínea c), 104º, 110º e seguintes da Lei nº 144/99, de 31AGO, que aprovou o *regime da cooperação judiciária internacional em matéria penal*, podendo, se for caso disso (nesse Estado onde foi solicitada a colaboração judiciária em apreço) serem penhorados bens do arguido que permitam o cumprimento das obrigações civis emergentes da responsabilidade criminal do arguido, o mesmo não sucede no âmbito contra-ordenacional. Embora se tenha tentado e defendido uma outra via - a do tratado bilateral -, tal alternativa foi, esperadamente aliás, inviabilizada em sede de negociações. O interesse no seu sucesso era, para uma das partes, entende-se, algo reduzido!

Nesta hipótese, o esquema jurídico a seguir obedece à seguinte tramitação processual: a capitania onde foi detectada a infracção inicia o consequente processo contra-ordenacional, com a elaboração do auto de notícia; nos termos da legislação nacional, a violação da legislação vigente para o sector das pescas constitui ilícito de mera ordenação social, punível com coima, ao abrigo do Decreto – Lei nº 383/98, de 27NOV, sendo-lhe, portanto, aplicáveis subsidiariamente as regras estabelecidas no quadro geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto – Lei nº 433/82, de 27OUT, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei nº 244/95, de 14SET.

É, então, elaborada uma carta rogatória (CR), ainda em sede da capitania, instrumento jurídico que viabiliza o procedimento de auscultação do infractor, juridicamente imprescindível para evitar a nulidade processual. Posteriormente, é enviado pela DGAM ofício à Procuradoria Geral da República (PGR), entidade que nos termos dos artigos 1º, nº3, e 21º da Lei nº 144/99, é autoridade central para efeitos de recepção e transmissão de

pedidos de cooperação judiciária internacional, no caso em matéria contra-ordenacional, a fim de reconduzir a CR para as autoridades congéneres. Estas CR contêm, necessariamente e sob pena de irregularidade, a indicação dos requisitos estabelecidos pelo artigo 23º da referida lei, designadamente a auscultação do arguido e sua consequente constituição como arguido. Assim tem sido. As citadas CR chegam ao destinatário institucional de Espanha, sensivelmente, duas semanas após a perpetração da infracção. No entanto, até que o solicitado nas mesmas seja cumprido pelas autoridades espanholas chega a decorrer um volumoso número de meses (que já foi de anos), o que do ponto de vista legal, pode chegar a inviabilizar as pretensões do Estado Português, face aos prazos prescricionais-limite. Além do mais, decorre do Decreto-Lei nº 433/82, no seu artigo 27º, que não sendo praticado nenhum acto processual no prazo de um, três ou cinco anos, por força da publicação da Lei nº 109/2001, de 24DEZ que alterou o Decreto-Lei nº 433/82, o procedimento contra-ordenacional instaurado contra aquela pessoa preclui. Isto é, fica excluída a possibilidade de a punir. Independentemente de tais considerações de cariz eminentemente jurídico, não é raro assistir-se a actos, procedimentos e menções que parecem, diga-se, envolver algum *proteccionismo* por parte das autoridades espanholas, mesmo

em sede judiciária, designadamente no proteger da notificação e quanto à audição dos infractores e arguidos em processos de contra-ordenação. Nesta decorrência, resulta óbvio que os resultados obtidos com a instauração de tais procedimentos processuais são inertes, ineficazes e, diga-se, desprestigiantes da autoridade que os inicia e conduz. Atente-se nesta reflexão: por um lado, os infractores – numerosos – não são sancionados, não pagam a coima por inexistência de mecanismos legais que permitam a execução de decisões administrativas (o processo contra-ordenacional segue uma estrutura administrativa, salvo quando é interposto recurso, seguindo

obstante os mais que óbvios traçados que a União Europeia (UE) nos impõe.

Relativamente à questão do (diferente) poderio das frotas e dos novos equipamentos utilizados na pesca, designadamente as chamadas dragas industriais (DI) instaladas nas chamadas “sugadoras” que, mais recentemente, os pescadores de determinadas áreas da Andaluzia vêm utilizando, ela transporta-nos para um leque variado de apreciações e de patamares de análise, a saber:

1. Não obstante as pescas serem uma matéria juridicamente – dir-se-ia – super-contextualizada em termos comunitários, depara-se, notoriamente, com um diferente

quadro de permissões legais designadamente em termos de artes de pesca admitidas na faina. Precisamente quanto à questão das DI, sabe-se, de forma circunstanciada, que as mesmas são legalmente permitidas na área do Golfo de Cádiz (e em nenhuma outra área jurisdicional espanhola), e proibidas em todo o espaço português. Esta diversa metodologia de abordagem e enquadramento normativo leva, invariavelmente, a que a apreciação das populações seja dispar e as intervenções de Estado (dos, ainda, vários Estados) tenham interesses e conexões difusos. Ou

seja, falta de uniformidade ocasiona diferentes reacções.

2. A visibilidade pública – sobretudo em âmbito das comunidades piscatórias locais – de tais diferenças jurídico-políticas, acresce, drasticamente, quando o ambiente existente, em tais actividades, nos remete para quadros sociais de necessidade profissional absoluta, e mesmo de sobrevivência de sustentos familiares.

3. Sabe-se que um equipamento do tipo da DI, a dados actuais do mercado andaluz, ascende a mais de € 49.880, para cada embarcação. E que a sua instalação em embarcações tem uma cobertura (institucional, financeira, eventualmente de cariz subsidiadora) por parte das autoridades regionais. Ora, a questão das infracções perpetradas em águas não espanholas, por embarcações do país vizinho, assume-se, desta forma, como uma questão regional e política e não, apenas, jurídico-contraordenacional. E o peso das ponderações e das actuações da Autoridade obriga a uma análise, queira-se ou não, ampla do que a mera atitude *processual*.



aí uma delineação judicial), maxime, a penhora de bens do arguido que garantam o pagamento da coima pela qual foi condenado; e, por outro, o Estado fica prejudicado quer na riqueza dos seus recursos, quer na sua imagem de Autoridade. Erudito, o necessário.

A conclusão tem que ser enquadrada na sua efectiva dimensão: é certo que os caminhos jurídicos que existem têm que ser observados e cumpridos; certo é, ainda, que os direitos dos arguidos têm que ser assegurados, com toda a amplitude legal que o regime em vigor concede. Contudo, não é eticamente admissível, do ponto de vista do relacionamento institucional, que os contornos e circuitos burocráticos se sobreponham à função última dos quadros legais sancionatórios, que é punir. Nem é entendível, à luz de uma visão estratégica de recursos do Estado, que não se conceda uma preferência clara aos interesses nacionais, caindo-se, quiçá, em visões parcelares desmotivantes e derrotistas, profundamente desmobilizadoras. Estar-se-á à procura, indirecta ou informalmente, de um qualquer palco ibérico comum? Enfim, pelo menos como tema de reflexão, convém apreendermos as lições da história e da sociologia, não

4. As recentes diligências averiguatórias e instrutórias efectuadas pela autoridade marítima de Vila Real de Sto. António (VRSA), denotam, claramente, não obstante algumas dificuldades logísticas (estruturais) em se realizar uma fiscalização com a amplitude tida como necessária, que os organismos nacionais com competências atribuídas exercem, de forma desprendida, neutral e fria, as suas responsabilidades orgânico-funcionais, independentemente de eventuais pressões de cariz político (nacional e internacional). Importa sublinhar que, de facto, ocorrem resultados eficazes quando a confiança – aliada à capacidade logística, ainda que sofrível – existe.

5. As medidas cautelares impostas, e bem assim as sanções acessórias aplicadas em sede processual, funcionam, indiscutivelmente, como um fundo institucional de enorme valia, um *quasi* lastro de Autoridade, que tem, necessariamente, que ser assumido e procedimentalmente aplicado. É em tais mecanismos que funciona o exercício do poder, e não só na fase de punição. Assim ocorreu em VRSA, assim se exige que ocorra noutras situações.

6. Sob um formato de análise eminentemente publicista, ou jurídico-política, o fenómeno da vulgarização destes ilícitos de pesca é extremamente preocupante. Desde logo pela sua frequência, e, ainda, pelo descaramento e despropósito com que os

infractores actuam nas proximidades (extremas) das praias algarvias. A continuidade de tal *status quo* vai corresponder, no curto/médio prazo, a uma desconsideração mais notória e mais profunda da divisória dos espaços marítimos entre ambos os países (que, como é sabido, ainda levanta questões do foro jurídico ao Estado espanhol), e à corrosão, total, do prestígio dos mecanismos da Autoridade. Há que o evitar.

7. Sem autoridade, não existe intervenção e tutela de Estado! Sem estas, a Soberania mitiga, define, reconfigura-se – serena e lentamente – a outros conceitos, e desaparece.

8. Independentemente de considerarmos que, na erosão da *res publica*, se esvai, certamente, um enorme quinhão do sustento do Estado, não deixa de ser fatídico, e profundamente desmotivante em termos de cidadania pura, assistir à depredação progressiva dos recursos vivos nacionais, perpetrados por embarcações do Estado vizinho. E nem se venha aduzir com análises de reciprocidade, porquanto é drasticamente diverso o número de prevaricadores nacionais que cometem ilícitos em espaço espanhol. E é na distrofia estatística dos números que se afigura que terá que ser encontrado, designadamente – e preferencialmente – pela tutela dos Negócios Estrangeiros, um espaço de co-relacionamento com o Estado espanhol. E encontrado, acrescente-se, com sagacidade institucional.

9. A não se entender assim, e atenta a já longa e profícua panóplia de propriedades jurídicas e capitais espanhóis em solo nacional, sobretudo no tecido económico-empresarial, existe o risco evidentiíssimo de, dentro do quadro comunitário, ou paralelo a ele, se assistir a uma *acessão geomorfológica* no espaço ibérico.

10. Interessará, então, preservar, o meio marinho e os recursos? Crê-se que sim. Mas impõe-se, então, conotar tal vontade com o imprescindível comportamento exterior inter-Estados. A preservação do meio marinho constitui, sabemos-lo, um dos pilares de preocupação das Nações Unidas, da Organização Marítima Internacional e das várias tutelas nacionais com responsabilidades departamentais. Mas esse quadro tem que ter, obrigatoriamente, uma atitude reflexiva prática, sob pena de, como noutras áreas temáticas, as fabulosas molduras conceptuais não terem qualquer tipo de correspondência na triste realidade do quotidiano.



Luis da Costa Diogo
Técnico Superior Consultor Jurídico

Alexandra Fernandes Lima
2TEN TSN

Sérgio Nota Moreira
ASP.OF TSN

(Gabinete Jurídico do VALM DGAM)

FRILOPES



**Peixes congelados e frescos
mariscos
vegetais e salgados**

COMÉRCIO E INDÚSTRIA DE PRODUTOS ALIMENTARES, LDA.
ARMAZÉM Nº 57 - Doca Pesca de Pedrouços - 1400 - 298 Lisboa
Telef. 213 030 800 (Busca automática) - Telex 60753 IODOCA - Fax 213 030 810

VISITA COMEMORATIVA DOS 40 ANOS DE ENTRADA NA ESCOLA NAVAL DO CURSO "OLIVEIRA E CARMO"

● No dia 27 de Setembro, a Escola Naval recebeu a ilustre visita dos antigos alunos do curso "Oliveira e Carmo", integrada nas comemorações dos 40 anos de entrada na escola.

Cumprindo o programa estabelecido, depois da apresentação de cumprimentos ao Comandante, CALM Viegas Filipe, seguiu-se a assinatura do Livro de Honra, a Fotografia de Curso e a Assistência a uma



aula. Este regresso à Escola colmatou-se com uma visita às Instalações e o descerramento da Placa Comemorativa da efeméride.

Durante o almoço realizado na camarinha do Comandante, o "Chefe de Curso" CALM Nunes da Cruz, proferiu umas breves palavras alusivas à ocasião.

Foi notório o ambiente de alegre convívio e camaradagem que se viveu durante toda a visita.

ENCERRAMENTO DO ANO OPERACIONAL DO CORPO DE FUZILEIROS

● Decorreu no passado dia 25 de Outubro, na Base de Fuzileiros, a Cerimónia de Encerramento do Ano Operacional 2001/2002 do Corpo de Fuzileiros, presidida pelo Secretário de Estado da Defesa e Antigos Combatentes, Henrique Rocha de Freitas, acompanhado pelo Chefe de Estado-Maior da Armada, Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas e pelo Comandante Naval, Vice-Almirante Américo da Silva Santos.

Esta Cerimónia assinala apenas simbolicamente o encerrar de mais um ano de actividades operacionais, uma vez que na realidade a actividade e o aprontamento nunca chegam propriamente a cessar.

As Forças em parada, este ano com características diferentes do habitual, eram constituídas pelo Batalhão Ligeiro de Desembarque e o Destacamento de Acções Especiais.

Na sua alocução, o Comandante do Corpo de Fuzileiros CMG FZ António Mateus, fez referência à heterogeneidade e multiplicidade de missões desempenhadas ao longo deste ciclo anual, onde foi denominador comum a potencialização dos recursos possíveis. Salientou a participação no Contingente Nacional em Timor Leste e a Cooperação Militar com os PALOP'S (Angola, Moçambique e Cabo Verde).

Terminou exortando os Fuzileiros, para manterem no próximo Ano Operacional o rumo e aumentarem a força de vontade, firmes ao leme, para "Na Paz e na Guerra no Mar e em Terra", estarem prontos "com o Braço às armas feito" para aqui, na Europa e no



Mundo e com especial ênfase, para onde se falar a língua de Camões, cumprir Portugal.

Por sua vez, o Almirante Comandante Naval fez especial referência ao espírito dos homens e das unidades, à sua capacidade individual e colectiva, e à flexibilidade de responder às diferentes circunstâncias reveladoras de um treino cuidado, de um espírito de serviço extraordinário, de uma disciplina compreendida e aceite e de uma liderança capaz. Acrescentou ainda que desde a acção planeada, passando pelo treino a todos os níveis até ao

Batalhão Ligeiro de Desembarque em exercícios nacionais e internacionais, pelas acções de reacção imediata das pequenas unidades ou simples equipas para afirmar a soberania nas nossas águas, até às acções humanitárias em que estiveram empenhados e às actividades de cooperação desenvolvidas, a acção dos nossos fuzileiros foi pronta, competente e eficaz, prestigiando o Corpo de Fuzileiros, a Marinha e o País. No final concluiu dizendo "tal como as restantes componentes do sistema de forças da Marinha, Navios e Mergulhadores, o Corpo de Fuzileiros cumpriu o que lhe competia. E cumpriu de forma excelente."

Além da Cerimónia Militar, as comemorações compreenderam ainda a inauguração do novo refeitório de Praças da Base de Fuzileiros, uma exposição vídeo-fotográfica e uma mostra das capacidades actuais do Corpo de Fuzileiros nas áreas do Comando e Controlo de Forças, do Apoio de Combate e do Apoio de Serviços em Combate, concebida e apresentada em ambiente operacional.

NOVO CD DA BANDA DA ARMADA

● Acaba de ser reeditado o CD gravado pela Banda da Armada, contendo quatro novos temas.

É um trabalho que demonstra bem a qualidade e o ecletismo do agrupamento musical que hoje é reconhecido, e que reflecte a excelência dos seus intérpretes, dignifica os músicos e orgulha a Marinha, considerando a sua Banda dentro dos parâmetros do que há melhor no plano musical a nível nacional e internacional.

Este CD encontra-se à venda no Museu de Marinha.



O Cágado e o Natal

Cruzei-me com o Cágado num corredor do Hospital. Ele não me viu no meio da atarefada mole humana, que preenche as manhãs de quarta-feira, no Hospital da Marinha. Estava igual a si próprio, calmo como sempre, com o ar de quem está ali, sem estar...indiferente aos apressados transeuntes...

Foi esta forma de ser, que lhe mereceu a alcunha. O Cágado move-se lentamente, mas de forma segura, como se não lhe interessasse o amanhã e já tivesse esquecido o ontem... Nada o parecia atingir. Nada o perturbava...

Filho de uma família abastada – o pai estava estabelecido na província e tinha algo de seu – o Cágado tinha vindo para a Marinha, “porque

não tolerava um trabalho das 9h às 5h”, que – afirmava enfaticamente – o “sufocava devagarinho...”. Travei conhecimento com ele numa Corveta velha. Impressionou-me pela tranquilidade, tão pouco usual nos tempos que correm...

Era extraordinariamente culto. Lia muito. Fora de quarto, era vê-lo a ler livros de poesia como “Leaves of Grass” de Walt Whitman, um poeta americano, ou a “Memória de Elefante” do nosso Lobo Antunes. Tudo misturado com um livro de bolso, comprado aquando de uma permanência em Inglaterra, cujo autor inglês me escapa, sobre a participação portuguesa na 1ª guerra mundial, em que o autor criticava o abandono a que os mi-

litares na frente de combate foram votados, pelo poder político de então. A esse propósito comentaria o Cágado:

- *Vê Doutor, a história repete-se. Pelo menos agora não estamos em guerra!* Dizia sorrindo, naquele modo pausado que o caracteriza...

À tardinha, sentava-se na tolda para olhar o vazio e fumar um cigarro, daqueles em que se abre o papel, se deita devagarinho o tabaco, se lambe as pontas para fechar o papel...tudo num ritual lento, de gestos e cheiros, à maneira de um ritual de louvor, a um qualquer Deus pagão...

Um dia – do qual me arrependo – perguntei ao marinheiro Cágado porque não tinha estudado mais, quicá frequentado um curso e, se queria seguir carreira na Marinha, porque não tentar a Escola Naval? A resposta demorou...O Cágado é muito assim, fica parado, como se o tempo e o espaço não existissem, o céu não tivesse nuvens e não houvesse morte. Finalmente, passados embaraçosos segundos, que me pareceram horas, pois imediatamente após a pergunta, senti-me idiota, por fazer tão íntimo inquérito, respondeu laconicamente...

-*Não estudei mais, porque não seria eu...*E saiu lentamente.

Demorei muito tempo a digerir a resposta. Pareceu-me que como tudo no Cágado, havia uma lógica especial. O Cágado tem razão, para saborear a vida, sentir o vento, ter tanta tranquilidade, cada um deve achar o seu lugar no mundo e senti-lo como seu, em equilíbrio perfeito...Talvez o Cágado não tivesse tanta necessidade de cultura eclética, tanta necessidade de saborear o momento se não fosse o que é? Com ele não haviam lamentos, desejos, anseios, a vida era...e isso bastava....E surpresa das surpresas, nele, essa atitude não significava inconformismo, ou aceitação, significava pura e simplesmente harmonia...

Achei que éramos opostos, eu e ele, porque eu sempre questioneei tudo e todos. Passo, na verdade, muito tempo à procura da razão das coisas e sofro de um inconformismo doloroso, que torna a vida difícil, como se houvesse sempre qualquer coisa por fazer no futuro e qualquer coisa, que não deveria ter acontecido, no passado...Dai a intranquilidade que permeia os meus dias...

Nesse dia, no Hospital da Marinha, perguntei ao Cágado o que fazia ali? A que vinha? A resposta (já) não me surpreendeu...

- *Vim ver os amigos!* – Não sabe Doutor, quando se quer encontrar alguém na Marinha, que procuramos há muito tempo, passeamos duas ou três vezes nos corredores do Hospital e, é certo e sabido, cá o encontramos...

O que tinha feito?



- *Muito mar, muita carneirada...* respondeu ele com a dignidade de um professor cate-drático.

Se estava feliz?

- *O que é isso, feliz (...sorriso...)?*

Calei-me. Ainda a sorrir, o *Cágado* deixou-me sem pressas, com a dignidade do animal que lhe dá nome...

E nesse dia, mais uma vez, a sua presença me lembrou que há muitas formas de passar por esta vida. Para alguns a vida parece ser fácil: vivem embrulhados num espírito airoso, que como se fosse uma rolha, os faz rodear os obstáculos, as dúvidas, as ansiedades...Eu acho que é uma arte...

Nesta antevéspera natalícia, em que ho-mens, a quem não reconhecemos compaixão, dizem palavras quase vazias pelo excessivo

uso em vão, como solidariedade, amor, paz, encontrar o *Cágado* é uma brisa fresca... Como ele, apetecia-me ser genuinamente diferente, original. Em vez disso, sei que vou encontrar-me nas filas das centros comerciais, com a consciência obnubilada pelos néons vermelhuscos de um boneco gordo, de barbas brancas e olhos azuis, que dá abrigo a dois miúdos pretos, na pedincha, à porta do hiper-mercado...Triste e só, fujo para casa. Acabo sentado em frente ao televisor, em silêncio, a ouvir pacientemente as mensagens cheias de boas intenções, que preenchem o mundo oci-dental - repetidas vezes e vezes sem conta, numa sonata monocórdica, vazia...

Quem me dera poder levar o *Cágado*. Ele certamente daria sentido a todo este vazio. De certeza mandaria o Natal - este Natal - às

urtigas...Mas seria bem mais genial do que eu...Apagar-me-ia, também, a solidão e o descrédito, que me entristece o espírito com a sua capacidade para resistir aos compromís-sos, às convenções...

O mundo, estou certo, é bem melhor por ainda existirem homens assim de alma livre...A Marinha também ganha com estas criaturas descomprometidas...talvez, talvez mesmo, sejam eles que mantêm a esperança viva na casa, apesar do cansaço e desmoti-vação epidémicos, nestes tempos difíceis. É deles a mensagem de Natal, que gosto de ouvir...Escolha o leitor a sua, mas faça-o no seu íntimo mais profundo, só assim se encon-tra verdadeira paz...



Doc.

CONVÍVIOS



MARINHEIROS DO CONCELHO DE FERREIRA DO ZÊZERE

● Realizou-se no passado dia 21 de Setembro, o 2º convívio de Marinheiros do concelho de Ferreira do Zêzere, num almoço que decorreu no restaurante "Noite Azul", em Dornes, Ferreira do Zêzere.

O evento contou com cerca de 60 marinheiros e ex-mari-nheiros e seus familiares totalizando 116 pessoas, o que constitui uma marca importante neste 2º convívio, apesar de continuar a haver alguma dificuldade em contactar alguns ex-marinheiros.

O 3º convívio, programado para 2003, tem já Comissão Organizadora nomeada. Os interessados poderão contactar o SAR A Godinho - TM. 964765159 e o SAR C Fernandes - TM. 962592789.

ENCONTRO DO DFE5 MOÇAMBIQUE 1969-71

● No passado dia 5 de Outubro, reuniu-se pela primeira vez, trinta e um anos após o regresso de Moçambique, um grupo significativo de elementos do Destacamento nº 5 de Fuzileiros Especiais - 1969/1971 - que ali fez comissão sob o comando do então 1TEN Luís Filipe Vidigal Aragão.

Neste encontro, realizado na Escola de Fuzileiros com a presença de alguns fami-liares, foi constituída a co-missão encarregada de organizar futuros encontros do DFE5.

Desta comissão organizadora fazem parte o CFG SEL RES Manuel Leitão Duarte Carvalho, o SCH Francisco Baião Rosa ex-342/66 (que presta serviço na Escola de Fuzileiros e cujo contacto particular é Rua da Amizade 67 - 3º 2835 Baixa da Banheira Tel. 210822208) e o ex-601/67 Alexandre Guerreiro Lopes Perninha.



SAIBAM TODOS

REABERTURA DA MESSE DE CASCAIS

● Após vários meses de encerramento devido a obras de remode-lação, a Messe de Cascais reabriu no passado dia 23 de Abril, apre-sentando algumas alterações no seu funcionamento. Nos moldes actuais, a Messe apenas está a funcionar de 3ª a 6ª Feira (jantares) e aos Sábados (almoço e jantar), encerrando aos Domingos e 2ª Feiras.

O horário de funcionamento da Messe de Cascais é o seguinte: 3ª a 6ª Feira das 17:30h à 01:00h e Sábados das 13:00h às 15:00h e das 17:30h à 01:00h. O período dos jantares é compreendido entre as 19:30h e as 22:00h e os almoços das 13:00h e as 15:00h.

Para reservas/ marcações, deverão ser contactados os seguintes números de telefone: Secretaria - 214 867 633 (até às 17:00h)/ Portaria - 214 865 675 (depois das 17:00h).

Na dependência da Messe de Cascais funcionam as instalações do

Farol da Guia, espaço que sofreu também obras de remodelação.

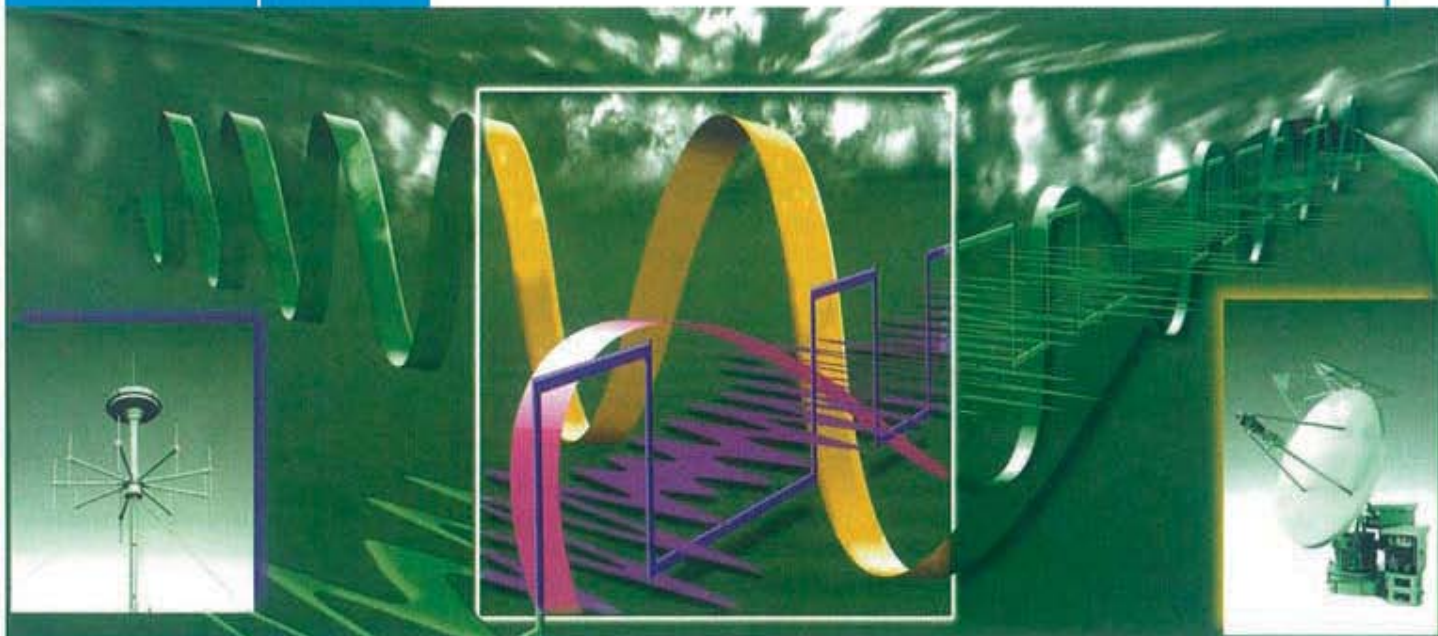
Este espaço é utilizado essen-cialmente para a realização de casamentos, baptizados e outros eventos que pela sua dimensão não possam ser realizados na Messe de Cascais.

As reservas e marcações po-derão ser feitas através do TLM: 918 907 769.

Para mais informações pode consultar o site da Intranet da Marinha: utilidades/ messe de cascais, estando em curso o estudo da colocação da mesma página na Internet.



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 47)

Tente resolver tapando as mãos de E-W

Norte (N):

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

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
R	V	9	A
V	10	8	10
5	9		7
4			2

Este (E):

♠	♥	♦	♣
10	D	5	V
9	8	4	4
8	7		
7	6		
	5		

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	3	A	R
3	2	R	8
		D	
		V	
		10	
		3	
		2	

Ninguém vuln.. Como deve S jogar para cumprir um contrato agressivo de 6ST com saída de W a ♥ V?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES PROBLEMA Nº 47

Só existem 11 vazas à cabeça, pelo que S terá de seguir uma linha de jogo que lhe permita conseguir mais uma. Tendo sete cartas de ♦ para bater, a hipótese de um squeeze será certamente a solução técnica a explorar. Vejamos pois como S deve jogar para ganhar a 12ª vaza que lhe falta: faz ♥A e E chama, indicando que terá a D; joga ♣3 para o R, 4 de E e A de W que continua ♥, face à chamada do parceiro à sua saída; tira então os sete ♦ e no sétimo W fica squeezado, porquanto teve de guardar ♠RV♣107, para ♠D6♣D9 no morto que será jogado em conformidade com a balda de W. O fundamental para esta solução é que, antes dos ♦, a 2ª carta a jogar seja o ♣, para conseguir a posição final e evitar qualquer indicação que possa destruir o squeeze. W continuou automaticamente ♥ face à chamada do parceiro, mas repare que se jogasse outro ♣ derrotaria o contrato, defesa que naquela altura não será fácil de encontrar.

Nunes Marques
CALMAN

INQUÉRITO – HOSPITAL DA MARINHA

- Encontra-se actualmente a decorrer um estudo denominado "Satisfação com os Cuidados de Saúde e Ansiedade nos Utentes do Hospital da Marinha", sob a forma de inquérito, anónimo e confidencial. Este estudo vai contribuir para uma melhoria da prestação de cuidados de saúde a nível do Hospital da Marinha, pelo que solicitamos a colaboração de quem for para tal abordado.

PALAVRAS CRUZADAS

(Problema Nº 331)

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

HORIZONTAIS: 1 – Cão próprio para a caça de perdizes. 2 – Pequena escama (pl). 3 – No meio do arco; que narra em verso acções heróicas; rio da França. 4 – Oferecer; também; falta uma para ser orto. 5 – Que estão no lugar mais fundo; detestara (inv). 6 – Primeiro rei do Egito; descerrar. 7 – Pássaros africanos; nome próprio masculino. 8 – Metade de adjunto; espécie de escumilha (pl); rio Suiço (inv). 9 – Porco; diz-se de um suco resinoso e aromático, que se extrai de algumas árvores tropicais; símb. quím. do estanho. 10 – Discursos picantes ou maldizentes. 11 – Pronúncia viciosa da letra r.

VERTICAIS: 1 – O mesmo que perdição. 2 – O mesmo que escamoso. 3 – No início de cromo (inv); pequena composição poética de forma fixa, de treze ou vinte versos; sózinho. 4 – Deusa na confusão; determina o nome, ligando-lhe uma ideia de posse; no princípio do catálogo. 5 – Respira com dificuldade; atascar (inv). 6 – O mesmo que barbante; pequenas colunas sem capitel (inv). 7 – Alteração do tecido lenhoso das árvores (Bot); peça de vestuário indiano. 8 – É quase leão; três de baderna; nota musical (pl). 9 – Nome da letra (pl); ter tonturas de cabeça; símb. quím. do samário. 10 – Aguardentes (Gir). 11 – Da Congregação do Oratório.

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 330

HORIZONTAIS: 1 – Salmo; alapo. 2 – Aracnologia. 3 – Lusiadas; cs. 4 – Ins; cor; mui. 5 – _Odie; dois. 6 – Iodos; oinp. 7 – Anao; atif. 8 – Cao; aro; ena. 9 – Ec; esculpir. 10 – Serenissimo. 11 – Aorta; ecoas.

VERTICAIS: 1 – Salio; acesa. 2 – Arundinaceo. 3 – Lassidao; RR. 4 – MCI; eoo; eet. 5 – Onac; asna. 6 – Odor; arci. 7 – Alar; ouse. 8 – Los; dia; lsc. 9 – Ag; montepio. 10 – Picuipinima. 11 – Oasis; Faros.

Carmo Pinto
ITEN REF

PREÇO DE CAPA DA R.A.

- Por motivo de aumento de custos, o preço de capa da Revista da Armada passa a ser de 1.50 € a partir de Janeiro de 2003. No próximo número será publicada a nova tabela de custos.

RECTIFICAÇÃO

- Na rubrica Histórias da Botica (24) da edição de Novembro da RA, onde se lê tráfico (2ª coluna da pag. 31), deverá ler-se tráfego.

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 João António Ramos Osório Sayanda, Capitão do Porto de Ponta Delgada e Vila do Porto, em substituição do CMG João Joaquim Teles Ribeiro ● CMG EMQ Luís Filipe Cardoso Caravana, Chefe do Gabinete do Superintendente dos Serviços do Material, em substituição do CMG António Pedro Moraes Soares ● CMG MN José de Santa Marta Granger Rodrigues, Subdirector do Hospital da Marinha, em substituição do CMG MN Luís Casimiro Sentieiro Ferreira da Silva ● CMG CMG António Manuel Brancal da Mota Ribeiro, Comandante da Zona Marítima do Sul e em acumulação com o de Chefe do Departamento Marítimo do Sul e Capitão do Porto de Faro, em substituição do CMG Mário Ceríaco Soares de Sousa CMG AN António Joaquim de Almeida Moura, Director da Direcção de Administração Financeira, em substituição do CMG AN Luís Calceteiro Serafim ● CMG Augusto César da Gama Ferreira de Carvalho, Adido Naval junto da Embaixada de Portugal em Washington, Estados Unidos da América, em substituição do CALM EMT Carlos José de Almeida Rodrigues Rodolfo ● CFR António Verde Franco, Comandante do Grupo N.º 1 de Escolas da Armada, em substituição do CMG Joaquim Filipe Figueiredo Alves Gaspar ● CFR Luís Fernando Tavares dos Reis Ágoas, Chefe do Serviço de Justiça, em substituição do CMG António Manuel Brancal da Mota Ribeiro ● CTEN FZ José Figueiredo Mariano Alves, Comandante da Unidade de Meios de Desembarque, em substituição do CTEN FZ José Joaquim Assis Pacheco dos Santos ● CTEN Guilherme Adelino Figueiredo Marques Ferreira, Comandante do NRP "Baptista de Andrade".

EXONERAÇÕES

● CALM EMT Carlos José de Almeida Rodrigues Rodolfo, exonerado do cargo Adido de Defesa junto da Embaixada de Portugal em Washington, Estados Unidos da América, acumulando com idênticas funções em Otava, Canadá e Representante Nacional de Ligação junto do Quartel-General do Comando Supremo Aliado Atlântico - (SACLANT) ● CMG Fernão Manuel Pacheco Malaquias Pereira exonerado do cargo de Comandante da Unidade de Apoio às Instalações Navais de Alcântara ● ITEN Manuel João Ribeiro Parracha exonerado do cargo de Comandante do NRP "Geba".

RESERVA

● ALM Nuno Gonçalves Vieira Matias ● CMG AN João Slader Simões ● CMG AN José Manuel Chiote Lopes da Silva ● CMG Mário Alberto Dias Monteiro Santos ● CMG AN Armando Manuel da Rocha Deus ● CMG Mário Ceríaco Soares de Sousa ● CMG EMQ Luís Manuel Nunes da Costa Alves ● CMG José Inácio Batista Viegas ● CMG MN Luís Casimiro Sentieiro Ferreira da Silva ● CMG João César dos Reis Paes Mamede ● CFR EMQ Mário José Magalhães Macedo ● CFR SEI Francisco de Oliveira Fernandes ● CFR OTT Raul Isidro da Cruz Fernando ● CFR FZ José Manuel Simões Rodrigues de Castro ● CTEN Benigno Pombo Fernandes ● CTEN EMQ João Miguel Rebelo de Oliveira Pires ● ITEN OT Raul Gomes Bento ● ITEN OT José Ventura Pacheco ● ITEN OT Eduardo Fernandes Arsénio ● SMOR B João Gonçalves Lemos ● SMOR CM José Jorge Rebelo ● SMOR CM João Freire Ventura.

REFORMA

● CALM Luís Sebastião Delgado Rodrigues do Nascimento ● CALM João Manuel Velhinho Pereira Nobre de Carvalho ● CTEN SES Ceríaco Feleciano Galrote Ilhéu ● ITEN OTT Fernando Escaninha Bento ● ITEN OTT Joaquim Caldeira da Silva ● ITEN OTT Carlos Francisco de Matos ● ITEN OTT Joaquim Couto da Rocha ● ITEN MN Ernesto Manuel de Freitas Lomelino Gomes Machado ● SMOR A Alfredo do Nascimento Menincha ● SMOR A António da Silva Assunção ● SMOR US Armando Ferreira Lobato ● SMOR SE José Tiago dos Remédios Botelho ● SCH A Adérito António Francisco ● SCH CE José Pereira Victorino ● SCH L Manuel Fernandes da Costa ● SCH TF Joaquim Pires Rosa ● SCH CE Julião Quintinha Guerreiro ● SCH FZ José Francisco ● SAJ FZ Armando Romeira Afonso ● SAJ O António José Fernandes Machado ● SAJ MQ Manuel Landeiro Toscano ● SAJ US Francisco Granja Mendes ● CAB T Orlando Vieira Pereira Correia ● CAB TFD Bernardino Frias Marques ● CASB L António Marques Telinhos.

FALECIMENTOS

● CMG REF Alberto Ribas Lopes Praça ● CMG REF João Torres Fontes de Sousa Campos ● CMG AN REF Adolfo Brandão Rodrigues da Silva ● CFR SES REF Aníbal João Teixeira ● CTEN SG REF António Francisco ● ITEN SG REF Manuel Tunela Vilela ● ITEN SG REF Francisco Maria Ribeiro Teixeira ● SMOR M REF Manuel Augusto dos Reis Fernandes ● SAJ CE REF Jorge da Rosa Batista ● SAJ MQ REF Silvério Pereira Marques ● SAJ FZ REF Mário José Batista Claudino ● SAJ CM REF Francisco das Neves ● SAJ REF José Francisco Gomes ● ISAR CM António Pereira Borrego ● ISAR L Fernando Jesus dos Santos ● ISAR CM RES Joaquim Augusto da Fonte ● ISAR E REF Agnelo Mendes ● ISAR SE REF Mário Evaristo de Oliveira Martins ● CAB T REF Manuel de Sousa Batalha ● CAB TFD REF José Alexandre de Sousa Cantanhede ● CAB CM REF Samuel da Costa Piedade ● CAB TFD REF Francisco Nunes Mateus ● CAB A Carlos dos Santos Gonçalves Martins ● CAB L REF Aquilino Gonçalves Lagarto ● Maquinista de 1.ª Clas. Carlos da Silva Pinto Bastos ● Agente 1.ª PM António Joaquim Leal Vaz ● Chefe OP. SPTM Manuel Matos dos Santos ● 1GRT REF Francisco Silva ● 2GRT SEM Pedro Miguel Nunes Ribeiro.

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

44. O SAVEIRO “MEIA-LUA” DA CAPARICA

De entre as embarcações que se encontram expostas no exterior do Museu de Marinha há uma que se destaca pela sua beleza e pelas suas próprias características - é o Saveiro “Meia Lua” da Caparica.

O “barco meia-lua”, que tem grandes afinidades com os barcos da região de Aveiro, foi introduzido na Caparica cerca da metade do século XVIII. É uma embarcação mais pequena que o “barco do mar” da costa de Aveiro e possui linhas que são muito diferentes das deste, sendo levantadas abruptamente as duas extremidades, em vez de ter somente a sua proa lançada para cima e longamente projectada. O fundo chato do “meia-lua” que é muito arqueado eleva-se para as curvas da proa e da popa criando um perfil em crescente, o que dá o nome à embarcação.

Cada “meia-lua” era manobrado por uma “companha” ou associação de pescadores que vieram sobretudo de Lavos e Buarcos para tomar parte numa forma particular de arrasto com rede de cerco. Alguns dos homens que trabalhavam nesta ocupação eram também do Algarve. A “companha” era constituída por duas equipas; uma que embarcava e manobrava a rede e os seus acessórios e uma outra, em terra, que lançava a embarcação, recolhia a rede para a praia e recuperava a embarcação quando esta regressava.

Os “meias-luas” eram antigamente construídos em Ovar pelo construtor Bernardino Gomes. Eram muito mais pequenos do que o “barco do mar” que pode, ainda hoje, ser encontrado em Aveiro. Os primeiros barcos eram, apesar de tudo, bastante grandes: o seu comprimento era de 10,80 metros e a sua boca 2,85 metros, como está representado num modelo da Colecção Seixas no Museu de Marinha, construído à escala de 1:25, cujas linhas e plano de construção foram retirados por José Pessegueiro Gonçalves em 1920 de uma embarcação existente denominada “SEMPRE VIM”. Estas grandes embarcações eram construídas com quatro bancadas para os remadores e as posteriores, mais pequenas, e em menor número, que mediam 8,50 x 2,40 metros aproximadamente, eram construídas com três. A parte de ré do casco era deixada aberta para permitir espaço no qual era alojada a rede, as suas numerosas poitas e flutuadores de cortiça e os cabos de puxar.

Nos tempos antigos, alguns “meias-luas” eram aparelhados com vela e leme do tipo “xarolo” para a pesca no Rio Tejo, para vender o peixe nos mercados da margem norte.

A construção do casco de encolamento vivo do “meia-lua”, as suas extremidades elevadas e o estilo de representação do olho pintado em cada lado da proa, congregados, apontam para uma origem na Ria de Aveiro; mas a origem mais provável dos barcos daquela região reside nos barcos da Mesopotâmia, conforme mostra uma miniatura em prata encontrada por Leonard Wooley na sua escavação de uma das tumbas reais em Ur e nos barcos do povo Madan que vive na área pantanosa entre os rios Tigre e Eufrates no Iraque. A difusão a partir daí deve ter tido lugar através do Levante, pois na altura, os marinheiros de Tiro devem ter continuado para Oeste de modo a formar uma sólida ligação com a Europa Atlântica até à ocupação Assíria do Próximo Oriente.

O estilo dos olhos nas proas é diferente daqueles que eram usados pelos Egípcios, pelos Gregos e pelos Romanos.

O “meia-lua” era transportado para a borda de água por todos os homens da “companha” que levavam aos ombros uns paus atravessados por cima do barco com esta finalidade. Para ser lançado à rebentação, sem virar, eram necessárias três coisas: uma vara nas mãos do homem da proa ou “vareiro” que resistia ao impulso lateral da corrente que nele actuava; uma vara por baixo da popa, segura por alguns homens do grupo de terra, de um lado ou do outro do barco conforme necessário; e um cabo com um gancho passado a um anel a ré e puxado na direcção oposta. O barco era então empurrado para a onda e iniciava a progressão com as remadas, guiado por um remo montado a estibordo a ré. A tripulação consistia no homem da proa (proeiro), seis a oito remadores, um homem a vante para guiar a “arte de arrastar para terra” ou “xávega” assim que esta era lançada pela borda, e o homem do leme que era o patrão e normalmente o dono da embarcação. O aparelho de pesca era uma rede de arrasto, lançada em semicírculo de maneira que concentrasse o peixe, normalmente sardinha, e depois trazê-lo para a praia. A rede usada mais recentemente era a “rede da tartaranha” que consistia num saco e a sua cuada e dois longos braços puxados manualmente para cima, por cabos.

Em 1948 existiam 14 “Meias Luas” na Caparica, mas o seu número foi descendo, podendo em 1970 serem contados pelos dedos de uma mão. Prevendo o seu rápido desaparecimento, o Museu de Marinha adquiriu em Junho de 1975 um exemplar que se encontra exposto junto à entrada para o Planetário e onde o visitante pode admirar as suas belas formas e toda uma arte que se vai extinguindo.

Museu de Marinha

(Texto de Dr. Manuel Leitão, Membro da Academia de Marinha)

Património Cultural da Marinha

Peças para Recordar

44. O SAVEIRO "MEIA-LUA" DA CAPARICA



