REVISTA DA ARMADA

2007

COMPILAÇÃO DE REVISTAS DO ANO 2007

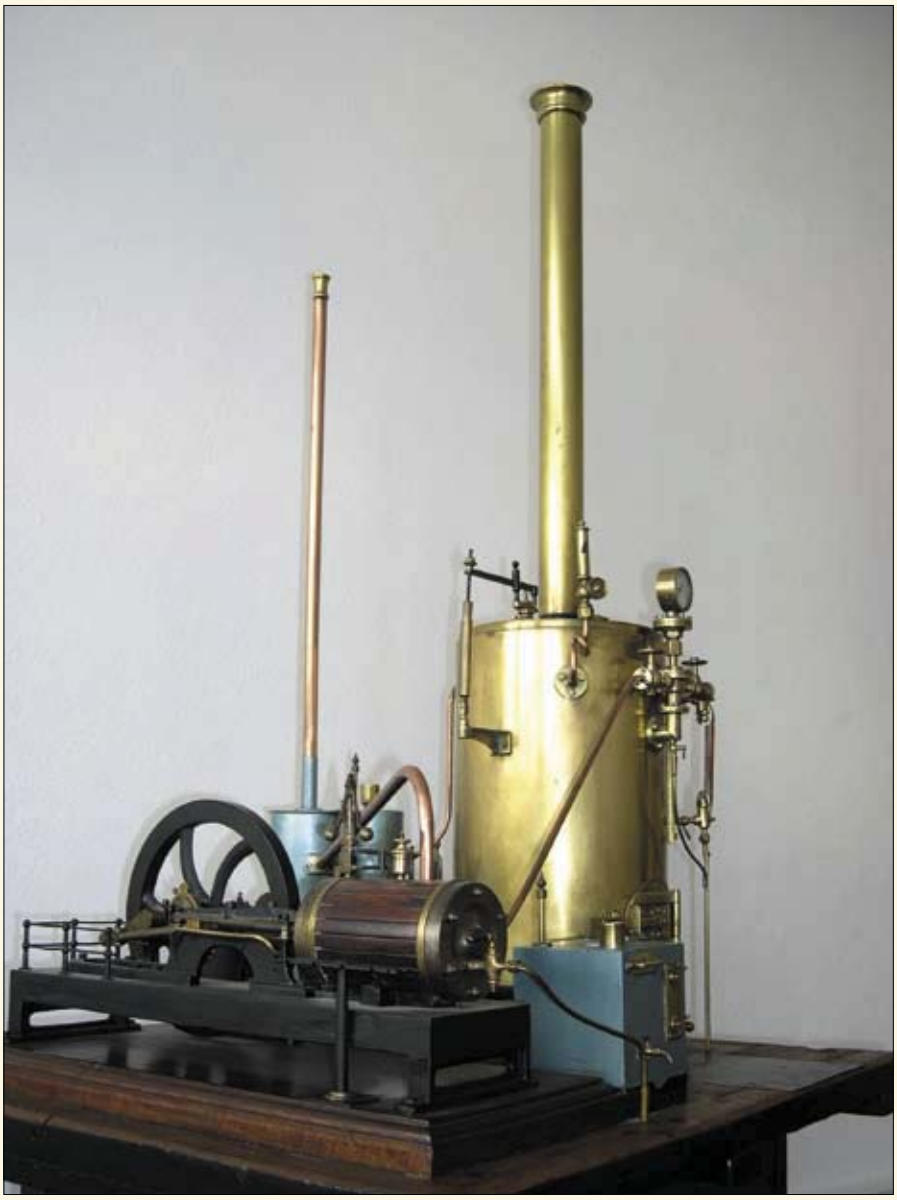
REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 404 • ANO XXXVI

JANEIRO 2007 • MENSAL • € 1,50

FUZILEIROS REGRESSAM DO CONGO

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



No antigo Arsenal da Marinha, instalado na Ribeira das Naus, foi, em meados do século XIX, admitido António Maria Martins, de 15 anos de idade, para praticar como maquinista.

Na época era comum os praticantes de um ofício executarem trabalhos para mostrar o estado de adiantamento dos seus conhecimentos. Assim, o jovem Martins construiu o pequeno modelo de máquina a vapor cuja imagem acima se reproduz. O modelo funcionava como se fosse uma verdadeira máquina e a sua perfeição era tal, que o seu autor foi agraciado pelo Rei D. Pedro V.

António Maria Martins teve uma carreira profissional brilhante. Depois de mais de 20 anos de embarque, em 1874, foi a Inglaterra a fim de assistir à construção das máquinas para o couraçado "Vasco da Gama", corvetas "Rainha de Portugal" e "Mindelo". Em 1878 passou a servir no Arsenal de Marinha, onde fez uma máquina para o escaler da corveta "Bartolomeu Dias" – que foi o primeiro escaler a vapor na Marinha Portuguesa – e uma outra para o "Dragão" do serviço real. Dirigiu a montagem do aparelho motor em diversos navios, até que, em 1888, construiu uma máquina de 500 CV para a canhoneira "Zambeze", que rivalizava com as executadas no estrangeiro.

Sublinhe-se que é ainda o inventor de um sistema de sangrar caldeiras a vapor que, em 1883, mereceu referência do Almirantado inglês.

Em 1898, já com a patente de maquinista naval chefe, vamos encontrá-lo exercendo o cargo de director do Arsenal de Quelimane. Em 1901 vai a Livorno assistir à reconstrução do couraçado "Vasco da Gama". Faleceu em 1913.

Sabe-se que o modelo por ele construído ainda em aprendiz, esteve na antiga Escola Naval tendo dela transitado para o Museu de Marinha. Desconhece-se a data em que foi feita tal transferência, mas merece a pena dizer que, na altura, foi valorizado em 2$00, o que hoje corresponde à módica quantia de 1 cêntimo! Em 1998, o modelo foi depositado na actual Escola Naval, onde hoje se encontra.

Esta pequena máquina, construída há cerca de 150 anos, foi posta a trabalhar por iniciativa do Comandante António Estácio dos Reis no final da palestra que este oficial proferiu na Escola Naval, em 13 de Novembro de 2006, por ocasião da apresentação do seu livro "Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor. Sua introdução em Portugal e no Brasil".

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 404 • Ano XXXVI
Janeiro 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

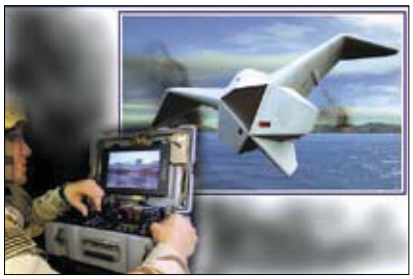
ISSN 0870-9343

Foto do Comando do Corpo de Fuzileiros

ANUNCIANTES:
TRIBUNA DA HISTÓRIA; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

7 Força de Fuzileiros regressa do Congo.



11 O futuro com tecnologia.

15 1TEN Mónica Pereira Martins
Primeira Piloto Naval.

18 Jornadas do Mar 2006
"Os Oceanos: uma plataforma para o desenvolvimento"

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
NOVO CEMGFA	5
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA 9	6
TIMOR, ESTADO DO PACÍFICO	8
O "DICIONÁRIO DE NAVIOS E RELAÇÃO DE EFEMÉRIDES"	9
EXERCÍCIO LUSÍADA 062	10
O N.R.P. "BATISTA DE ANDRADE" EM CABO VERDE	10
NOVO LIVRO DO COMANDANTE ESTÁCIO DOS REIS	20
ENTREGA DE PRÉMIOS DO CNOCA NO NRP "SAGRES"	20
A MARINHA DE D. JOÃO III (19)	21
OFICIAL RESPONSÁVEL PELA FORMAÇÃO (ORF)	22
FRASEOLOGIA MARINHÁTICA	23
ARTUR RODRIGUES	26
NOTÍCIAS	27
ALIMENTE A SUA SAÚDE 1	29
CONVÍVIOS	29
HISTÓRIA DA BOTICA (49)	30
ASSOCIAÇÃO ACREDITAR VISITA O NAVIO-ESCOLA "SAGRES"	31
BIBLIOGRAFIA	31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS/SAIBAM TODOS	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

FORMAR, QUALIFICAR, CERTIFICAR
Recursos Humanos na Marinha

Formar para qualificar.
Qualificar para potenciar o desenvolvimento de competências.
Certificar para validar as competências.

Hoje, mais do que nunca, a realidade social e tecnológica obriga as organizações a investir, de uma forma coerente e sistemática, nos seus recursos humanos (RH), qualificando-os, valorizando-os e motivando-os para o desempenho das funções e tarefas atribuídas. A competitividade no mercado de trabalho, a mobilidade dos RH e, em casos como a Marinha, a sofisticação dos meios disponíveis, são factores determinantes da formação (profissional) que importa desenvolver e ministrar.

A qualificação profissional dos RH é indissociável da formação que, em grande extensão, assegura e sustenta aquela, sendo-lhe indispensável. A formação profissional, inicial e contínua, de qualidade, ou seja, de acordo com referenciais precisos e válidos para o universo nacional, viabiliza e suporta a qualificação dos RH que, por sua vez, habilita ao desenvolvimento de competências profissionais adequadas ao exercício de cargos e funções. A avaliação da formação permite aferir as competências adquiridas por essa via e a respectiva certificação valida essa aquisição e constitui a garantia da actualização e da adequação das competências ao quadro funcional (interno) e laboral (externo).

O Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM) desempenha um papel do maior relevo na qualificação do pessoal, designadamente dos sargentos e praças. Caminha-se no sentido de assegurar que o SFPM assente, de forma inquestionável, em elevados padrões de qualidade, para que seja possível conferir uma formação adequada, actualizada e sólida nas componentes militar, sociocultural, científica e técnica, tendo em vista satisfazer as necessidades próprias da Marinha e, igualmente, promover a valorização pessoal e profissional dos militares que nela servem, através de formação útil e certificada para o exercício de actividades civis, com o objectivo de facilitar a integração no mercado de trabalho dos militares que, por motivos variados, deixem a Marinha. A acreditação do SFPM e a certificação dos cursos ministrados, constitui a garantia da qualidade da formação profissional da Marinha, do nível de qualificação obtido, da adequação da formação aos perfis profissionais desejados e, consequentemente, ao expectável desempenho dos RH da Marinha. A certificação da qualificação profissional obtida pela via da formação constitui, ainda, acrescido e decisivo factor de motivação do pessoal da Marinha e de incentivo à prestação de serviço militar no Ramo.

Tanto a Directiva de Política Naval (DPN) como a Directiva Sectorial de Recursos Humanos (DSRH) apontam, precisamente, para uma política de qualidade e de qualificação do pessoal da Marinha, interligando esses desideratos com a reestruturação do SFPM e com a concretização dos processos de acreditação e certificação, os quais, desta forma, se constituem como objectivos e linhas de acção definidos ao mais alto nível da administração da Marinha[1]. Essas orientações, fixadas ao nível interno, são consistentes com os objectivos prioritários traçados ao nível político, com vista ao reforço da educação e qualificação dos portugueses, enquanto "desafio estratégico essencial"[2].

É neste quadro que se insere a acreditação do SFPM[3], recentemente concretizada[4]. A acreditação assegura o quadro qualitativo para o adequado desenvolvimento das qualificações e competências do pessoal da Marinha e propicia as condições para a certificação das qualificações obtidas pela via da formação. De facto, a acreditação, expressão do reconhecimento da capacidade para ministrar formação de qualidade no SFPM, servirá, ela própria, como alavanca e catalizador do aprofundamento da qualidade da actividade formativa, obrigará à melhoria de capacidades e competências, individuais e colectivas, no e do SFPM, e viabilizará a prossecução de um mais fácil desenvolvimento dos processos associados à certificação profissional e, por conseguinte, aos incentivos e à motivação dos RH.

A acreditação do SFPM surge como corolário de um percurso iniciado em 2004 e no qual são pontos conspícuos a criação do Observatório da Qualidade da Formação na Direcção do Serviço de Formação (DSF), responsável pela monitorização e avaliação continuadas do SFPM em funcionamento, e a promulgação do Manual da Qualidade da Formação, guia indispensável à reorganização e ao funcionamento, em novos moldes, das escolas e centros de formação da Marinha e à aplicação de conceitos, princípios e metodologias focados na qualidade da formação e na sua gestão. De relevar que o processo relativo à acreditação se desenvolveu num contexto de significativa mudança no SFPM, materializada na concentração de recursos formativos no Alfeite e na criação da Escola de Tecnologias Navais, na redistribuição de competências em áreas de formação específicas, na reorganização interna e implementação de novas estruturas das escolas, na implementação de novos modelos de formação, na redefinição de perfis profissionais e introdução de novas classes na categoria de praças, na revisão generalizada de planos de curso, na introdução de novas metodologias de formação-aprendizagem, como o *e-learning*, no reforço da formação de formadores e, finalmente, no aprofundamento do rigor técnico e sistematização da avaliação da formação profissional ministrada, nos seus diferentes domínios.

Alcançada a meta da acreditação do SFPM e a par da execução de um plano estratégico com vista ao cumprimento integral do respectivo referencial, concentram-se agora esforços no sentido de assegurar a homologação dos cursos ministrados, bem como a certificação das qualificações profissionais e das competências por via da formação, em especial dos cursos de formação. Sem prejuízo de alguns ajustamentos que ainda se imponham, as modificações recentemente introduzidas nos modelos de formação e nas estruturas curriculares dos cursos de formação de praças e de sargentos conferem-lhes já acrescido potencial para utilização na vida civil, do qual importa obter reconhecimento formal[5].

Do mesmo modo, ainda no âmbito da certificação profissional, haverá que investir na certificação das qualificações e competências do pessoal da Marinha com base na experiência recolhida ao longo da vida. Os percursos profissionais dos nossos sargentos e praças são longos e ricos e, por conseguinte, a sua

valia pode e deve ser devidamente reconhecida e creditada. Por outras palavras, a certificação da qualificação do pessoal da Marinha não se deve cingir aos processos formativos formais, no contexto do SFPM, mas abarcar, igualmente, outras vias, como a do reconhecimento e validação de competências desenvolvidas em contexto de trabalho, no exercício de cargos e funções.

Para tal, tem-se como essencial: (a) dinamizar o recurso às capacidades já instaladas, concretamente no Centro Naval de Ensino a Distância (CNED), para reconhecer, validar e certificar habilitações escolares a partir da experiência profissional e de vida, e ampliar, de uma forma efectiva, a capacidade de intervenção do CNED, enquanto Centro de Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências (CRVCC) até ao 12º ano de escolaridade; e (b) orientar e apoiar o pessoal da Marinha na candidatura ao reconhecimento, validação e certificação de competências profissionais, ou seja, no recurso aos dispositivos de RVCC já existentes, ou ainda, desejavelmente, a uma capacidade de RVCC – profissional própria, a instalar, atenta a diversidade e especificidade de funções e tarefas atribuíveis, logo de experiências profissionais, designadamente dos sargentos e praças.

Aprofundamento e reforço da qualidade da formação, manutenção e alargamento da acreditação, homologação dos cursos e certificação das qualificações, pela via da formação ou da experiência, em articulação com o sistema de educação, eis pois alguns dos eixos prioritários no enfoque do esforço a que, na Marinha e no SFPM em particular, será dada continuidade no futuro próximo.

J. A. Vilas Boas Tavares
CALM

Notas

[1] *"Prosseguir a política de qualificação do pessoal, consolidando a qualidade e a abrangência do ensino e da formação profissional ministrada na Marinha"* (Directiva nº 001/06, 15FEV06 – DPN06, Linhas de acção de comando e administração superior); *"Prosseguir a estruturação em novos moldes dos sistemas de ensino e formação profissional da Marinha, adequando-os às novas necessidades e aperfeiçoando a sua articulação com os sistemas nacionais de ensino e formação através, designadamente, de processos de acreditação e de certificação formais"* (DRSH, 15ABR06).

[2] Nas medidas para a consecução desse objectivo incluem-se a (a) "garantia do 12º ano de escolaridade como referencial mínimo de formação, apostando no reforço e diversificação das ofertas formativas de dupla certificação, no alargamento do sistema de Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências e na expansão da oferta de cursos de educação e formação de adultos"; e (b) "o reforço do sistema de educação e formação, no quadro da aprendizagem ao longo da vida, nomeadamente através das condições necessárias para a transparência das qualificações, da promoção da qualidade e da eficiência dos sistemas de educação e formação e da diversificação das oportunidades de aprendizagem e do desenvolvimento de novas metodologias ALV, contribuindo activamente para a profissionalização, especialização e reforço da qualidade e eficácia das intervenções formativas" - *in Acordo Interministerial (MDN-MTSS-ME) nas áreas da Educação e Formação no âmbito da Defesa Nacional* (30MAI06).

[3] A Direcção do Serviço de Formação e a totalidade das escolas e centros de formação (instrução) integrantes do SFPM: - Centro de Educação Física da Armada, Centro de Instrução de Helicópteros, Centro de Instrução do Pessoal do Quadro do Pessoal dos Estabelecimentos de Marinha, Centro de Táctica Naval, Escola de Fuzileiros, Escola de Hidrografia e Oceanografia, Escola de Mergulhadores, Escola de Tecnologias Navais, Escola de Submarinos.

[4] Despacho de 01JAN06 do Ministro da Defesa Nacional, suportado em parecer técnico do Instituto para a Qualidade da Formação (IQF), IP (Parecer de 27JUN06 - Processo nº 3632).

[5] Alguns dos cursos do SFPM, em áreas específicas, possuem já reconhecimento externo.

NOVO CHEFE DO ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS

No final da manhã do passado dia 5 de Dezembro na sala dos Embaixadores do Palácio de Belém, o Presidente da República, Prof. Doutor Aníbal Cavaco Silva, presidiu à cerimónia de tomada de posse do novo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Luís Vasco Valença Pinto, que substitui no cargo o Almirante Mendes Cabeçadas.

Estiveram presentes na cerimónia o Vice-Presidente da Assembleia da República, em representação do seu Presidente, o Primeiro Ministro e diversos membros do Governo, Presidentes dos Supremos Tribunais, Chefes de Estado-Maior dos três ramos das Forças Armadas, actuais e antigos, representantes dos partidos políticos, diversos oficiais Generais e muitas outras entidades civis e militares, e elementos das casas Civil e Militar da Presidência da República.

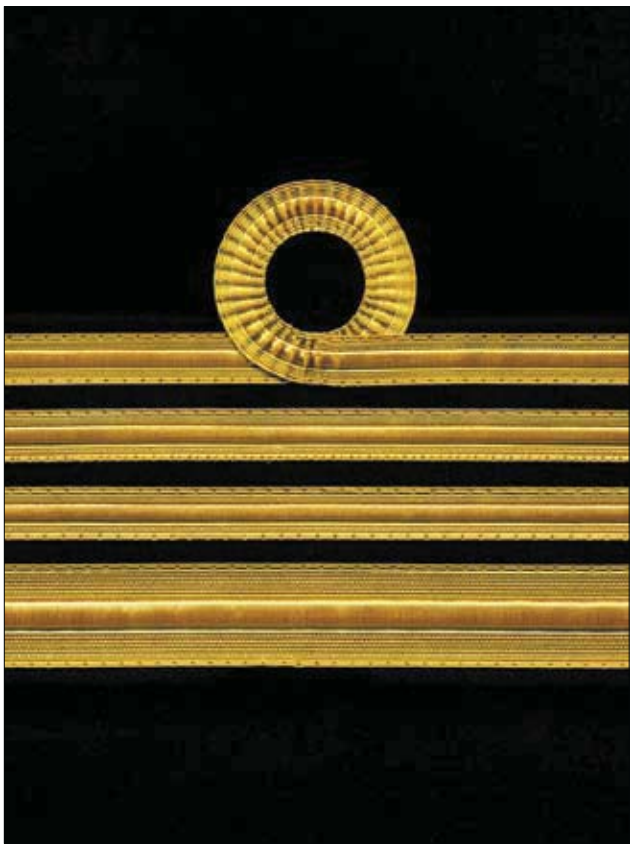
Após a tomada de posse, usou da palavra o Presidente da República que referiu: *"a perenidade das Forças Armadas exige um" compromisso" da parte do país, de forma a possibilitar o "eficaz cumprimento das missões que lhe são cometidas" numa fase marcada por "transformações profundas"*. Entre estas referiu o *"esforço de modernização do país" e a articulação necessária entre os três ramos das Forças Armadas, o Exército, a Marinha e a Força Aérea. Os diversos órgãos de soberania devem convergir esforços neste sentido, garantindo o efectivo apoio à acção de comando das chefias e as condições requeridas para o normal funcionamento das Forças Armadas..."*.

Seguidamente, o novo CEMGFA no uso da palavra fez referência à "condição militar", definindo-a como *"um valor que não implica necessariamente uma fileira de privilégio" mas que determina um "tratamento específico", bem como um "estatuto próprio singular" para os militares*. Observou ainda, que a estes se impõe *"em todas as situações, uma exigência estrita no plano da ética, das atitudes e dos comportamentos..."*.

A cerimónia terminou com uma sessão de cumprimentos.

Capitão-de-mar-e-guerra

A diversidade terminológica utilizada pelos autores antigos e as grandes transformações verificadas em certos períodos da vida da Marinha portuguesa, dificultaram, durante bastante tempo, a compreensão da evolução da sua hierarquia. Porém, os estudos de Carbonel Pico, Valdez dos Santos e Max Justo Guedes esclareceram muitas dúvidas e permitem-nos agora conhecer a razão de ser das designações dos postos, por vezes o conteúdo das funções associadas e, até, de alterações dos conceitos de emprego do poder naval. É neste contexto que se inserem as breves considerações sobre as principais evoluções relacionadas com o posto de capitão-de-mar-e-guerra, cujos antecedentes se encontram na acção portuguesa no Brasil.



Certamente por analogia com a designação adoptada no Índico, passou-se a aplicar aos capitães-mor das armadas de guarda-costa do Brasil a denominação de capitães do mar. Porém, este cargo era exercido conjuntamente com o comando em terra. Com efeito, no Alvará de 5 de Julho de 1526, que autoriza o regresso a Portugal de Pêro Capico, refere Max Justo Guedes que o rei aplica a Cristóvão Jaques o título de governador das partes do Brasil. Também refere aquele historiador, que na informação levantada nessa feitoria em 2 de Novembro de 1528, a pedido de D. Rodrigo da Cunha, consta que o capitão-mor da armada de guarda-costa se chamava Cristóvão Jaques. Dos documentos citados Max Justo Guedes depreende que Cristóvão Jaques exercia, simultaneamente, os cargos de governador do Brasil e de capitão-mor da armada de guarda-costa. Era, em suma, capitão de terra e mar.

O comércio com o Brasil intensificou-se no início do 2º Quartel do Século XVI, fruto da produção do açúcar, e os navios que daí partiam para Lisboa, transportavam cargas cada vez mais valiosas. Por isso, precisaram de ser protegidos do saque realizado, principalmente, pelos corsários franceses. Foi neste contexto que Cristóvão Jaques partiu para o Brasil no comando da primeira armada de guarda-costa. Os ataques dos franceses agravaram-se depois de D. João III ter recusado casar com a filha de Francisco I, e de este ter passado a invocar o direito de *mare liberum*, contra a tese portuguesa de *mare clausum*. Para fazer face à ameaça francesa, o monarca português tentou organizar frotas de navios armados e regulamentar as suas partidas de e para o reino. D. Sebastião reforçou estas medidas em 3 de Novembro de 1571, pelo *Regimento sobre Navegação*, onde determinou o armamento dos navios e a organização das frotas do comércio brasileiro. Porém, tais medidas não foram cumpridas e as perdas continuaram. Em 3 de Julho de 1592 foi criada a Casa do Direito do Consulado, com a obrigação de manter uma armada de guarda-costa com 12 navios prontos a patrulhar o mar, entre o Continente e as Ilhas Adjacentes, garantindo a aterragem segura das frotas de navios armados vindos do Brasil e da Índia, atacados por corsários de diversas nacionalidades.

Como evidencia Valdez dos Santos, provavelmente por os capitães dos navios que integravam as armadas de guarda-costa do Brasil e de Portugal, e as frotas de navios armados vindos do Brasil e da Índia, passarem a ter, além das suas funções náuticas, as de guerra, com o comando de toda a tripulação, quer fosse gente do mar para a manobra, quer fosse gente de guerra para combater, foram designados de capitães-de-mar-e-guerra. O documento mais antigo que este historiador conhece onde é referido um oficial deste posto tem a data de 5 de Novembro de 1617, e diz respeito a D. Nuno de Sotomaior, que foi obrigado a arribar, quando fazia parte da Armada que, em Abril de 1617, partira para a Índia.

Refere ainda Valdez dos Santos que, da mesma época, existem no Arquivo Histórico Ultramarino várias outras petições de capitães-de-mar-e-guerra. Contudo, é a partir de meados do século XVII que são frequentes as referências ao posto de capitão-de-mar-e-guerra. Pode citar-se, por exemplo, uma Consulta do Conselho Ultramarino, datada de 7 de Outubro de 1677, que refere uma petição colectiva dos capitães-de-mar-e-guerra dos navios que iam para a Índia. Era pedido ao rei que lhes fossem atribuídos durante a viagem, para o seu serviço particular, um marinheiro, um grumete e seis homens de armas. Face a uma certidão passada pelos oficiais da Casa da Índia e Mina, assegurando «ser uso antigo dar-se essa regalia», o pedido foi deferido. Porém, estas regalias eram justificadas com as elevadas responsabilidades exigidas e as qualidades necessárias ao exercício das respectivas funções. Para António do Couto «o posto de capitão-de-mar-e-guerra é de grande autoridade, manda absolutamente no seu navio, e é o mesmo que governador de uma Praça, e nele se não deve obrar coisa sem a sua vontade». Um velho códice existente na Biblioteca da Ajuda, intitulado «Compêndio do que pertence à obrigação de um Capitão-de-mar-e-guerra», não datado, mas com letra que Valdez dos Santos considera ser da 2ª metade do século XVIII, afirma que: «o capitão-de-mar-e-guerra deve ser ciente, valerozo, robusto, sofredor de trabalho, vigilante, afável, rigoroso, cortez, liberal e sobretudo bom cristão». Foi certamente para regulamentar os direitos e as obrigações dos capitães-de-mar-e-guerra, que em 31 de Março de 1722 surgiu o *Regimento do Capitão de Mar e Guerra e mais oficiais das Fragatas da Coroa*, e em 24 de Março de 1736 foi publicado, o *Regimento das Fragatas ou Regimento da Boa Ordem*, que constituem os dois primeiros documentos estatutários do posto.

Força de Fuzileiros regressa do Congo*

A Força de Fuzileiros que participou na Missão EUFOR RDC (Missão da União Europeia na República Democrática do Congo), que teve como objectivo apoiar as forças da MONUC (Missão das Nações Unidas na República Democrática do Congo), durante o processo eleitoral naquele País, regressou ao território nacional no dia 2 de Dezembro de 2006, juntamente com o Destacamento do C-130 da Força Aérea Portuguesa. O processo eleitoral decorreu em 30 de Julho (1ª volta) e em 29 de Outubro (2ª volta), tendo sido concluído com a aceitação dos resultados eleitorais pelo candidato derrotado, Jean Pierre Bemba, em 28 de Novembro, que reconheceu a vitória do Presidente Joseph Kabila.

Durante estes últimos 5 meses e meio, os 33 elementos, estacionados conjuntamente com o Comando da Componente de Operações Especiais, em Port Gentil, Gabão, o National Support Element (NSE), colocado no Force Headquarters Rear, em Libreville, Gabão, e o representante nacional na estrutura do Special Operations Liaison Element Cell (SOLE) estacionado junto do Force HQ, Kinshasa, levaram a cabo com excelentes resultados um significativo número de Exercícios e Missões, tanto no Gabão, como na República Democrática do Congo. De salientar que o NSE foi conjunto tendo existido elevada colaboração entre os militares do Corpo de Fuzileiros (1 Oficial Administração Naval e 1 Sargento Fuzileiro) e os militares da Força Aérea Portuguesa.

É de realçar que a Força de Fuzileiros participou no Gabão e na RDC, em seis exercícios conjuntos com outras Forças de Operações Especiais, com especial incidência no Reconhecimento Especial, Acções Directas e Paraquedismo. Foi ainda efectuado um treino especial de adestramento na selva, em Cap Esterias, no Centro de Treino de Selva em Floresta Gabonesa, sob supervisão de formadores Franceses e que constituiu uma mais valia na qualificação do nosso pessoal.

De referir também que, a Task Unit (TU), foi projectada para Kinshasa, com os seus meios de mobilidade orgânica, em quatro ocasiões diferentes, tendo ocorrido duas delas após os confrontos de Agosto e mais recentemente em finais de Novembro. Efectuou acções de reconhecimento aéreo e terrestre bem como patrulhas motorizadas e aéreas, actuando como Força de Reacção Imediata do Comando da Componente de Operações Especiais. Foi a TU com o maior empenhamento operacional e a única a ser projectada isoladamente em Kinshasa.

O desempenho da Força foi sempre muito eficiente e amplamente reconhecido pelos seus pares e pelo Comando Superior, como o comprovam as informações e as referências elogiosas que foram chegando durante o decorrer da missão, bem como as condecorações de que foram alvo vários dos seus militares, que por iniciativa do Combined Joint Special Operations Task Force (CJSOTF) junto do Ministério da Defesa Francês, foram condecorados com a Medalha da "Défense Nationale", graus ouro (um militar), prata (dois militares) e cobre (seis militares). A TU dos Fuzileiros teve também uma acção humanitária de relevo, ao doar alimentos e medicamentos a várias instituições de solidariedade social e religiosas, em coordenação com a Organização Mundial "Lions Club International", tanto em Libreville como em Port-Gentil, nomeadamente o Centro de Leprosos – Jean Violas, a Instituição Religiosa Sainte Téréze e a Instituição Religiosa Cocotierf.

A retracção da TU realizou-se faseadamente, tendo após o regresso do grosso do contingente a Portugal, permanecido uma equipa em Port Gentil / Libreville a preparar o embarque do material, armamento e viaturas no NM Kilcoe, garantindo simultaneamente a sua segurança no local e no regresso. Os restantes elementos desta equipa de segurança, juntamente com o SOLE e o NSE, regressaram ao País respectivamente em 3, 8 e 11 de Dezembro, tendo esta fase de retracção sido concluída com a chegada ao Porto de Setúbal do navio com o material embarcado.

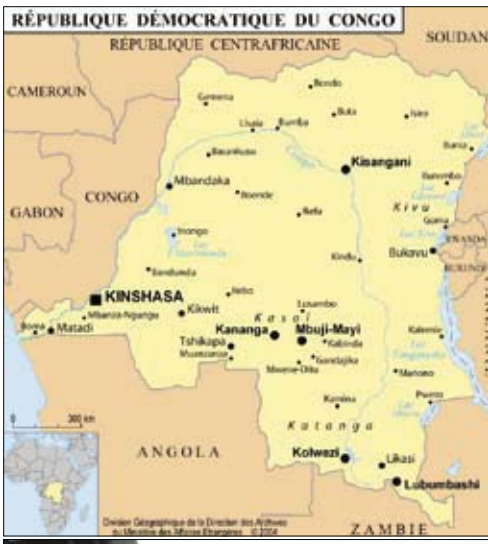
Realça-se que todo o apoio logístico foi coordenado pelo Comando do Corpo de Fuzileiros (CCF), de acordo com o Plano JADE (Plano de Apoio Logístico a Forças de Fuzileiros Destacadas Individualmente ou Integradas em Forças Internacionais), aprovado em 19 de Julho de 2006, pelo Comandante Naval, Superintendente dos Serviços do Pessoal, Superintendente dos Serviços do Material e pelo Superintendente dos Serviços Financeiros.

Com o final da Missão, foram desactivados em 4 de Dezembro, o Centro de Situação Operacional do Estado Maior do CCF e a célula de Intel do Centro de Informações Operacionais da Marinha, sendo de realçar o excelente trabalho realizado pelos militares envolvidos.

Tendo constituído a 1ª projecção duma Força Expedicionária de Fuzileiros, feita pela Marinha, sem recurso a meios navais, é intenção do Comando do Corpo de Fuzileiros realizar em 26 de Janeiro de 2007, um Debriefing, com todos os principais intervenientes, sobre esta Missão com enfoque nos ensinamentos e lições aprendidas.

* Ver RA 401 SET/OUT 06.

(Colaboração do Comando do Corpo de Fuzileiros)



TIMOR, ESTADO DO PACÍFICO

Timor, a maior das Ilhas Pequenas de Sonda, um dos arquipélagos da Indonésia, é também uma das mais orientais e a que está mais perto da Austrália. Aqueles arquipélagos e as Filipinas constituem a Insulíndia, parte da Oceânia, que frequentemente é considerada como pertencente à Ásia, pelo menos em alguns mapas políticos e no âmbito das relações internacionais.

Mas, deixando de lado a geografia física, o que interessa agora é referir alguns aspectos que se aplicam aos pequenos Estados da Oceânia, espalhados pelo Pacífico.

O Pacífico é um grande oceano cheio de vazio.

É o oceano dos Estados arquipelágicos, desde os muito importantes, situados ao longo da periferia, até aos "sem poder", no seu centro imenso. Paradoxalmente é, entre os grandes oceanos, o mais apropriado de todos. As linhas de costa de dezenas de milhares de ilhas, pequenas e dispersas, das quais só cerca de 3.000 têm tamanho e vida para ter nome conhecido, servem de base à demarcação de áreas de jurisdição marítima nacional, deixando muito pouco "mar alto, mar livre".

O exemplo mais esclarecedor é o de Kiribati, país com 33 ilhas e atóis que pertencem a três arquipélagos, com apenas 717 quilómetros quadrados e 84.000 habitantes, mas que se estende por uma área oceânica de cinco milhões de quilómetros quadrados. Muitos dos seus habitantes não conhecerão todo o território, não o ocupam totalmente, não o podem vigiar e menos ainda o podem defender.

Outro bom exemplo é Nauru, um atol com 21 quilómetros quadrados e com uma altitude máxima de 68 metros. Os seus 13.000 habitantes estão distribuídos por uma fértil faixa circundante, de tal modo que não tem capital oficial, pois nenhum aglomerado populacional se evidencia. É uma das ilhas que desaparecerá, caso o nível dos oceanos suba por força das alterações climáticas.

Na generalidade, os pequenos estados do Pacífico não representam uma preocupação política, nem as suas reivindicações, aspirações ou problemas são algo que não possa ser facilmente minimizado pelas ex-potências coloniais ou pelas grandes potências com interesses na área.

Poderá dizer-se que todos têm bastantes recursos naturais para satisfação das necessidades de subsistência das populações mas, com raras excepções, têm poucas exportações de valor. Onde elas existem, há conflito: o mais importante é o da Nova Caledónia, ainda não independente, que é o maior produtor de níquel do mundo e explora também crómio e ferro; outro exemplo é a ilha de Bougainville, que geograficamente pertence ao arquipélago das Salomão mas que politicamente foi associada ao arquipélago das Bismarck e pertence ao Estado de Papua Nova Guiné, que tem importantes reservas de cobre e luta pela independência, apesar dos seus escassos 10.619 Km2 e 78.000 habitantes.

O turismo tem muito interesse para todos os países do Pacífico.

No entanto, dada a exiguidade dos factores do seu poder nacional, os novos pequenos países insulares da área do Pacífico apresentam extraordinárias vulnerabilidades de natureza estratégica, que mais se acentuarão se o Pacífico for aumentando a sua importância mundial, para além da já adquirida importância económica.

Depois da Segunda Guerra Mundial, todos os territórios da Micronésia (Ilhas Marianas, Marshall e Carolinas) que haviam sido do império alemão e que a Sociedade das Nações havia entregue, como Mandato, ao Japão, passaram a constituir, por decisão da Organização das Nações Unidas de 1947, o *Território das Ilhas do Pacífico sob Tutela*, tendo a sua administração sido entregue aos Estados Unidos. Mais umas ilhas permaneceram na posse dos Estados Unidos após a derrota do Japão e outros territórios voltaram à posse do Reino Unido ou da França. A maioria destes territórios foi alcançando a independência, por vezes com divisão de ilhas de um mesmo arquipélago, o que tem sido outra causa de alguns conflitos.

Os Estados Unidos, submeteram à ONU (Conselho de Segurança e Conselho de Tutela, nos termos do artigo 83 da Carta, por se tratar

PEQUENOS ESTADOS DO PACÍFICO

PAÍSES	ÁREA (Km2)	POPULAÇÃO (.000)
FIJI	18.300	854 (a)
KIRIBATI	717	84 (b)
MARSHALL (Il.)	606	52 (b)
MICRONÉSIA (Est. Feder.)	702	126 (b)
NAURU	21	13 (b)
PALAU	497	20 (b)
SALOMÃO	29.790	490 (a)
SAMOA	2.840	186 (a)
TIMOR LESTE	15.000	1.000 (a)
TONGA	699	99 (b)
TUVALU	25	10 (b)
VANUATU	14.765	215 (a)

(a) State of World Population 2006, ONU, FNUAP (Fundo das Nações Unidas para a População, pp. 99 e 103.
(b) **L'État du Monde 2003**, Paris, La Découverte, pp. 346-349.

TERRITÓRIOS NÃO INDEPENDENTES

TUTELA	TERRITÓRIOS	ÁREA (Km²)	POPULAÇÃO
UK	PITCAIRN	45	71
EUA	ALEUTAS	17,7	12.000
	SAMOA	197	46.800
	GUAM	450	172.000
	MARIANAS DO N.	471	43.400
FR	WALLIS E FUTUNA	274	140.000
	NOVA CALEDÓNIA	19.105	241.000
	POLINÉSIA FR.	3.940	260.000
AUST	ASHMORE E CARTIER	3	n/tem
	CHRISTMAS	135	1.300
	COCOS	14	647
	HEARD E Mc DONALD	412	n/tem
	MAR DO CORAL (IL. do)	22	n/tem
	NORFOLK	36	2.000
NZ	COOK	233	19.000
	NIUE	259	2.300
	TOKELAU	10	1.7OO

de um das regiões classificadas como "zonas estratégicas" do mundo) a concessão de autonomia política aos três Estados, que constituíam o *Território das Ilhas do Pacífico sob Tutela* (Marshall, Palau e Estados Federados da Micronésia). Os acordos que contemplam essa autonomia designam-se *Self-governing State/Federation in Compact of Free Association with the USA* e prevêem a *continuação do controlo norte-americano na defesa desses territórios, a cedência de instalações para as Forças Armadas dos Estados Unidos e a proibição permanente de acesso militar aos territórios por qualquer outra potência estrangeira*. Por outro lado, os Estados Unidos mantiveram Guam (uma das Marianas) como *External Territory of USA* e as Marianas do Norte decidiram ficar ligadas aos EUA como *Self-Governing Commonwealth of USA*. Muito mais para Sueste, a Samoa Americana tem o estatuto político de *Unincorporated Territory of United States*.

Assim, estes *Estados exíguos* (designação do Prof. Adriano Moreira) com limitados atributos de soberania e sem qualquer capacidade própria de defesa, bem como algumas das ilhas que ainda lutam pela independência, todos enfrentam ou podem vir a enfrentar algumas situações de conflito, fundamentalmente devido a três ordens de razões: ao valor estratégico da posição geográfica que ocupam (Kiribati pela extensão e maior proximidade aos EUA tem acordos económicos com a Rússia negociados desde o tempo da Guerra Fria), à definição artificial das fronteiras geográficas e ao interesse pelos recursos naturais que possuem (o níquel e crómio de Nova Caledónia, o cobre de Bougainville, os fosfatos quase esgotados de Nauru, o açúcar de Fiji, o petróleo de Timor, as madeiras, a copra e as pescas de vários).

Timor na era glaciar permaneceu separado das grandes massas terrestres.

Timor, que mesmo na era glacial permaneceu separado das grandes massas terrestres, o Sueste asiático e a Austrália/Nova Guiné, poderá ainda ter alguns problemas étnicos, o que os outros estados não têm, pelo menos no que se refere às populações indígenas. O Pacífico foi sendo povoado, ao longo de séculos, pelos mesmo povos viajando em longas canoas, oriundos provavelmente do Sueste asiático e através da Micronésia. Fiji teve recentemente problemas entre a população nativa e uma vasta colónia de imigrantes indianos e a Indonésia teve conflitos vários em resultado da política governamental de deslocação de populações na década de 70 do século passado.

Estados com estes limitados factores do poder nacional nunca poderiam aspirar á condição de potências integralmente soberanas e autónomas, menos ainda nos dias de hoje.

Mas Timor tem outras graves preocupações. Sofreu um quarto de século de árdua luta pela sua independência política e teve que manter uma tenaz resistência ao agressivo programa de aculturação da potência ocupante, o que contribuiu para agravar alguns problemas inerentes a uma certa diversidade cultural. Mais ainda, no período de consolidação da sua independência tem que atender à defesa de importantes recursos naturais, em início de prospecção e de exploração, com o consequente choque de interesses e de pressões externas.

Quer para a garantia da sua segurança, quer para alcançar padrões razoáveis de desenvolvimento e bem estar, Timor terá forçosamente que compensar as suas debilidades com uma procura inteligente de países amigos e com uma escolha prudente dos seus aliados.

António Emílio Sacchetti
VALM

O "Dicionário de Navios e Relação de Efemérides"

Reedição da Comissão Cultural da Marinha

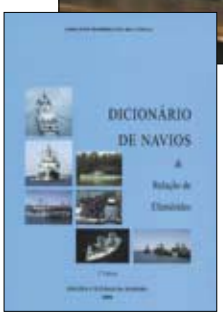
No passado dia 9 de Novembro, na Biblioteca Central, foi apresentada a 2ª edição do "Dicionário de Navios e Relação de Efemérides", da autoria do Comandante Adelino Rodrigues da Costa.

Como é habitual, quando da publicação de trabalhos promovidos pela Comissão Cultural, o respectivo Presidente referiu-se à biografia do autor após o que este apresentou a sua obra.

Assim, o CALM Leiria Pinto fez notar que *o ""Dicionário" teve a sua 1ª edição em 1996, mas devido ao grande interesse que despertou por parte dos estudiosos da História da Marinha, há muito que se encontrava esgotado, pelo que, satisfazendo numerosas solicitações, tornou-se necessário proceder-se à sua reedição.*

O CALM Leiria Pinto, depois de ter dado a conhecer a carreira naval e as actividades no âmbito civil do Comandante Rodrigues da Costa, terminou as suas palavras fazendo votos que o "Dicionário" *possibilite um incremento de um maior desenvolvimento da investigação histórica relacionada com as unidades navais que constituem o efectivo dos navios da Armada do século XIX à actualidade.*

Foto Júlio Tito



Em seguida o autor informou que a presente reedição *é mais completa e actualizada que a inicial, já que tem 414 entradas correspondentes a igual número de navios mistos e de propulsão mecânica que serviram a Marinha desde1833, isto é, desde o "Jorge IV", que foi o primeiro navio a vapor da Armada Nacional, até às mais recentes lanchas de fiscalização rápidas.* Igualmente referiu que também tinham sido incluídas imagens de algumas unidades navais para as quais são apresentadas as respectivas características, um breve historial e uma relação das referências bibliográficas.

Por fim o Comandante Rodrigues da Costa fez notar que *como novidade, para além da sua apresentação em suporte de papel, a obra tem também uma versão em CD-ROM que poderá ser adquirida separadamente.*

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinhaa)

EXERCÍCIO LUSÍADA 062

Realizou-se no período de 6 a 15 de Novembro de 2006, o exercício "Lusíada 062", cujo objectivo foi testar a execução de uma operação de evacuação de cidadãos portugueses não combatentes num qualquer território, devido a uma situação de conflito interno nesse país fictício que colocava em perigo a integridade física daquelas pessoas.

Para tal efeito, foi constituída uma força-tarefa conjunta de 900 militares dos três ramos das FA's, à qual se associaram elementos do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, do Instituto Nacional de Emergência Médica e do Ministério dos Negócios Estrangeiros, e que entrou no país em causa mediante autorização expressa dada pelo governo local.

Tendo em vista apoiar a evacuação dos cidadãos tanto por via aérea como por via marítima, o exercício, que se desenrolou na região de Aveiro, previa a inserção de Pára-quedistas no aeroporto e de Fuzileiros nas instalações portuárias da capital desse território fictício, tendo sido instalados naqueles locais dois Centros de Coordenação de Evacuados (CCE), podendo ver-se na imagem o CCE instalado pela Marinha na Praia do Farol. Do cenário do exercício constava ainda a segurança às instalações que simularam a embaixada portuguesa, e que foi assegurada também pelos Fuzileiros.

A componente naval da força conjunta, que por si só tinha capacidade para evacuar cerca de 430 cidadãos, foi comandada pelo CMG Correia Andrade, que foi apoiado por um estado-maior embarcado, era composta pelos NRP "Vasco da Gama (navio-chefe), NRP "Comandante João Belo", NRP "João Roby", NRP "Bacamarte" e NRP "Bérrio", pela Companhia de Fuzileiros nº 21 (à qual foram agregados meios de apoio de fogos e de desembarque), e ainda por uma equipa de mergulhadores-sapadores, num total de 664 militares da Armada, que constituíam cerca de três quartos dos efectivos da força conjunta.

Para além dos objectivos específicos, o exercício constituiu-se também numa excelente oportunidade de teste da capacidade naval de sustentação logística das forças desembarcadas a partir exclusivamente do mar, e relevando o seu cariz iminentemente expedicionário.

(Colaboração do Comando Naval)

O N.R.P. "Baptista de Andrade" em Cabo Verde

Já a manhã do dia 12 de Agosto ia adiantada quando o N.R.P. "Baptista de Andrade" largou rumo à República de Cabo Verde, para uma missão de cooperação internacional com a duração de 45 dias. Inserida na "Operação HERA II", da Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (FRONTEX), a missão do N.R.P. "Baptista de Andrade" compreendia a patrulha das águas territoriais de Cabo Verde no sentido de contribuir para o controlo das vagas de imigrantes clandestinos que têm chegado ao arquipélago das Canárias. Esta operação conjugou, para além do navio português, meios da Guarda Civil Espanhola, da Guarda Costeira Italiana, e um avião de patrulha marítima Finlandês que patrulharam simultaneamente as áreas que lhe estavam atribuídas ao longo das costas do Senegal, Mauritânia e Canárias. O centro de coordenação da operação foi estabelecido em Tenerife, Canárias, local onde têm chegado milhares de imigrantes ilegais provenientes, na sua grande maioria, de países africanos.

A partida foi precedida por uma visita a bordo do MDN, Prof. Dr. Nuno Severiano Teixeira que, nas palavras proferidas à guarnição, mencionou a importância da participação do combate às novas ameaças, vindas do exterior, cujas fronteiras se estendem para longe das fronteiras políticas, salientando o interesse do país em participar na operação internacional "HERA II" e, ao mesmo tempo, colaborar com um Estado amigo no exercício da soberania nas suas águas.

A bordo, com o objectivo de prestar apoio durante a missão, embarcaram dois inspectores-adjuntos e um inspector-principal, do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, dois agentes da Polícia Marítima, e uma equipa de abordagem dos Fuzileiros.

Visita da Ministra da Defesa de Cabo Verde.

O primeiro contacto com o território de Cabo Verde aconteceu no dia 18 de Agosto, dia da atracação na Cidade da Praia, ilha de Santiago.

No dia 21 de Agosto, ainda com o navio atracado na Cidade da Praia e antes de iniciar o patrulhamento das águas cabo-verdianas, foi recebida a bordo a Ministra da Defesa de Cabo Verde. Nas palavras proferidas aos órgão de comunicação social que acompanharam a visita, a Ministra salientou a satisfação em poder contar com um meio naval que lhe permita exercer, de forma mais eficaz, a soberania do Estado nas águas sob sua jurisdição, combatendo ou dissuadindo qualquer actividade ilícita, para além dos objectivos já delineados no âmbito da operação HERA II.

Durante as patrulhas semanais, ao largo das ilhas conhecidas como da *Morabeza*, foi embarcada uma equipa de vistoria da Guarda Costeira de Cabo Verde composta por seis militares e chefiada pelo capitão Santana, representante da autoridade marítima. No decurso destas patrulhas foram vistoriadas ou identificadas todas as embarcações detectadas na área de operações definida pelo centro de coordenação de Tenerife e pelo CN, sem que tenham surgido qualquer indicio no respeitante a imigração ilegal.

Em 16 de Setembro, com o navio a cumprir um período de descanso e reabastecimento no Porto Grande, Mindelo, ilha de S. Vicente, contando com a presença do Comandante Naval em representação do CEMA, foi assinado, a bordo, pelos Ministros da Defesa de ambos os países, o tratado de cooperação entre Portugal e Cabo Verde que enquadrará futuras missões de patrulha conjunta das águas sob jurisdição de Cabo Verde.

A visita do navio a Portos de Cabo Verde permitiu à guarnição usufruir de períodos de lazer, em que foi possível constatar a arte de bem receber das populações locais – a já referida *Morabeza* - e ainda conhecer as principais atracções turísticas e históricas, como as paradisíacas praias da Ilha do Sal, o campo de prisioneiros políticos do Tarrafal na Ilha de Santiago ou a beleza verdejante e inesperada da Ilha de Santo Antão.

(Colaboração do Comando do NRP "Baptista de Andrade")

O futuro com tecnologia

Ao comemorar os 35 anos da Revista da Armada que outro desafio maior se pode colocar do que imaginar o nosso futuro daqui a 35 anos. Se a previsão falhar, como um dia disse Winston Churchil, teremos sempre a possibilidade de explicar, daqui a 35 anos, porque não aconteceu nada do previsto. A imprevisibilidade do futuro alimenta-nos a esperança de o podermos moldar à imagem do que ambicionamos. Ninguém se arrisca a dizer o que acontecerá daqui a dez anos muito menos daqui a três ou quatro décadas. A Revista da Armada fez 35 anos e é um desafio interessante imaginar quais os vectores mais marcantes do nosso futuro daqui a 35 anos, que por certo serão a tecnologia e o fim do petróleo. Sobre estes dois temas proponho três artigos, este sobre "O futuro com tecnologia", um sobre "O futuro sem petróleo" e outro sobre "O futuro e as fontes de energia alternativas". Fica o desafio de se escreverem mais artigos sobre o futuro que nos espera daqui a 35 anos.

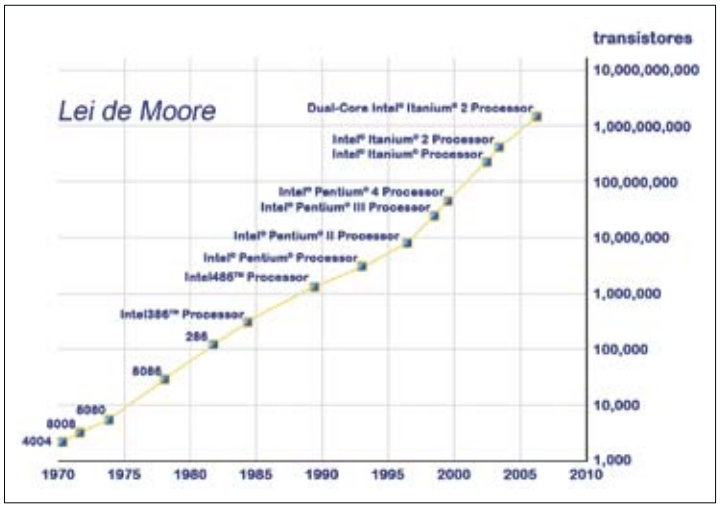


Figura 1: Número de transístores num CPU ao longo dos anos, visualização da Lei de Moore. (http://www.intel.com/technology/mooreslaw/).

INTRODUÇÃO

Os desenvolvimentos em curso levam a crer que a primeira metade do século XXI será marcada pela grande evolução da genética, da nanotecnologia e da robótica, ao mesmo tempo que muito terá de evoluir na criação de energia para compensar o fim do petróleo. Quando falamos de tecnologia futura é inevitável associar conhecimento e imaginação pelo que caberá a cada um fazer a melhor interpretação. Tecnologia tem actualmente muito a ver com capacidade de processamento, com computadores, mas no futuro terá também a ver com outros paradigmas que procurarão imitar e ultrapassar a capacidade da mente humana. Neste artigo procurar-se-á deixar a ideia genérica de que estamos quase a mudar de nível, em termos tecnológicos, como se de um jogo se tratasse.

Há muitos cientistas que já têm uma palavra para descrever o que vem por aí: "Singularidade". Na base do seu pensamento está a ideia de que as tecnologias de várias áreas evoluem cada vez mais rapidamente e concentram cada vez mais funcionalidades que levam a uma rápida mudança da nossa forma de vida. Temos exemplos bem ilustrativos desta singularidade, basta pensar nos telemóveis e nas funcionalidades que eles já concentram actualmente. O termo "singularidade" começou a ser usado na física onde designa fenómenos tão extremos que as equações já não são capazes de descrevê-los, como os buracos negros, lugares de densidade infinita, que levam as leis da ciência ao absurdo. A singularidade na tecnologia leva a pensar que numa determinada altura a evolução será tão rápida e vertiginosa que ultrapassará a capacidade de a acompanhar. A ideia surgiu em 1950, com o matemático John von Neumann, um dos criadores do computador, que disse que as tecnologias poderiam chegar a um ponto para além do qual "os assuntos humanos, da forma como conhecemos, não poderiam continuar a existir". Desde então, a evolução tem sido tão rápida, alimentando cenários de ficção em que quase somos ultrapassados pela tecnologia, quem não viu os filmes "Terminator", "Blade Runner" ou até mesmo o "I Robot".

Vejamos alguma lógica nesta abordagem. Gordon Moore, um dos fundadores da Intel, criou há 40 anos a famosa "Lei de Moore" segundo a qual o número de transístores num chip, de um determinado tamanho, dobra a cada 18 meses. Se olharmos para a figura 1 verificamos que caminhamos para uma progressão absurda, a tender para o infinito. As previsões mais optimistas dão conta que esta progressão só poderá ser válida por mais cerca de quinze anos, pelo que o limite será atingido por volta do ano 2020. Um microprocessador é uma extremamente complexa combinação de elementos muito simples, "portas lógicas", circuitos elementares capazes de "tomar decisões". E as portas lógicas são materializadas através da combinação de transístores. Portanto, para aumentar a capacidade de processamento é necessário aumentar o número de transístores dos microprocessadores (além de aumentar sua frequência de operação). O próprio Gordon Moore disse há cerca de um ano que a Lei de Moore tem o fim à vista "A evolução não poderá continuar para sempre porque as dimensões [dos circuitos] estão a aproximar-se do tamanho do átomo. Parece que teremos mais 15 a 20 anos até atingirmos os limites fundamentais do átomo."

Devido a esta limitação física, muitos cientistas têm sublinhado a inevitabilidade de se encontrarem alternativas aos transístores de silício, que funcionam como uma espécie de interruptor que ora liga e desliga, controlando a corrente eléctrica que gera a informação numérica básica dos computadores (expressa em sequências 0 e 1). As nanotecnologias ou a computação óptica e quântica são apontados como caminhos de futuro, mas as empresas ainda têm os seus investimentos dirigidos para o paradigma de Moore.

Segundo o professor Ray Kurzweil[1], um computador de mil euros tem hoje a mesma inteligência de um insecto. No futuro, é de prever que se consiga igualar a capacidade de um rato, de um homem, e finalmente, de toda a humanidade.

O QUE NOS ENSINA O PASSADO

A Segunda Guerra Mundial gerou um grande número de invenções e marcou o início de uma era recheada de tecnologia, entrou-se no nível 1. De entre as muitas invenções salientam-se o radar, o avião a jacto, a bomba atómica, as armas de precisão guiadas, os mísseis balísticos, os transístores, semicondutores, fibras ópticas, computadores, Internet, tecnologia stealth, satélites, telefones celulares, lasers, sistema de posicionamento global (GPS), Sistemas de Identificação por Radiofrequência (RFID) e assim por diante. A lista das aplicações científicas e tecnologias na guerra é impressionante. Cada uma dessas tecnologias teve profundo impacto no curso da guerra e na forma como se protegeram os combatentes. Estima-se que o conhecimento tecnológico, desde que a humanidade mantém registos até 1950, já duplicou várias vezes desde então.

DA INVENÇÃO À INOVAÇÃO

O tempo que leva desde que uma invenção encontre uma "aplicação destruidora", um uso sem o qual não se pode mais passar, é conhecido como período da invenção à inovação. Por exemplo, as armas de precisão, introduzidas nos anos de 1960 (designadores a laser na Guerra do Vietname) não foram amplamente adoptadas até mais tarde, quando os serviços noticiosos televisionaram cenas de incrível precisão de mísseis ar-terra entrando por janelas, na Primeira Guerra do Golfo. Neste caso, o tempo da invenção à inovação foi de cerca de 30 anos. Isto é especialmente verdadeiro no que se refere aos avanços em ciência básica, como a física, química, biologia e matemática aplicada. Raramente uma descoberta revela o que ela vai afectar no final. Na verdade, mesmo hoje alguns críticos ainda lamentam toda a inutilidade gerada pelos pesquisadores.

Os trabalhos de pesquisa não frutificam rapidamente. O padrão é que as aplicações da

pesquisa básica demorem décadas, não dias. Por exemplo, o tempo que mediou entre a invenção e a inovação foi de 79 anos para a lâmpada fluorescente; 56 anos para a girobússola; 14 anos para o motor a jacto; 13 anos para o radar; 8 anos para o telefone sem fio. De maneira semelhante, revoluções da guerra moderna, como a tecnologia stealth, não aconteceram da noite para o dia. A tecnologia stealth começou com um investimento em pesquisa básica, nos anos de 1950, conduzida pelo Air Force Office of Scientific Research (AFOSR) a partir de algumas teorias básicas desenvolvidas pelo físico russo Pyotr Ufimtsev, cuja aplicação era ignorada, em grande medida, no seu próprio país.

Com todos estes exemplos se pode concluir que a maior parte da tecnologia que vamos usar nos próximos 35 anos já foi descoberta ou sê-lo-á em breve, não temos é hoje a noção da sua importância.

Figura 2: Navio stealth.

SERÁ QUE OS COMPUTADORES PODERÃO VIR A SER TÃO INTELIGENTES COMO NÓS?

O que acontecerá quando os computadores forem tão inteligentes como nós e houver capacidade de produzir processadores ainda mais rápidos? Agora imagine uma nanomolécula que se autoduplicasse a cada mil segundos, criando outra nanomolécula igualmente capaz de se autoduplicar. Em dez horas, a partir de uma unidade, nasceriam 68 bilhões de nanomoléculas. E se for uma bactéria omnívora, feita com ajuda da nanotecnologia, que se replicasse a esta velocidade, em poucos dias podia reduzir a biosfera a pó. Parece um cenário demasiado irreal mas foi colocado pelo cientista Bill Joy, co-fundador da Sun Microsystem e criador da linguagem Java. No seu artigo "Por que o futuro não precisa de nós" publicado em 2000 na revista americana Wired[2], Joy expõe o perigo do desenvolvimento futuro da genética, nanotecnologia e robótica.

O físico John Archibald Wheeler, um dos últimos colaboradores de Einstein, criador do termo buraco negro, também se debruçou sobre estas ideias ao longo dos anos 80 e concluiu que, num nível mais básico do que *quarks*, *muons* e as menores partículas que conhecemos, a matéria era composta por bits. "Cada partícula, cada campo de força e até mesmo o espaço-tempo derivam as suas funções, o seu sentido e a sua existência de escolhas binárias. O que chamamos de realidade surge em última análise de questões como sim/não". Esta teoria deu origem à ciência da física digital, que possui uma maneira bem peculiar de descrever os fenómenos. Quando, por exemplo, um átomo de oxigénio se junta a dois de hidrogénio para formar água, é como se cada um usasse questões como sim/não para avaliar todos os possíveis ângulos entre eles até optar pelo mais adequado. No final, a impressão é de que os átomos fizeram uma simulação dos processos físicos. Se tudo for mesmo feito de bits, o Universo poderá ser uma enorme simulação, muitas vezes mais potente que a MATRIX do filme com o mesmo nome.

A ideia de usar átomos para processar dados não é nova, existem pesquisas neste sentido desde o início da década de 80, mas eram apenas teorias vagas, que apenas actualmente começam a tomar forma. Num processador quântico, temos átomos ao invés de transístores. Ao invés de bits temos bits quânticos, ou qubits. A ideia fundamental é que num átomo, a rotação de cada electrão corresponde a um pequeno movimento magnético, que pode ser controlado caso o átomo seja colocado sobre uma superfície magnética suficientemente sensível. Uma peculiaridade interessante é que enquanto um transístor permite apenas dois estados, ou seja, ligado ou desligado, cada qubit possui três estados diferentes. Dois estados são determinados pela rotação dos electrões (horário ou anti-horário), enquanto o terceiro é uma característica bastante peculiar dentro do mundo quântico, onde os electrões podem girar simultaneamente nos dois sentidos. Sim, parece estranho, e é por isso que existem tantos cientistas a pesquisar nesta área, mas de qualquer forma, combinado com os dois estados anteriores temos um total de 4 estados possíveis, o que permite que cada qubit processe ou armazene dois bits simultaneamente. Isto permite ampliar exponencialmente a capacidade dos processadores quânticos, já que dois qubits correspondem a 4 bits, 3 qubits correspondem a 8 bits e 5 qubits correspondem a 32 bits. 10 qubits seriam suficientes para 1024 bits, enquanto 20 correspondem a mais de um milhão. Esta pode ser a grande chave para aumentar de forma inimaginável tanto a potência dos processadores quanto a capacidade dos dispositivos de armazenamento de memória. Não se trata de processadores operando a 100 ou 500 GHz, mas de computadores capazes de resolver em poucos segundos cálculos que um processador actual demoraria milhões de anos para resolver.

Para evitar que o leitor comece a imaginar que se está a entrar muito no campo da imaginação vejamos alguns exemplos de tecnologias do futuro.

TECNOLOGIAS DO FUTURO

Os computadores do futuro

Sobre os computadores de silício pouco há a dizer, como já vimos a grande esperança são os computadores quânticos. Através dos computadores quânticos teremos gigantescos avanços em praticamente todos os campos, podemos, por exemplo, ter códigos de encriptação realmente seguros, pesquisas em gigantescos bancos de dados usando algoritmos inteligentes e traços de inteligência artificial que poderão ser feitos quase instantaneamente, a transmissão de dados poderá alcançar velocidades da ordem de vários Terabytes (ou Petabytes) por segundo usando fibras ópticas de alta densidade e *routers* quânticos, capazes de lidar com esta quantidade de informação. Será o suficiente para a Internet se transformar num mundo virtual, onde as pessoas poderão encarnar os *avatars* relacionarem-se através de voz, gestos e até de toque, como no mundo real.

A grande pergunta é quando, ninguém sabe quando teremos uma base de progressão estável. Pode demorar cem anos para vermos estas aplicações, ou pode demorar apenas duas ou três décadas. Não se sabe quando surgirão as soluções para os enormes problemas que ainda dificultam a vida dos pesquisadores. De qualquer das formas os primeiros computadores quânticos já são realidade, a IBM[3], por exemplo, anunciou seu primeiro chip Quântico em 2001. Ainda é um projecto bastante rudimentar, possui apenas 5 qubits, trabalha a apenas 215 Hz, e necessita de um aparato gigantesco de equipamentos para funcionar, mas já mostra que é realmente possível produzir processadores Quânticos.

Avanços nas comunicações

Se a velocidade de transmissão de 2,5 Gbps[4] a milhares de quilómetros é hoje banal, cabos de fibra óptica a transmitirem a 10, 20 e 40 Gbps estão a ser instalados um pouco por toda a parte. Por outro lado, sem acréscimos de custo exorbitantes, as infra-estruturas de grande distância já não se baseiam numa única fibra, mas em várias dezenas colocadas lado a lado. A tecnologia de rede Ethernet continuará a dominar e a acelerar a velocidade. De acordo com o Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE) nos próximos anos teremos um standard para 100 Gigabits por Segundo. Velocidade impensável actualmente para ligações sem fios.

As comunicações sem fios também irão evoluir bastante nomeadamente através dos novos standards WiMAX. Cada vez mais os computadores, equipamentos domésticos e electrónicos sairão de fábrica com dispositivos wireless para se ligarem com a casa ou escritório, assim como crianças poderão carregar um dispositivo para serem rastreadas pelos pais, como previu Nicholas Negroponte, cientista do Massachusetts Institute of Technology (MIT). Com a tendência da infra-estrutura de telecomunicações se tornar uma rede única, os dispositivos terão papel fundamental. São eles que irão conduzir o utilizador, que não precisará de se preocupar em descobrir se o serviço a que está a aceder vem pela rede de telefonia móvel, fixa, Wi-Fi, TV Cabo ou por qualquer outro meio. No futuro

teremos uma grande rede em que a tecnologia IP correrá sobre vários meios de comunicação e sobre o qual correrão os vários serviços disponíveis, desde voz, vídeo, multimédia, imagens, etc (IPoAll e AlloIP)[5].

Sendo inevitável falar da Internet, que tem actualmente 2,5 biliões de utilizadores, pode-se dizer que o grande desafio que se avizinha para se poder ligar mais utilizadores, mais equipamentos e permitir intercomunicação com outras redes, nomeadamente as redes sem fios, é a migração da rede Internet de IPv4 (endereçamento de 32 bits) para IPv6 (endereçamento de 128bits). No futuro haverá utilização massiva de conteúdos multimédia, nomeadamente vídeo, e por isso a velocidade da comunicação terá de crescer bastante. A rede tem ainda de proporcionar confidencialidade através de encriptação, identificação única para acesso a recursos na rede, acesso sem fios em qualquer lugar de modo seguro, biometria, gestão da identificação e personalização.

As redes militares também terão de convergir para o protocolo federador IPv6. Os países ricos continuaram a evoluir os seus sistemas de comunicação via satélite, mas darão cada vez mais importância a outros sistemas que se apresentam como alternativa de recurso, nomeadamente HF. Nos próximos anos é de esperar que se consigam comunicações fiáveis de IP sobre HF a velocidades da ordem dos 19.200bps[6]. Isto será apenas o início, havendo sempre a possibilidade de ir mais além.

Uma das áreas em estudo é da utilização de frequências rapidamente absorvidas pela atmosfera, as ondas da ordem de terahertz (um terahertz = 1.000 GHz) que não se propagam a mais do que alguns quilómetros. Esta delimitação é também uma vantagem que pode assegurar comunicação segura de pequeno alcance entre os nós de uma rede dinâmica de computadores ou, mesmo, entre soldados, quando quisermos impedir a interceptação a longas distâncias.

Outra área que se irá desenvolver será por certo as redes sem fios na banda VHF. Com o fim do petróleo e o aumento previsível do seu preço haverá tendência para minimizar o consumo de combustíveis. Assim, haverá lugar para a utilização de veículos inteligentes controlados remotamente que transmitirão em tempo real para o centro de fusão de dados toda a informação que vão recolhendo. É de acreditar que na costa portuguesa se instalará uma malha de antenas VHF/UHF capaz de assegurar conectividade de dados com qualidade de serviço para os navios e veículos não pilotados em fiscalização no mar territorial. O comando destes veículos pode ser feito a partir de centros de operações em terra e o seu controlo pode ser transferido para unidades navais no mar. Para poder ter largura de banda suficiente para transmitir vídeo e outra informação dos sensores estes veículos automaticamente escolherão a antena que melhor comunicação lhe assegurar, como hoje acontece com o RDS. A rede de suporte terá de ser fiável e segura, contornando medidas ECM nomeadamente através da inteligência do próprio veiculo não pilotado.

Avanços na criptografia - Distribuição quântica de chaves

Em 1935, Albert Einstein publicou com seus colegas B. Podolsky e N. Rosen um trabalho que hoje é conhecido como paradoxo EPR, as iniciais dos nomes de seus autores. Num esforço para refutar a mecânica quântica, Einstein tentou provar a incompletude dessa nova teoria: o paradoxo EPR parecia mostrar que a informação podia viajar mais rápido do que a velocidade da luz. Em vez disso, o trabalho de Einstein levou a um novo ramo da física, usado actualmente na transmissão de códigos secretos, que originou um campo conhecido com criptografia quântica, que cresce cada vez mais. Usando a mecânica quântica, os cientistas demonstraram a possibilidade de se criar um código com apenas duas chaves, únicas e insusceptíveis de serem interceptadas. Esta inovação significa que algum dia as Forças Armadas (ou quem mais use esta técnica, como bancos ou, até, terroristas) talvez possam gerar um código inviolável.

Novos sistemas de navegação

Os EUA têm em curso programas para assegurar a qualidade do posicionamento GPS mesmo quando o sinal não está disponível ou está sob jamming ou interferência. Estes programas Robust Surface Navigation (RSN) e Sub-Surface Navigation (SSN) usarão sinais de radiofrequência de emissores civis, antenas de radiodifusão TV, antenas de telemóvel, etc. O programa SSN visa assegurar um sistema de navegação a soldados a moverem-se em túneis, caves e outras facilidades até 100m de profundidade.

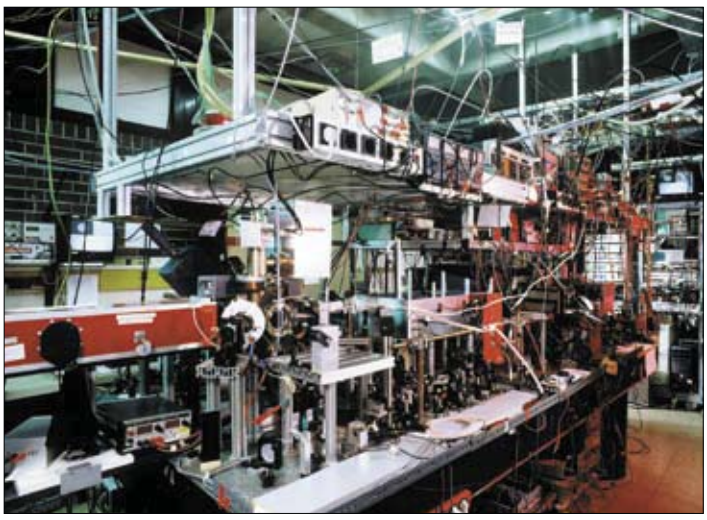


Figura 3: Montagem de um computador quântico experimental (http://heart-c704.uibk.ac.at/).

Novas armas

Ondas milimétricas concentradas em 95 gigahertz (GHz) produzem o efeito de negação activa, ou seja, campos de força não letais. Financiado pelo Joint Non-Lethal Weapons Directorate[7], o Programa de Negação Activa, da Força Aérea, que deixou recentemente de ser sigiloso, produz dor intensa nas pessoas a distâncias maiores do que aquelas que são típicas das pequenas armas de fogo. As ondas milimétricas não são ionizantes e, portanto, não são cancerígenas, não produzindo efeitos danosos de longo prazo. Elas produzem rapidamente o que os pesquisadores chamam "efeito de fuga", dando aos combatentes uma opção não-letal diferente da de gritar com alguém ou nele atirar. Em certo sentido, isto cria um "campo de força".

Estão também em desenvolvimento lasers e microondas de alta potência como armas de energia dirigida. As suas aplicações, susceptíveis de mudar o mundo, diminuirão todas as expectativas iniciais no que respeita ao que essas tecnologias podem chegar a atingir.

Novos mísseis hipersónicos estão em construção ao fim de quase 5 décadas de pesquisa básica e aplicada em voo de alta velocidade usando motores de alta velocidade - o "ramjet" de combustão supersónica, ou "scramjet". Quarenta e seis anos depois do início do projecto, o voo do avião experimental X-43A corroborou as ideias de Weber e McKay, voando a sete vezes a velocidade do som, em 27 de Março de 2004, e a 10 vezes a velocidade do som, em 16 de Novembro de 2004. Esses voos são apenas o início de uma longa série de experiências para que os motores de mísseis de alta velocidade possam ser utilizados de modo prático.

De igual forma, o torpedo russo VA-111 Shkval (Squall) iniciou o seu desenvolvimento nos anos 60 e só actualmente há sinais de ser realidade. O desenvolvimento de novos motores propulsores usando combustíveis especiais, combinados com técnicas especiais de cavitação, tornou possível a criação desta arma única, um míssil submarino capaz de velocidades da ordem dos 200 nós debaixo de água (já há relatos de velocidades de 250 nós). Em todo o caso, parece evidente que o desenvolvimento deste tipo de armas aumenta enormemente o valor estratégico do submarino como elemento decisivo de dissuasão. Os russos já trabalham numa segunda versão desta arma ultra-rápida, com grande alcance e autonomia inteligente que deverá ter um impacte enorme em futuras operações navais.

Nanotecnologia (engenharia molecular).

A nanotecnologia utiliza técnicas capazes de medir, manipular e organizar a matéria à escala nanométrica - do tamanho de um milionésimo de milímetro. Em meados do século XXI estaremos a utilizar uma miríade de novos materiais e técnicas, aperfeiçoadas através da nanotecnologia. Os avanços recentes sugerem a possibilidade, por exemplo, de envolver projécteis com uma camada da grossura de uma molécula, tornando-os super-escorregadios e capazes de penetrar muito mais profundamente do que as actuais bombas padrão antibunker.

Avanços futuros também poderão permitir que algum dia os militares, em tempo de guerra, carreguem "médicos" nanotécnicos na sua corrente sanguínea, para reparar danos nos órgãos internos.

Robotização

O Pentágono tem em curso um programa designado por Future Combat Systems[8] (FCS) para a modernização do Exército da próxima década. O programa actual, o maior da história, de 127 biliões de dólares consiste numa série de sistemas, com e sem humanos, ligados em rede com as mais avançadas tecnologias capazes de dominar os teatros de operações complexos. Os robots armados, em construção, estão muito longe de se parecerem ou actuarem como um humano, no entanto são já essenciais na desactivação de engenhos explosivos, inspecção de bunkers e caves. As novas versões já incluem espingardas automáticas. Dentro de uma década cada unidade do exército terá vários soldados robot. Este programa ajudará a aumentar em 20% o orçamento da defesa que dos actuais 419.3 biliões de dólares passará para 502.3 biliões em 2010.

A ideia do Pentágono de ter soldados robot vem de há 30 anos e irá levar certamente mais 30 até se atingir o objectivo. Em 2035 o Pentágono pensar ter soldados robot que se parecem, pensam e combatem como humanos. Provavelmente dentro de 15 a 20 anos teremos robots parecidos com humanos, incapazes de dizerem "não"…

Figura 4: Robot de detecção de explosivos, comandado remotamente, a acompanhar uma companhia de fuzileiros. Foto de 08MAR06 do U.S. Marine Corps – autor Cpt. William Skelton.

REFLEXÃO FINAL

Provavelmente nos próximos 35 anos entraremos no nível 2 tecnológico que deverá estar associado aos computadores quânticos. Hoje, pensamos em muitas ideias que consideramos ficção científica, contudo precisamos de recordar que há uma década os cientistas jamais sonharam com as actuais realizações da genética e da nanotecnologia.

No âmbito militar, presentemente, os sistemas de aquisição (radares, equipamentos ESM/ECM e sonares) adquirem informação a uma velocidade muito superior à das armas de ataque e defesa (mísseis, peças de artilharia ou torpedos), no entanto, caminha-se para o aparecimento de armas e sistemas ultra-rápidos que obrigam a mente humana a reacções cada vez mais instintivas, porventura menos racionais.

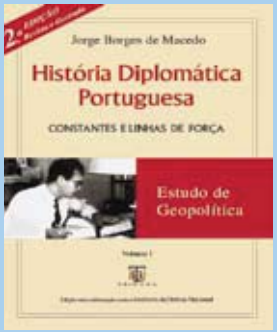
Não perca o próximo artigo dedicado ao fim do petróleo que certamente condicionará toda a evolução aqui apresentada.

A. Dias Correia
CFR

Notas

[1] http://www.kurzweilai.net/meme/frame.html?m=10
[2] http://www.wired.com/wired/archive/8.04/joy.html
[3] http://archives.cnn.com/2000/TECH/computing/08/15/quantum.reut/index.html
[4] A MAN Alfeite tem o backbone a funcionar a 2,5Gbps. O Anel de Lisboa é de tecnologia STM64 ou que equivale a 10Gbps.
[5] Ip over All e All over IP (Ip sobre todas as tecnologias e todos os serviços sobre IP).
[6] A DITIC já realizou com sucesso testes de TCP/IP sobre HF com o NRP Baptista de Andrade, que já tem os novos transreceptores HF.
[7] https://www.jnlwp.com/
[8] http://www.army.mil/fcs/index.html

LIVROS COM HISTÓRIA



HISTÓRIA DIPLOMÁTICA PORTUGUESA
Constantes e Linhas de Força
Estudo e Geopolítica

Jorge Borges de Macedo
460 págs. - Preço 25,00 Euros

Obra fundamental da historiografia portuguesa, propondo uma análise geopolítica de Portugal enquanto pequena potência.

RECONQUISTA DA BAHIA 1625
Portugueses e Espanhóis na defesa do Brasil

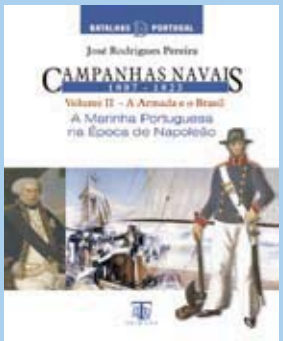
José Maria Blanco Nunez
96 págs. - Preço 24,00 Euros

A grande acção naval e terrestre realizada conjuntamente por portugueses e espanhóis contra a Companhia das Índias Ocidentais da Holanda.

CAMPANHAS NAVAIS I 1793 - 1807
A Armada e a Europa

José Rodrigues Pereira
104 págs. - Preço 24,00 Euros

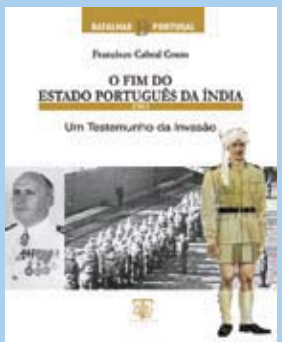
Um estudo exaustivo da participação, importante mas pouco conhecida, da Armada nos conflitos navais europeus, desde a Revolução Francesa até à transferência da capital para o Brasil.



CAMPANHAS NAVAIS II 1807 - 1823
A Armada e o Brasil

José Rodrigues Pereira
112 págs. - Preço 24,00 Euros

A transferência da capital para o Brasil, a ida do grosso da Marinha Portuguesa para o Novo Mundo, a guerra aos corsários e as acções navais nos primórdios da independência do Brasil.



O FIM DO ESTADO PORTUGUÊS DA ÍNDIA 1961
Um testemunho da Invasão

Francisco Cabral Couto
136 págs. - Preço 24,00 Euros

Um testemunho da invasão da índia Portuguesa, com a descrição detalhada das operações militares, demonstrando a falta de preparação e o irrealismo das ordens do Governo português de então.

DESCONTO DE 25% PARA TODOS OS ASSINANTES DA REVISTA DA ARMADA

TRIBUNA

TRIBUNA DA HISTÓRIA - Rua Pinheiro Chagas, 38 - 1º Dto. 1050-179 LISBOA - Telef. 213 150 438 - e-mail: tribunadahistória@iol.pt

1TEN MÓNICA PEREIRA MARTINS

Primeira Piloto Naval

Temo-la, agora, diante de nós envergando o fato de Piloto da Aviação Naval mas conhecemo-nos em 1998, ainda era cadete, já no 4º ano, a que é e afinal sempre será a primeira mulher Piloto da Armada, uma das três primeiras mulheres a frequentar a Escola Naval onde, então, dávamos corpo a uma ideia tão peregrina como o Colóquio fundador das Jornadas do Mar. Recorda-se?

1º Tenente Pereira Martins – Claro! Muito bem.

RA – Como foi, Senhora Tenente, a sua carreira até aqui?

TEN PM – Entrei para a Escola Naval em 1994 e depois, como Aspirante, até Agosto de 1999 estive a estagiar na fragata «Comandante João Belo», depois de terminado o Estágio, já promovida ao posto de Guarda-marinha destaquei para a corveta «João Roby» e depois na fragata «Vasco da Gama»...

RA – Ah! Isso deve ter sido uma belíssima experiência. Mas diga-nos, em que funções?

TEN PM – Na «Roby», entre Outubro de 1999 e Maio de 2001, fui Chefe do Serviço de Operações, portanto além de fazer quartos à ponte, como todos os oficiais de Marinha, era responsável pela operação das Armas a Fiscalização da Pesca e a Busca e Salvamento.

A 1TEN Mónica Pereira Martins.

RA – E na «Vasco da Gama»?

TEN PM – Aí, depois de termos feito o OST, o *Operational Sea Training*, em Inglaterra, participei em duas STANAVFORLANT's onde além de Oficial de Quarto à ponte, fui Adjunto do Oficial Navegador e Responsável pelas Equipas de Abordagem, assim como Chefe de uma das Equipas. Isto em 2002 e 2003.

RA – E por onde andaram?

TEN PM – Em função do 11 de Setembro de 2001 e a pedido dos Estados Unidos, invocando o artigo 5.º da NATO, permanecemos no Mediterrâneo Oriental envolvidos na operação «*Active Endeavour*», ao largo da Síria, e depois nas actividades correntes desta Força Naval.

RA – E fizeram abordagens?

TEN PM – De facto apenas duas e mesmo assim com a concordância, como decorre da Lei, do Capitão do navio mercante pois, em águas internacionais, apenas interrogávamos os navios. Tratava-se de afirmar uma presença naval.

RA – E como foi o salto para os Helicópteros?

TEN PM – No Estágio de Aspirante visitámos a Esquadrilha mas só em 2.º Tenentes é que poderíamos concorrer. De qualquer modo tive oportunidade de contactar com as operações dos Hélis enquanto Oficial de Quarto à Ponte na «Vasco da Gama».

RA – Quanto mais não seja pelo monitor do circuito de televisão existente na ponte...

TEN PM – E pessoalmente, pois como oficial de abordagem fiz diversos voos de treino de guincho. Já tinha um grande contacto com o Helicóptero e com alguns pilotos, já sabia as missões que faziam. Já não tinha dúvidas que queria e foi então que concorri. Só havia duas vagas para a Classe de Marinha e éramos cerca de vinte.

RA – E como foi feita a selecção?

TEN PM – Foi tudo feito na Força Aérea. Nos exames psicotécnicos passámos todos mas nos médicos, pensados para jovens de 17 anos, já não foi assim e a informação final era apenas apto ou inapto. Tudo feito no Hospital do Lumiar. Ficámos aprovados cerca de oito e eu era o mais antigo e a Armada convocou-me. Foi uma questão de sorte.

A 1TEN Mónica Pereira Martins e o 1TEN Mendes Coimbra durante o curso de especialização.

RA – Sempre necessária mas ser o mais antigo é, convenhamos, um mérito. E depois?

TEN PM – Foi, mais uma vez, tudo feito na Força Aérea, a Asa Fixa e o Héli. No início, em Janeiro 2004, na Ota, tivemos, com mais catorze PIL. (Pilotos Contratados da FAP), a Teoria e em Junho de 2004 fomos para a Base Aérea n.º 11, em Beja, fazer, até Fevereiro de 2005, na Esquadra 101, a Asa Fixa...

RA – Em que avião?

TEN PM – No *Epsilon*, uma aeronave de instrução e acrobacia.

RA – Presumimos que grandes emoções...

TEN PM – Sim, nós não fizemos acrobacia mas num ou noutro momento de relaxe o nosso Instrutor fez algumas manobras acrobáticas.

RA – Lado a lado? E a largada?

TEN PM – Não, no *Epsilon* o Instrutor vai atrás, às vezes é... melhor. Mas depende das missões.

A largada e a Meia Asa foi, claro, muito festejada... com um grande banho... três vezes... um em cada largada.

RA – A nós rasgaram-nos a camisa toda, só fiquei com o colarinho que guardo, não podia deixar de ser, como uma relíquia. Há pouco, no carro, ouvi o «Volare... nel blu dipinto di blu... felice di stare la su...» é, não é? Conhece?

TEN PM – Conheço e de facto... era assim que se sentia o meu instrutor na FAP que tirava imenso gozo nos momentos em que tomava os comandos e eu me sinto. Nos sentimos todos...

RA – Acreditamos bem.

TEN PM – É uma fase muito gira. É tudo novo. Nunca tinha voado. Aprendemos as Manobras Básicas, a Recuperação de Atitudes Anormais, por aí fora até que passámos à Esquadra 552 onde tirámos, em oito meses, o Curso Básico de Helicóptero, no *Alouette* III.

RA – O Héli da Guerra de África...

TEN PM – Em Outubro de 2005 concluímos o *Brevet* da FAP e recebemos as Asas, a asa... dupla, que me foi colocada pelo meu instrutor de *Epsilon*, o CAP PILAV Natalino Pereira!

RA – Aí o regresso à Armada...

TEN PM – Sim. Agora tratava-se da Qualificação no *Super Lynx Mk 95* com que operamos. O Comandante Antunes Dias foi o nosso Instrutor, ele que foi, desde o início, nosso tutor naval.

RA – Ah! Portanto o contacto com a Esquadrilha manteve-se sempre...

TEN PM – Sim, sim. Aqui o curso durou um

A Tenente Mónica Martins testando os equipamentos do Lynx.

ano pois acabo de o concluir.

RA – Como foi? Em traços largos...

TEN PM – Começámos pela Teoria da Aeronave e os Sistemas da Aeronave (umas três semanas) e só depois veio o Voo. Contacto inicial com a aeronave e os instrumentos, Descolagens e Aterragens em terra (no mar é das últimas coisas), Voo Alto, Navegação Visual (*Visual Flight Rules - VFR*) e *Radar* e por Instrumentos (*IFR*), Voo Sobre o Mar, Compilação (de ecos de alvos) de Superfície, e os *Secondary Roles* como o *Fast Rope*, a Carga Suspensa e o Guincho que é feito aqui e no rio, com uma vedeta, e, após Acções de Manutenção, ainda os Voos de Experiência...

RA – Também passámos por essa... violência!

TEN PM – Depois fizemos a tal fase de *Deck Landings*, Aterragens e Descolagens, a navegar, no convés de voo da «Corte Real», de dia e de noite...

RA – Acertando sempre na, chamo-lhe eu, grelha de atracação. Como é que vão sentados?

TEN PM – Sempre na grelha (quase sempre!...). O Piloto à direita e o Piloto Táctico à esquerda, mas o mais antigo ou mais qualificado é o Piloto Comandante.

RA – Ao contrário do que conheço na Asa Fixa mas o critério referente ao Comandante do Serviço é, sem dúvida, o mesmo. Continue...

TEN PM – A última fase foi dedicada à Operação do Sonar. Trata-se de voar sobre o mar, claro, mas muito baixo e de assegurar o Voo Estacionário para arriar o Transdutor e manter a sua estabilização enquanto submerso, ficando entregue ao cuidado do Operador de Sistemas do Héli sentado atrás. É aliás ele quem opera o guincho e quem recupera os náufragos.

RA – Meio Homem-rã... Como é com mar picado?

TEN PM – Mais ou menos. De dia e de noite, com o Sistema de Transição Automática (mantém o estacionário) ligado com a ondulação ficamos num sobe e desce constante, como que «boiamos» uns vinte metros acima da crista da ondulação, o que, dentro dos limites, não afecta assim tanto. Mas temos também de ser capazes de o manter estável à mão, mas só de dia.

É uma fase muito delicada pois estamos muito baixo e em Voo Estacionário. É uma situação em que a entrada em Emergência é a mais perigosa que podemos ter.

O *Lynx* tem dois motores e embora possa voar só com um (no caso de falha do outro), manter o estacionário só é viável em condições ideais que são raras.

RA – São Turbo-hélice?

TEN PM – Não, são turbo-veio, mas o princípio de funcionamento é o mesmo.

Refeição na Câmara de Oficiais.

RA – Não há umas limitações na aterragem e descolagem dos Hélis em navios?

TEN PM – Sim. O navio tem de adoptar, em relação ao vento, uma proa adequada para nós nos aproximarmos por uma Gate (sector de aproximação). Para cada navio e tipo de Helicóptero, há um SHOL a respeitar.

RA – Era a isso que me queria referir. O Ship-Helicopter Operation Limits que …

TEN PM – Define os limites do vento relativo e balanço para um dado Héli nele aterrar e que o navio tem de procurar proporcionar. Não podemos aterrar com ventos de popa com mais de 30 nós e de proa vai até aos 50 mas depois depende do tipo de navio.

RA – E nas corvetas, também aterram?

TEN PM – Não. Nas corvetas, como nas fragatas da classe «Comandante João Belo», apenas fazemos *Vertrep*...

RA – O quê? O que é isso?

TEN PM – O *Vertical Replenishment* é o guincho, fast-rope ou carga suspensa. Naqueles Navios, como ia a dizer, nem o Helicóptero lá caberia, nem a estrutura suportaria o *Lynx*.

RA – Nessas fragatas, o *Vertrep* é feito no parque da Torre 103, a que foi retirada?

TEN PM – Não. Era aí mas recentemente passou a ser na tolda, por ante a ré da Torre de 100 mm, n.º 2.

RA – Não resistimos a fazer uma pergunta a que deve ter respondido inúmeras vezes. Como ocorreu a opção por uma carreira militar e logo militar-naval? Tem antecedentes na família? Sei lá...

TEN PM – De facto muitas vezes (sorrindo)... Na altura não tinha sequer familiares na carreira militar, apenas um vago parente, que nem familiar directo é, ligado ao Exército. Não teve qualquer peso.

No 12º ano, tencionava concorrer para matemática, na vertente ensino, quando um colega me mostrou um panfleto em que a Força Aérea admitia cadetes do sexo feminino para a sua Academia e isso fez-me repensar o futuro. Fiz o concurso à universidade e fui admitida em Coimbra, onde os meus Pais me matricularam.

RA – É de lá?

TEN PM – Não. Sou de Tomar... e a par concorri à FAP a PILAV, chumbei nos psico-

métricos mas fui admitida para Engenharia Aeronáutica.

RA – Desculpe. Chumbada? Não acredito!

TEN PM – Foi e ainda bem, porque se assim não fosse talvez não tivesse vindo para a Marinha. Mas entretanto os testes foram, felizmente para mim, actualizados e passei.

Ainda, por essa altura, um amigo falou-me do concurso da Escola Naval e agradou-me e foi até ele quem me explicou, dos parcos conhecimentos que tinha do assunto, o que se fazia nas funções da Classe de Marinha e achei interessante. Só não concorri ao Exército porque não havia nenhuma opção para mulheres dentro do que queria, pois vinha da área Científica.

Como os exames foram feitos no Alfeite pude falar com cadetes e alguns oficiais, contactar com a Escola e com a Base Naval... via os navios e gostei. Ali fiquei decidida por uma carreira na Marinha.

RA – Na Marinha ou na Armada?

TEN PM – Na Marinha de Guerra Portuguesa, mas ainda há dias se falou dessa... confusão ou dúvida.

RA – Já nos apercebemos dessa situação. Eu sou e sempre serei Oficial da Armada, da Classe de Marinha. Ia a dizer...

TEN PM – Com tantas opções em aberto foi de facto esta a que mais me agradou. Caí aqui, como costumo dizer, de pára-quedas e tive a sorte que muitas pessoas não têm, de gostar muito do que faço.

RA – E depois como foi?

TEN PM – Admitida, fiz, com os restantes camaradas, o 1.º Ano de Formação Geral Comum na Academia Militar, na Amadora, e ali tivemos, desde o início, uma relação espectacular com os cadetes da FAP (e tínhamos acabado de entrar!) o que foi óptimo quando nos encontrámos de novo em Beja...

RA – Recordamo-nos que o nosso Curso o «Duarte Pacheco Pereira» foi, em 1957, o último a fazer os Estudos Gerais Preparatórios na Escola do Exército como, segundo a tradição dos países latinos, se chamava. Aliás passou a AM por um seu comandante pretender instalá-la no Alfeite e nela integrar a Escola Naval...

TEN PM – Tivemos instrutores que eram do nosso ano de entrada e esse relacionamento anterior foi muito positivo.

RA – Mas tem razão, de facto as Culturas Militares da Armada e da Força Aérea têm pontos de contacto que surgem espontaneamente. Na FAP ainda se notam vestígios da terminologia naval.

E esse emblema no seu fato de voo?

TEN PM – Ah!? É o emblema que eu e o TEN Mendes Coimbra adoptámos para o nosso Curso. É um tubarão com um ar feroz, um rotor no dorso e um torpedo debaixo duma barbatana.

RA – Nada a ver com os «tubarões» que andam em terra. E porquê, o nome «Impermeáveis»?

TEN PM (ainda a rir-se) – Isso é uma história...

RA – Conte-nos lá.

TEN PM – Numa «*exchange*» com Pilotos da *Marine* (*Nationale*) francesa, em Beja, ainda antes da nossa largada na Esquadra 101, num Pôr-do-Sol que lhes foi oferecido, já quando a animação era muita começaram a atirar baldes de água uns aos outros e quando deram connosco alguém se perguntou alto e bom som: «Então? Os marujos ficam de fora?» a que o meu camarada de Curso, respondeu: «Podem mandar à vontade que nós somos IMPERMEÁVEIS!» e, claro, ninguém fez cerimónia. Foi desse animado banho de confraternização aérea que nos lembrámos de o adoptar como nossa divisa.

O CTEN C. Sobral, o CMG S. Pereira, o 1TEN G. Brás e a 1TEN Mónica Martins.

RA – Se não lho perguntasse perdíamos uma boa e sadia história...

TEN PM – E foi, faz parte das nossas memórias.

RA – Lembro-me, na Naval, da sua potentíssima moto. Tem uma nova moto ainda mais potente?

TEN PM – Ah! A minha moto. Não, tenho a mesma e não é assim tão potente. É uma *Yamaha, Virago* de 250 cm3. É um tipo de moto que não dá grandes velocidades, como a *Harley-Davidson*, mas em que se aprecia o andar de mota.

A Tenente Mónica Martins com o Comandante do navio.

RA – Que velocidade dá?

TEN PM – 140 Km/hora. Acontece que os meus Pais sempre tiveram moto, sempre se deslocaram de moto, desde que nasci que ando de moto, o meu irmão tem uma moto. Assim que atingi a idade necessária tirei a carta, primeiro de motociclo e depois de moto e nem pensei em carros.

RA – Já vejo que é... genético. Na minha última comissão em África tinha a bordo uma Vespa de 50 cm3, que, quando o vento era favorável dava 40 km/hora. Usei-a na Base Naval (com algum escândalo) pois não era, então, um meio de transporte suficientemente... isso mesmo... digno. Mas já tem carta de automóvel?

TEN PM – Sim, claro.

RA – E como reagiram as Guarnições, sobretudo os elementos da geração mais antiga, perante as primeiras mulheres, futuras Oficiais da Armada dos cursos tradicionais?

TEN PM – Eu penso que entre os meus superiores fui aceite com bastante naturalidade. Ainda na Escola Naval, nas viagens de instrução mas mais nos embarques de fim de semana, entre os meus futuros subordinados hierárquicos, sobretudo os que poderiam ter filhas da minha idade, foi muito curiosa a reacção. Era uma situação engraçada, quase caricata que me não choca de maneira nenhuma e que era uma atitude um pouco paternalista. Se eu lhes parecia meio enjoada ou enjoava mesmo perguntavam-me logo como me sentia, se precisava de alguma coisa, qualquer coisa como «olha se fosse a minha filha...». Não sei... foi uma experiência... simpática, que naturalmente se foi esbatendo.

RA – E as multas a bordo? Quando se entra pela primeira vez num espaço doutro, agora, Departamento?

TEN PM – Não, isso já se não faz. Quando nos enganamos nalguma coisa, isso sim, a praça mais moderna faz logo uma lista de todas as «testemunhas» e traz-nos um vale de uma grade de cerveja para assinarmos.

RA – Assistimos à transição do garrafão de cinco litros para a grade de cerveja durante a Guerra de África. Foi tudo?

TEN PM – Não. Não. Quando embarquei como Cadete do 2º ano na «João Roby» tinham-me feito «a cama à espanhola», mas eu achei muito estranho, «A cama feita? São privilégios a mais...» e fui ver tudo... (risos).

RA – Foi com certeza uma conversa muito agradável, em que pudemos rememorar experiências comuns decorrentes dum ambiente que se mantém são e onde se podem viver novos desafios que já nos proporcionaram e certamente nos proporcionarão sensações que constróem a nossa reserva de memórias, as menos boas que se venceram e as que guardaremos para sempre. Fazemos votos das maiores felicidades não só na Carreira Militar Naval por que optou mas ainda e muito especialmente nesta sua restaurada vertente Aeronaval.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

Jornadas do Mar 2006

"Os Oceanos: Uma Plataforma para o Desenvolvimento"

Decorreu no período de 13 a 17 de Novembro a V edição das Jornadas do Mar, este ano subordinada ao tema, "Os Oceanos: Uma Plataforma para o Desenvolvimento".

Dando continuidade a um projecto iniciado em 1998, a Escola Naval, com o alto patrocínio do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, vem realizando com uma periodicidade bianual um colóquio de estudantes para estudantes. Os objectivos genéricos desta iniciativa continuam a ser a promoção junto da comunidade universitária do estudo e da reflexão sobre o Mar, o papel que desempenha na vida nacional e as suas potencialidades no contexto europeu, no espaço lusófono e no Mundo enquanto "Aldeia Global".

Mesa da presidência na abertura das Jornadas.

Na edição deste ano introduziu-se o conceito de escalonamento dos participantes de acordo com a sua formação académica. Neste quadro de intenção criaram-se dois escalões. O primeiro para os participantes matriculados no ensino graduado, nomeadamente Licenciatura e Bacharelato e o segundo para os estudantes matriculados no Ensino Pós-graduado.

Consideraram-se os seguintes domínios do conhecimento:

- Matemática, Modelação e Engenharia
- Geografia, Oceanografia, Ambiente e Ciências Naturais
- História e Sociologia
- Economia e Gestão
- Relações Internacionais, Direito e Estratégia
- Literatura e Linguística
- Tecnologias da Informação e Comunicação

O desafio foi lançado à comunidade universitária no início do ano de 2006, quer no âmbito nacional quer no âmbito internacional. Corresponderam ao propósito do colóquio 68 estudantes, dos quais 58 nacionais, 3 de Universidades do Brasil, Itália, e da Hungria e 7 das Escola Navais da Espanha, França, Holanda e Polónia.

O Prof. Doutor Henrique Leitão dirigindo uma sessão de apresentação dos trabalhos.

Foram recebidos 60 trabalhos que depois de apreciados e avaliados pela Comissão Científica foram considerados 49 a concurso.

Como tem sido hábito as Jornadas do Mar iniciaram-se com uma cerimónia de Abertura, que teve lugar no dia 13 de Novembro de 2006, pelas 15H00, no auditório grande da Escola Naval e contou com a presença do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, que presidiu, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e de outras altas individualidades do meio académico e militar. O Comandante da Escola Naval, CALM Saldanha Junceiro, proferiu algumas palavras de boas-vindas e de acolhimento aos participantes e incentivou-os a aproveitarem da melhor forma as Jornadas do Mar. O cadete mais antigo, CAD FZ Fonseca Freire usou da palavra para dar as boas-vindas a todos os participantes e estimular o convívio entre estudantes das várias escolas presentes.

A cerimónia de abertura contou ainda com uma comunicação sobre a Estratégia Nacional para o Mar, proferida pelo Presidente da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, Engenheiro Miguel Jesus Sequeira.

Após o final da Cerimónia seguiu-se a inauguração de uma exposição do Instituto Hidrográfico intitulada "IH: Um Oceano de Perspectivas", bem como, o lançamento de um livro editado pela Comissão Cultural da Marinha, cujo título é "Gaspar José Marques e a introdução da Máquina a Vapor no Espaço Português" da autoria do Comandante Estácio dos Reis.

Durante a semana das Jornadas assistiu-se à apresentação pública dos trabalhos, em sessões temáticas, presididas por individualidades de reconhecido mérito académico e técnico. Estas sessões foram bastante participadas tendo mesmo, segundo alguns participantes, havido alguma dificuldade em escolher a sessão a assistir.

A semana foi palco de duas mesas redondas, uma presidida pelo CTEN Sardinha Monteiro, e subordinada ao tema "Projecto Galilleo" e outra presidida pelo ALM Vieira Matias cujo tema central foi o das Jornadas do Mar, "Os Oceanos: Uma Plataforma para o Desenvolvimento", mas vocacionada para as questões da economia do Mar, em algumas vertentes, nomeadamente os transportes e os portos e as pescas.

As actividades sociais e culturais, associadas às Jornadas do Mar, consistiram em actuações de Tunas Académicas, um concerto pela Banda da Armada, visitas a navios e unidades da Marinha, designadamente Museu de Marinha, Instituto Hidrográfico e Planetário, um jantar convívio no Farol da Guia e culminaram com um baile na noite do dia do encerramento.

Este colóquio fez parte das actividades da Marinha no âmbito das comemorações do Dia Nacional do Mar, em 16 de Novembro.

No dia 17 de Novembro e depois de uma semana intensa de actividades, procedeu-se à entrega de diplomas e lembranças aos participantes no colóquio, tendo sido comunicado os vencedores dos prémios, conforme tabela anexa. À tarde e integrando a Cerimónia de Abertura Solene do Ano Lectivo 2006/2007, ocorreu a cerimónia de encerramento das Jornadas do Mar 2006, que presidida pelo Vice-CEMA, VALM Lopo Cajarabille, incluiu palavras do Comandante da Escola Naval, CALM Saldanha Junceiro, que fez um resumo da actividade desenvolvida e resultados académicos do ano lectivo transacto, da qual se destaca a reforma no ensino, permitindo que a Escola Naval como Estabelecimento Militar de Ensino Superior seja pioneira na adopção do espírito da Declaração de Bolonha, ficando a formação básica dos Oficiais da Marinha faseada em dois ciclos. O primeiro ciclo, de quatro anos de duração confere

Entrega de prémios.

o grau de licenciatura e habilita ao ingresso na categoria de oficial no posto de Guarda-marinha e um segundo ciclo, após 2 a 3 anos de experiência profissional, de duração variável entre 1 a 2 anos, consoante as classes, de pós-graduação (Pós-graduação, Mestrado).

O CFR Antunes Chumbinho proferiu a Lição Inaugural, subordinada ao tema "Um Oceano Digital" que cativou amplamente a atenção da plateia pela forma simples e animada como a informação foi apresentada.

Procedeu-se à entrega dos diplomas de licenciatura e prémios escolares aos Guardas-marinhas dos Cursos "Gaspar Corte Real" e "VALM Botelho de Sousa".

No âmbito das Jornadas do Mar, o Presidente da Comissão Executiva, CALM David e Silva, fez o balanço e apresentou as conclusões do colóquio, tendo sido entregues, pelas entidades da Mesa de Honra, os prémios atribuídos aos melhores trabalhos de cada uma das áreas do conhecimento.

A cerimónia encerrou com a Banda da Armada a tocar e a audiência a cantar o Hino Nacional, como tem sido tradição.

PRÉMIOS JORNADAS DO MAR 2006

Área da Matemática, da Modelação e da Engenharia:

1º Escalão

1º Prémio – ***Estação de aferição do potencial da qualidade do tiro,*** Nuno Ricardo Reis Neves, Escola Naval.

Menções honrosas – ***Janelas inteligentes de material electrocrómico,*** José Carlos Estrela Valadas, Lúcia Isabel Pedro de Gomes, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

2º Escalão

1º Prémio – ***A Bayesian hierarchical model assessment of hake recruitment stocks,*** Jorge Mendes, Universidade Nova de Lisboa, Instituto Superior de Estatística e Gestão da Informação.

Área da Geografia, da Oceanografia, do Ambiente e das Ciências Naturais:

1º Escalão

1º Prémio – ***Observação do Fluxo de Água Mediterrânica sobre a Fossa Álvares Cabral,*** Rita Isabel Marques Esteves, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Menção honrosa – ***A Modelling Study of the Gulf of Cadiz Coastal Countercurrent,*** Ana Margarida Teles Machado, Universidade de Aveiro.

2º Escalão

1º Prémio – ***Os montes submarinos: um oásis no meio do oceano?,*** Ana Mendonça, Universidade dos Açores.

Área da História e da Sociologia:

2º Escalão

1º Prémio – ***Dos que ganham suas vidas sobre as águas do mar. Caminha: uma comunidade marítima quinhentista,*** Sara Maria Costa Pinto, Universidade do Porto Faculdade de Letras.

Área das Relações Internacionais, do Direito e da Estratégia:

1º Escalão

1º Prémio ex-aequo – ***Modelo de governação dos Oceanos: Enquadramento Institucional do Exercício da Autoridade do Estado no Mar,*** Lara Alexandra M. T. Martins, Escola Naval.

– ***Necessidade e utilidade da Marinha nas Dimensões Estratégicas dos Oceanos: O Potencial Estratégico do Navio Patrulha Oceânico,*** João Manuel Góis Cancela, Escola Naval.

2º Escalão

1º Prémio ex-aequo – ***A Plataforma Continental além das 200 milhas,*** Carla Marisa Cardoso Caetano Ferrão, Universidade de Lisboa Faculdade de Direito.

– ***A Globalização, o terrorismo e o mar,*** Armando António de Jesus Cottim, Universidade de Lisboa - Faculdade de Direito.

Área da Literatura e Linguística:

2º Escalão

1º Prémio – ***Do feito ao facto: Revoluções sobre as ondas em Atlântico de Manuel Alegre e As Naus de António Lobo Antunes,*** Joana Duarte, Universidade de Coimbra Faculdade de Letras.

Área da Tecnologia da Informação e Comunicação:

1º Escalão

1º Prémio – ***Sistema de Informação de Climatologia Meteo-Oceanográfica,*** Ana Sofia Pereira Nobre, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Menção honrosa – ***Sistema de Informação para Apoio ao Planeamento de Navegação,*** Inês Félix, Universidade de Lisboa.

2º Escalão

1º Prémio ex-aequo – ***Desenvolvimento de um sistema de informação de apoio à gestão do domínio público marítimo: uma ferramenta para o ordenamento do litoral,*** Célia Ribeiro Pires Pata, Universidade Nova de Lisboa.

– ***Sistema de Informação Geo-espacial para a Gestão de Cruzeiros de Investigação Científica: Um contributo para o conhecimento da actividade Oceanográfica,*** Fernando da Costa Gomes, Universidade Nova de Lisboa – ISEGI.

Os Novos Guardas-Marinhas

CURSO "VALM BOTELHO DE SOUSA"
ALUNOS QUE CONCLUIRAM O CURSO 2002-2006

NII	*NOME*	*CURSO*
21102	Luis Henrique Gomes Goulart	FZ
21002	Pedro Miguel Franco Preto	FZ
20802	Alexandra Adelinovna Guerra Inácio	EN-AEL
21401	Pedro Vacas de Carvalho	M
20702	Sérgio Miguel Pereira de Oliveira Dias	EN-ME
23202	Duarte Franco Rainha do Amaral Pessoa	M
22302	Irina Vanessa Martins Cabrita	AN
24101	Pedro Fernando Sousa Vieira	M
25001	Pedro Miguel Henriques Vitorino	M
21502	Nuno Ricardo Reis Neves	EN-AEL
22402	Vitor Miguel Vieira Neves	EN-AEL
22902	Nuno Jorge Brito Amaral Henriques	EN-MEC
9318901	Pedro Alexandre Canhoto Mendes	EN-AEL
23101	Alexandre Manuel Sousa Robalo	M
21402	Fernando Miguel Falua dos Santos	EN-MEC
25101	Flávio André Pereira Eusébio	M
23901	Glória Patricia Pires Robalo	AN
24401	Paulo Ricardo Macedo da Silva	M
24501	Cátia Alexandra Santiago Ferreira	EN-MEC
21902	Mariana Batista Duarte	EN-MEC
21302	Daniel Couto Arez Gonçalves	EN-MEC
24801	Paulo Miguel Faria	M
21702	João Paulo Tromoceiro de Paiva	EN-AEL
21602	Jorge Manuel Coutinho dos Santos	EN-AEL
22502	Luis Filipe Moreira Alfarroba	M
23301	Manuel Jorge Pereira da Fonte	EN-MEC
24001	Miguel Pinheiro Simões	EN-MEC
24602	Pedro Nuno Nero Luis	M
22102	Paulo José Gonçalves Mesquita	EN-AEL
9602001	Ivo Miguel Romaneiro Pinto	M
22202	João Pedro Soares Grosso	EN-MEC
23302	Dora Cristina Teles Godinho	M
23802	César Alexandre Lopes de Sousa	M

CURSO "GASPAR CÔRTE-REAL"
ALUNOS QUE CONCLUIRAM O CURSO 2001-2006

NII	*NOME*	*CURSO*
20901	Telmo Geraldes Dias	M
20701	Carlos Manuel Mau Raposo	FZ
23201	Jorge Silva Angelo	M
9308999	Angela Marisa Luis Bento	AN
9322998	Luís Filipe Cardoso Nunes dos Santos	M
24701	Robert Meijburg Viola	FZ
21001	Lara Alexandra Tomás Martins	AN
23401	Marta Isabel Fernandes Araújo	M
22700	Ana Filipa de Jesus Simões Feijão	AN
21901	João Leal Dias Pinheiro	M
20601	Paulo Filipe Silva Machado	EN-MEC
25000	Bruno Miguel Meixedo Venâncio	M
21101	João Manuel Góis Cancela	M
21301	Ana Patricia Dias Trindade	M
22701	Doris Filipa Ribeiro Fonseca	M
22200	Ana Vanessa Santos Bernardes	AN
23501	Bruno Alexandre Ferreira Rendeiro	M
21601	Dário Tito Silva Precioso	M
22801	José Miguel Jacinto Canto	M
26300	Rui Manuel de Almeida Valverde	M
21800	Vítor Bruno Campos Cavaleiro	M
21500	David Fernando Castelo Cardoso Pereira	M
26500	Bruno Miguel Caldeira Ribeiro	M
26600	Luis Carlos do Vale Alves Velho	M
22600	João Luis Pacheco Raimundo	EN-AEL
24800	Tito Fernandes Vieira	EN-MEC
24500	Tiago Rodrigues Quitério	EN-AEL
22301	José Carlos Carvalho Xavier	EN-MEC
22500	Rui Pedro Robalo Franco	M
21201	Ana Lilia Fialho Pires	EN-MEC
25500	Helder Miguel Marques Araujo	M
ALUNOS PALOP'S		
9900501	Claudia Clarisse Zambeze	AN
9900601	Hamilton Neto Nascimento de Sousa	EN-AEL
9900401	Dilva Helena Sena Almeida	AN
9900101	Angelo Demitrov Lara Francisco	EN-AEL

NOVO LIVRO DO COMANDANTE ESTÁCIO DOS REIS

Integrado no Colóquio Jornadas do Mar, em 13 de Novembro, dia da abertura solene do evento, realizou-se na Escola Naval a apresentação do livro, editado pela Comissão Cultural da Marinha, com o título " Gaspar José Marques e a Máquina a Vapor. Sua introdução em Portugal e no Brasil", da autoria do CMG António Estácio dos Reis.

A cerimónia foi iniciada pelo CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural, que deu a conhecer o motivo da publicação da obra, após o que se referiu aos dados biográficos do autor do livro, tendo enumerado os seus diversos trabalhos e sublinhado o facto do *Comandante Estácio ser reconhecido como um especialista a nível nacional e internacional na área dos globos celestes e terrestres e dos astrolábios, tendo contribuído decisivamente para que esteja exposto no Museu da Marinha a maior colecção, a nível mundial, destes instrumentos náuticos.*

Seguidamente o Comandante esclareceu que as razões que o levaram a escolher a máquina a vapor quando o seu tema favorito é a História da Náutica, em especial, os instrumentos náuticos, foi a leitura de um discurso proferido em 1798, pelo Ministro da Marinha, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, através do qual veio a saber que dois aprendizes tinham ido especializar-se em Inglaterra no fabrico de instrumentos náuticos e científicos. E foi ao seguir o rasto de um deles, de nome Gaspar José Marques, que ás tantas deu por si na fábrica de Boulton & Watt, em Birmingham, onde se fizeram as primeiras máquinas a vapor para fins industriais. De facto Marques tinha ido especializar-se em máquinas a vapor naquela importante fábrica a fim de seguir para o Brasil dado que, Sousa Coutinho tinha promovido a aquisição de uma dessas máquinas para cunhar moedas. E, como esta nova técnica era completamente desconhecida no país, fez com que Marques se preparasse para ser o encarregado da máquina quando instalada na Casa da Moeda do Rio de Janeiro. A máquina acabou por se perder, por encalhe do navio que a transportava, conforme informou o comandante Estácio, mas o incidente deu motivo para que ele escrevesse esta obra sobre a introdução da máquina a vapor no Brasil, em 1815 e se ocupasse das primeiras que foram fabricadas no Portugal europeu.

No fim da cerimónia foi apresentado, a funcionar, um modelo de máquina a vapor fabricado há cerca de século e meio por António Maria Martins, um aprendiz do Arsenal de Marinha que veio a ser maquinista naval chefe da Armada Portuguesa.

(Ver ainda sobre este assunto a pág. 2 desta revista)

(Colaboração do Comando da Escola Naval)

Entrega de prémios do CNOCA no NRP "Sagres"

Realizou-se a bordo do NE "Sagres", no dia 10 de Novembro, na Doca da Marinha, a já tradicional cerimónia de entrega de prémios referentes às regatas de vela de maior tradição organizadas pelo Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), concretamente as provas do Dia da Marinha 2006 e do 57º Festival Náutico.

A cerimónia, a que antecedeu um jantar, contou com a presença do CEMA, Almirante Melo Gomes, assim como outras altas individualidades da Marinha, além do Presidente da Federação Portuguesa de Vela, Dr. Pedro Beckert e alguns presidentes ou dirigentes de clubes e associações envolvidos nas regatas do CNOCA. Foram também presença desta cerimónia representantes de algumas instituições que apoiaram o clube na organização dos seus eventos, como o Santander-Totta e o grupo Sumol.

Estiveram presentes mais de 200 velejadores e convidados, criando um excelente momento de confraternização, fortalecendo os elos de ligação entre a náutica de recreio e a Marinha.

A entrega dos mais de 50 prémios divididos pelas diversas classes de vela das duas provas, foi precedida de uma breve alocução do presidente da direcção, CFR Manuel Domingues, onde, fazendo referência às provas em questão, agradeceu a presença das diversas entidades e a sua colaboração com o clube, permitindo a realização dos objectivos do clube.

Na *vela ligeira* salienta-se a entrega de dois prémios ao veterano sócio do CNOCA, Cte Sales Grade, bem como os quatro prémios atribuídos aos novos valores do clube, os cadetes da EN e os filhos de sócios a frequentar a escola de vela.

Já na *vela de cruzeiro*, de registar a presença nas provas de alguns sócios proprietários de embarcações, assim como do "Vega", "Belatrix", "Canopus" e dos "*Beneteau 25*". Um destes últimos, com tripulação de cadetes, alcançou mesmo um honroso 1º lugar em ANC-E, no Festival Náutico, contribuindo para uma presença significativa da Marinha no seio da vela recreativa e de competição.

O "fim de época" antecipado, aguardado com expectativa pela comunidade náutica, já é tradicionalmente marcado por este evento, possível graças ao posicionamento da Marinha no apoio às actividades do clube, bem como ao NRP "Sagres", a quem publicamente se agradece, pelo empenho na preparação desta cerimónia, alvo de fortes elogios pelos diversos velejadores.

(Colaboração da Direcção do CNOCA)

Martim Afonso de Sousa

Uma das figuras mais em evidência na Índia, durante os últimos quatro anos do governo de Nuno da Cunha, foi Martim Afonso de Sousa, que chegara em 1534, comandando uma armada de cinco naus. Nas edições anteriores tive ocasião de salientar que algumas das suas posturas só não tiveram consequências graves porque se tratava de um fidalgo de alta estirpe, muito próximo de D. João III, que servia com dedicação desde muito jovem. Partiu para o Oriente pouco tempo depois de regressar de um longa expedição ao Brasil, onde acumulou vários sucessos, e foi o próprio rei que o nomeou para o cargo de Capitão-mor do mar da Índia. Existe, aliás, um conjunto de cartas autógrafas de Afonso de Sousa endereçadas ao rei e ao Conde da Castanheira, seu ministro, onde manifesta esta convicção e pressiona a coroa de forma inusitada para que lhe seja dado o cargo, alegando os altos serviços prestados. O soberano revela, aliás, na forma como lidou com o assunto o tacto e o rigor na governação que muitos teimam em não lhe reconhecer e que já aqui fiz sentir por diversas vezes. Naturalmente que não cedeu a nenhuma destas pressões, mas teve o cuidado de não ferir as susceptibilidades do seu servidor, por certo imaginando que viria ainda a necessitar dos seus serviços, como de facto veio a acontecer. Em 1539 regressou a Portugal, onde foi recebido com alguma frieza, mas em 1541 foi efectivamente nomeado governador da Índia, ocupando o cargo de 1542 a 1545. Do seu governo – tão polémico quanto muitos outros – falaremos numa futura oportunidade, importando agora referir a sua carreira antes de 1534, a data da sua primeira viagem ao Oriente.

Martim Afonso de Sousa
Livro de Lizuarte de Abreu.

Crê-se que nasceu em Vila Viçosa, no ano de 1500, entrando muito novo no convívio da corte e merecendo o privilégio de uma educação perto do príncipe e dos infantes. É ele próprio que diz ter servido D. João III desde a idade de 16 anos, sendo muito provável que tenha integrado a tertúlia cultural que, mais tarde, teve como centro a figura do infante D. Luís e Pedro Nunes como principal mentor. Quer isto dizer que teve uma formação académica de alto nível, muita próxima dos padrões humanistas europeus, com as particularidades que a euforia da expansão marítima deu a Portugal. Muito provavelmente dominava o latim, conhecia alguns dos textos clássicos gregos e latinos, e era entendido nas matemáticas, nomeadamente, no que à navegação dizia respeito. São vários os documentos que nos sugerem este modelo de saber, e, um deles, é um texto do próprio Nunes que o coloca como interlocutor numa explicação complexa de geometria esférica. Escreve o eminente matemático que "falando com Martim Afonso de Sousa sobre a navegação que fez para as partes do sul, antre outras cousas me disse com quanta diligencia e por quantas maneiras tomara a altura dos lugares [latitude] em que se achara". Está a referir-se à expedição efectuada entre 1530 e 1533 à costa do Brasil e que constitui um marco importante na afirmação da soberania portuguesa naquele território ultramarino, onde, a pouco e pouco, se ia delineando um conflito agudo com a França, cujos navios cobiçavam o precioso pau-brasil.

Na verdade a presença portuguesa na costa brasileira já fora marcada pela rivalidade com a vizinha Castela, que se apercebera de que, a sul da costa explorada pelos portugueses, a terra continuava para sudoeste e havia territórios que caíam dentro do seu espaço de exploração e conquista, definido pelo Tratado de Tordesilhas. As expedições mais conhecidas foram a de João Dias de Solis (português ao serviço de Castela) ao Rio da Prata e, mais tarde, a de Magalhães, que encontrou uma passagem para o Pacífico, mas também apareceram navios espanhóis junto ao Rio de Janeiro e ao Cabo Frio, na zona em que se fazia o resgate das madeiras. Deve dizer-se, no entanto, que foram casos pouco significativos que não perturbaram as linhas gerais das políticas ibéricas em relação aos territórios ultramarinos. Mais violento e complexo foi o aparecimento de navios franceses, cujo rei não aceitava (compreensivelmente) um acordo internacional que o excluía. A viagem não era muito difícil e, sobretudo, conseguiam ir e voltar sem avistarem nenhum navio português.

As viagens de Cristóvão Jaques, em 1516, em 1521-22 e em 1527-28 tiveram a dupla função reconhecer toda a costa – indo até ao Rio da Prata e entrando pelo Paraná até ao interior, de onde se supunha vir o precioso metal – mas também a de marcar uma presença de força que resultou num violento combate naval com 4 navios franceses, em 1527. A presença dos súbditos de Francisco I era cada vez mais significativa e foi essa a razão porque, em 1530, foi enviada a expedição de Martim Afonso de Sousa, com cinco navios bem artilhados. Dela ficou um diário interessantíssimo, escrito por Pêro Lopes de Sousa (irmão do Capitão-mor), com pormenores da navegação que julgo interessante analisar e de que voltarei a falar na próxima revista. Importa, por ora, salientar o tempo que os navios estiveram na costa brasileira (mais de dois anos) e a forma como sucessivamente se reabasteceram, construíram navios, repararam outros, e não deram tréguas aos franceses que encontraram. Sobretudo, aperceberam-se de que era necessário construir pontos de apoio na costa, e assim o fizeram na entrada da baía de Guanabara e em S. Vicente (Santos), onde se montou um pequeno estaleiro e depósitos de material, abrindo o caminho para o regime de capitanias que D. João III viria a estabelecer logo a seguir. Compreendeu o rei que não era possível vigiar uma costa com a dimensão que aquela tinha, sem se estabelecerem em terra, e transpôs para o Brasil o sistema de capitanias que já tinha sido montado na Madeira e Açores, onde os donatários, ao defenderem os seus próprios interesses, defendiam também os da coroa. Com a viagem de Martim Afonso de Sousa começava, portanto, o povoamento do Brasil.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Oficial Responsável pela Formação (ORF)

ESTUDO DE CASO

Dada a importância atribuída à formação académica e profissional dos Recursos Humanos (RH) da Marinha e o que estes representam para a vida da organização, importa, no âmbito do Curso do Ensino Secundário a Distância, reflectir sobre o papel do Oficial Responsável pela Formação (ORF).

O presente artigo resulta de um estudo com base empírica, efectuado pelo "Gabinete de Avaliação" do "Centro Naval de Ensino a Distância" (CNED), com o contributo profissional do 2TEN M Pires Barroqueiro[1], ORF no NRP "Corte Real", sendo o seu objectivo identificar e partilhar as boas práticas no contexto da formação académica dos alunos.

Este "estudo de caso" recorre à técnica de entrevista, a fim de conhecer a perspectiva de um ORF. Para o efeito, foi elaborado um referencial de indicadores qualitativos definidos "a priori", na base do qual foi escolhido o ORF. Para além dos indicadores referidos, outros factores, como o número de alunos e as características da Unidade Militar, foram tidos em consideração.

FUNÇÕES DO ORF

Esta entrevista centra-se, fundamentalmente, em duas categorias de análise: a atitude do ORF face à formação académica/ profissional e o seu desempenho.

No que diz respeito à atitude do ORF, salienta-se o empenho e a satisfação, manifestados pela forte *motivação pessoal* e por ser *algo que gostaria fazer*, expressando não só motivação mas também uma apetência pedagógica para o cargo.

No quadro das suas funções, valoriza o desempenho eficiente e conducente ao sucesso das aprendizagens, por considerar que a formação académica/ profissional constitui um *valor acrescentado* para os alunos. E acrescenta que o *pessoal com competências técnicas e com formação académica* são indivíduos mais flexíveis e adaptáveis às mais diversas situações, tendo geralmente um desempenho diferenciado e adequado a diferentes contextos.

Deste modo, procura adoptar uma postura interventiva, disponível e acessível em relação às questões colocadas pelos alunos no âmbito da formação académica, manifestando disponibilidade e comprometimento profissional na sua atitude.

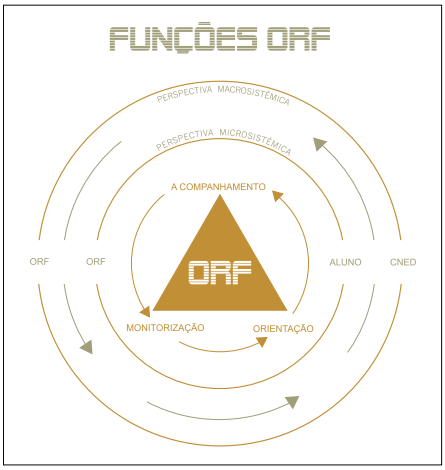
Na análise do desempenho do ORF, e tendo em conta a informação recolhida, destacam-se as seguintes funções: acompanhamento, orientação e monitorização.

O acompanhamento dos alunos a bordo é realizado através do controlo do percurso escolar. Focalizado na supervisão das aprendizagens e na particularidade da modalidade de ensino, o ORF desenvolveu um conjunto de estratégias e materiais de apoio à gestão, em suporte informático e papel, a fim de organizar, sistematizar e controlar a informação relativa aos alunos.

Dado as características do Navio (Classe Vasco da Gama), foi-lhe possível criar no portal da "Internet" uma página do CNED, onde os alunos podem ter acesso à informação sobre o curso, pedir testes ou materiais de estudo, cujo administração é centralizada no ORF, sendo os dados canalizados posteriormente para o CNED.

No entanto, acrescenta que, actualmente, o fácil acesso à informação da base de dados do CNED, "SIGCNED", não só facilita a gestão do percurso escolar dos alunos, como também leva a uma participação de carácter mais pedagógico e menos administrativo por parte do ORF.

Tendo em conta que outra *das suas funções é o correcto encaminhamento dos alunos,*



orientação, procura antecipar-se às necessidades destes, pois, se as conhecer atempadamente, pode orientá-los e encaminhá-los correctamente no seu percurso escolar.

Finalmente, a monitorização da progressão académica é efectuada pelo ORF e serve de "mecanismo de regulamentação" das aprendizagens. É realizada através do controlo do "estado" dos alunos (activo, semi-activo, inactivo e excluído) no curso e da gestão da aplicação de testes.

A sua função desenvolve definindo e redefinindo estratégias pessoais e de trabalho que tornará o desempenho eficiente, facilitador e regulador no acompanhamento, orientação e monitorização das aprendizagens dos alunos (ver quadro).

Reconhece, porém, a necessidade de serem desenvolvidas acções de sensibilização, por parte do CNED, para enquadramento e orientação de futuros camaradas que irão desempenhar o cargo.

CONCLUSÕES

Os resultados deste "estudo de caso" permitem reflectir sobre o papel do ORF no percurso e no progresso escolar dos alunos do CNED, uma vez que este é percepcionado, com frequência, como sendo o "*caminho*", o "*ponto de contacto*" ou o "*elo*" da triangulação Aluno ↔ ORF ↔ CNED.

Do tratamento qualitativo dos dados da entrevista, podemos identificar um conjunto de características e práticas que permitem esboçar o perfil de um ORF, que são:

- O empenho, motivação e satisfação pessoal revelados na atitude do ORF no exercício da função;
- A valorização da formação académica e técnica dos recursos humanos (alunos);
- A necessidade de potenciar os alunos com competências académica e técnicas, tornando-os indivíduos mais flexíveis e adaptáveis a diferentes contextos;
- A capacidade comunicativa exigida no papel de facilitador da interacção aluno ↔ CNED;
- O interesse em desenvolver estratégias de gestão e controlo do percurso escolar dos alunos;
- A elaboração de metodologias de trabalho adaptáveis à sua gestão, às características dos alunos e às características da Unidade Militar;
- A capacidade de manusear as ferramentas disponíveis, como o "manual do ORF" e o "SIGCNED";

Para finalizar, e visando o objectivo inicial do artigo, importa relembrar que este oferece um conjunto de linhas de orientação, não conclusivas, sobre o papel e perfil do ORF, proporcionando a abertura e a motivação para futuras reflexões sobre o tema em estudo.

(Colaboração do CNED)

Nota

[1] Actualmente a prestar serviço no NRP "D. Carlos I".

Fraseologia Marinhática

Há 50 anos, o aviso JOÃO DE LISBOA estava em comissão de serviço na Índia. O fundeadouro normal dos navios de guerra era D. Paula , no porto de Mormugão, junto á foz do Zuari, mas por vezes os avisos de 2ª classe, que eram mais pequenos e demandavam menos água que os de 1ª classe, saíam a barra, rumavam a Norte e entravam no Mandovi, permanecendo alguns dias em frente a Pangim.

Assim aconteceu com o JOÃO DE LISBOA que, depois de uma estadia nessa cidade, regressou a D. Paula, em 29 de Novembro de 1955.

O NRP "João de Lisboa" entrando no Rio Mandovi – 1954.

Essa curta viagem serviu de tema para um artigo da autoria do Cte. António Marques Esparteiro, que foi publicado com um comentário do Cte. Jorge Ramos Pereira, em "A FLAMULA", o jornal do navio. [1]

O texto e o comentário são elucidativos não só quanto á erudição do autor como ao apreço da Marinha pela sua terminologia própria, cultivada e seguida ao longo de séculos, mas evoluindo no tempo de acordo com os desenvolvimentos tecnológicos que vão alterando o mundo marítimo.

Há meio século, já não seria de esperar que todos os marinheiros portugueses utilizassem integralmente as palavras usadas por Esparteiro no seu artigo ; mas, em termos gerais, o texto seria por eles perfeitamente compreendido, o que hoje em dia é improvável que acontecesse. Aliás, não faria muito sentido utilizar grande parte daqueles termos para descrever uma viagem idêntica à do JOÃO DE LISBOA, efectuada, na actualidade, por um navio moderno.

É pertinente perguntar até que ponto se justifica o estudo aprofundado de uma linguagem específica que, ultrapassada na sua "operacionalidade pragmática", parece ter deixado de servir os fins para que foi creada.

Não é possível, no curto espaço destas linhas, desenvolver o assunto com a amplitude que merece, e que será por isso matéria a tratar com mais profundidade noutra ocasião. Por agora, fiquem apenas registadas as Conclusões expressas pela Profª Doutora Margarita Correia num recente comunicação que publicou, e cuja leitura integral se recomenda os leitores da Revista da Armada [2]. Diz a Autora :

Vivemos num mundo globalizado, onde a comunicação científica e técnica se faz cada vez mais em língua inglesa. Se, por um lado, este monolinguismo especializado pode ter a vantagem de contribuir para uma mais efectiva comunicação entre falantes de origens diferentes, facto não despiciendo numa especialidade como a Marinha, por outro lado, cabe perguntar qual o futuro das restantes línguas perante esta situação e, com isto, perguntar qual o destino da diversidade e da multiculturalidade, que caracterizam o mundo em que queremos viver.

E possível preservar e desenvolver as línguas de modo a garantir a sua sobrevivência e o seu estatuto de línguas de comunicação científica e técnica. No caso do português, dada a herança histórica que nos foi legada e que temos obrigação de gerir, consideramos imprescindível envidar todos os esforços para que a nossa língua possa continuar a ser "língua do mar".

É incontroverso que esta opinião confirma retroactivamente a validade das motivações que deram causa ao artigo do Cte. Esparteiro e ao comentário do Cte. Ramos Pereira, e mostra a vantagem, diremos mesmo a obrigação, de manter aceso o interesse pelo tema, numa altura em que tudo o que é genuína e tradicionalmente português tende a ser posto em causa por uma ignorância avassaladora que, ao serviço de uma globalização desenfreada, despreza ou desconhece a tradição marítima portuguesa.[3]

Sirva este breve apontamento para chamar a atenção dos leitores da Revista da Armada para este assunto, e para sugerir aos mais interessados que se informem acerca de vários estudos recentes [4] sobre ele realizados na área da Linguística : há "lugar para todos" nesta tarefa de defesa da "linguagem marinhática" !

Comandante G. Conceição Silva

Notas

[1] A FLAMULA, Jornal Noticioso, Educativo, Cultural, Humorístico e Recreativo" era o "Orgão do Aviso JOÃO DE LISBOA". Foi uma das armas cogitadas por Ramos Pereira para combater o tédio e o confinamento provocados pela monção, período durante o qual as condições de vida a bordo se tornavam difíceis de suportar : intenso calor, enorme humidade e chuva torrencial constante impediam praticamente as idas a terra, pelo que era útil arranjar distracções para ajudar a passar o tempo : concursos literários, o jornal, tiro ao alvo, teatro – enfim , de tudo um pouco, como era tradição na Marinha em circunstâncias semelhantes.

[2] Texto integral, em PDF, na Internet . Fácil acesso Google, pelo nome da Autora.

[3] Um exemplo : por inacreditável que pareça, um navio encalhado e abandonado numa praia da costa alentejana foi classificado pela Delegação Aduaneira de Sines como um resíduo sólido urbano. O jornal onde a noticia foi publicada clama, indignadamente, que "um barco nunca deixa de ser um barco". Na verdade , não é o encalhe nem o abandono que lhe fazem perder esse qualificativo, pelo que a expressão atraz referida revela a total falta de "sentido marítimo" dum organismo oficial dum País cuja história está tão ligada a Mar. Sucederia algo de semelhante em Inglaterra, na Holanda, ou em qualquer outro país onde a componente marítima integre efectivamente a cultura e a linguagem quotidianas ? Por certo que não…

[4] A linguagem náutica tem sido, recentemente, objecto de interesse profissional, literário e universitário, tendo surgido, nos últimos tempos, algumas obras notáveis, como a 2ª edição do Dicionário Ilustrado de Marinha (Esparteiro e Martins e Silva – 2001) o Vocabulário Náutico (Ferreira da Silva – 2005) e várias obras na área da Linguística (comunicações, artigos, teses de mestrado, tese de doutoramento), como a anteriormente citada ou a tese "O papel da metáfora na construção da terminologia náutica portuguesa" (Ana Mineiro – 2005) , e ainda outras mais antigas. O acesso a estes trabalhos é possível e fácil através do Google.

A FLÂMULA

ORGÃO DO AVISO "JOÃO DE LISBOA"

Jornal Noticioso, Educativo,
Cultural, Humorístico e Recreativo

Director: Tenente Conceição Silva
Redactor: Cabo esc. Braz de Matos GOA, DEZEMBRO DE 1955
Editor : Mar.r.tel. Joaquim da Graça NÚMERO 2

****

FRASEOLOGIA MARINHÁTICA

I

LARGADA DO MANDOVI

Por imposição de serviço teve o aviso "João de Lisboa" que subir o Mandovi e ir dar fundo ao ferro pelo través de Pangim, à babugem do cais.

De perfil elegante e marcial, limpo e bem aparelhado, o belo navio, durante vários dias recebeu a seu bordo um sem número de admiradores e atraiu às margens do rio algumas centenas de curiosos.

Terminada a missão marcou-se a saída para Mormugão de acordo com a maré, de modo a que a água debaixo da quilha deixasse ao nauta uma certa margem de segurança na sua navegação rio abaixo.

Na manhã de 29 de Novembro, içados e metidos dentro os portalós, prolongados os paus de surriola e içadas as embarcações, começou-se a virar ao cabrestante em postos de faina geral como preliminares de saída para o mar.

Na ponte, o comandante, bom oficial de catavento, seguia atento a manobra, pronto a actuar como melhor conviesse.

Pouco depois da última manilha surdir ao lume d'água, o ferro, desunhando entrou a cacear e, em pouco tempo, a amarra passou a pique, ocasião em que o comandante começou devagar a evolucionar com o navio para a saída, sem contudo mostrar os machos do leme à nobre cidade de Pangim, como velha usança da Armada de Portugal.

Ferro em cima, safo da fustalha do rio e finda a faina, lá seguiu altaneiro em demanda da boca do Mandovi com água no bico e uma brisa fagueira pelo olho.

A pouca sonda, as curvas apertadas e a curteza dos bordos, obrigou a uma série de elegantes e vistosas evoluções, que puseram à prova a perícia de quem o dirigia.

Esta pequena travessia, na verdade, requeria uma atenção permanente de conhecenças, côr da água e indicações da sonda, pois, de modo algum conviria tocar no fundo.

Felizmente que no catavento pontificava alguém para quem a navegação não tinha segredos e as manobras, ainda as mais complicadas, eram executadas com serenidade imperturbável e precisão impecável.

Água aberta com a barra, abocou a saída e, com velocidade moderada meteu queixos ao mar.

continua na página seguinte

Safo dos perigos da barra, em franquia, em elegante giração, tomou o rumo conveniente para Mormugão.

Soprava brisa fagueira, o mar era chico e, nas alturas, brilhava, por entre alguns desgarrados cirrus, um sol radioso que a todos envolvia numa suave e doce torpor.

O navio lá seguia imponente com a bandeira a drapejar ao vento, mostrando a proa farta bigodeira e deixando pela popa borbotões de á, ua amassada, enquanto o seu perfil elegante subia e descia no horizonte comprido e limpo em harmonioso e lento arfar.

Lá ao longe, por bombordo, começaram a lobrigar-se as marcas do porto, primeiro levemente enfumaçadas, com contornos definidos.

O comandante, sem se fiar no ponto da sua fantasia, levava a sua derrota cuidadosamente marcada como nauta avisado.

No momento preciso, iniciou a manobra para encher as marcas do enfiamento, de modo que a evolução terminasse quando o navio fosse no eixo da barra.

Correu tudo como o excelente oficial concebera.

Percorrida a barra, lá seguiu para o surgidouro de D. Paula, em marcha rápida.

Passou uma barba safa à quadra do "Afonso de Albuquerque" aproou ao ancoradouro e, já em postos de faina, foi largar ferro, poucos minutos depois, em fundo de boa tença ao abrigo possível da vaga morta do largo.

A. M. ESPARTEIRO

****

NOTA DE APRESENTAÇÃO

Publica hoje, "A FLÂMULA", em editorial, um interessantíssimo artigo da autoria do Exmo. Snr. Capitão de Mar e Guerra António Marques Esparteiro, ilustre Comandante do aviso "Afonso de Albuquerque, oficial bem conhecido no nosso meio naval pelas valiosas e eruditas obras que o seu muito talento profissional e a sua inesgotável veia investigadora têm, incansavelmente, trazido a lume, para cultura e deleite do nosso espírito.

Iniciou Sua Exa., com aquele curioso e educativo artigo, a sua colaboração literária na imprensa diária de Goa e o seu gesto de, ao mesmo tempo, oferecer, para publicação no segundo número de "A FLÂMULA", tem, para todos nós o duplo significado, qualquer deles bem amável e simpático, de mostrar a sua aprovação à ideia de lançarmos o nosso esperançoso jornal, encorajando-nos com a sua preciosa colaboração, e de publicamente, afirmar o seu apreço pelo nosso pequeno, mas orgulhoso navio, escolhendo-o como motivo do primeiro trabalho, da sua autoria, que vem a lume na Índia Portuguesa.

Faz-nos, o Snr. Comandante Esparteiro, reviver um pequeno episódio - bem recente, aliás - da Vida do "João de Lisboa", descrevendo-o na linguagem fluente e rica de marinheiro experimentado, usando a fraseologia castiça da época heróica da vela e que a era do ferro, da máquina e da velocidade, vem, inexoravelmente, matando com os vírus da mecanisação e da banalidade literária.

Bem haja pois, S. Exa., pela magnífica lição que hoje nos proporciona e, com o sincero agradecimento de "A FLÂMULA" e dos seus leitores, aqui lhe manifestamos a viva esperança de que nos continuará a honrar, contando-nos como seus assíduos alunos, nas colunas desta jóvem gazeta naval.

J. R. P.

****
****
****
***
*

ARTUR RODRIGUES

Marinheiro e Artista

Hoje vem à estampa a figura do 1TEN Artur Viana Rodrigues para mostrar outras facetas daquele que ao longo de quase 40 anos foi um digno militar.

Nasceu o nosso camarada em 11-07-1934 tendo falecido em 24-06-2000.

Natural de Lisboa, fez o Curso Industrial da Escola Machado de Castro e entrou para a Armada em 1953, portanto com 19 anos. Frequentou o Curso de Artífice Condutor de Máquinas, como na altura se chamava, tendo sido promovido a 2º sargento em 27-07-1956. No posto de sargento-ajudante frequentou de 1981 a 1983 o Curso de Formação de Oficiais Técnicos (CFOT), tendo sido licenciado no posto de 1º Tenente OTT.

Mas o que aqui nos traz hoje a escrever estas breves e humildes palavras é o de dar a conhecer aos leitores da nossa revista outras qualidades do nosso antigo camarada.

Foi ele um óptimo jogador de basquetebol do conhecidissimo, na altura, clube popular do bairro de Campo de Ourique em Lisboa, o famoso C.A.C. O., modalidade que teve de abandonar porque o internato na altura verificado na Escola de Mecânicos em Vila Franca de Xira só permitia a saída da escola nos fins de semana, isto no 1º ano, desde que não estivesse de serviço (os serviços era a quatro divisões) e seria necessário não haver alguma privação de saída a cumprir. (Havia às vezes castigos desse género, que eram colectivos, bastava uma malandrice de um camarada para toda a turma ter que cumprir).

Mas outra faceta que neste momento me quero referir, não é mais nem menos do que a

Artur Rodrigues – 1TEN.

de um cantor romântico. Começou bastante novo a mostrar os seus dotes vocais, os quais foram ampliados ao longo dos anos, tendo até, em 1967, no Festival da Canção de Luanda chamado a si dois prémios. O da melhor interpretação masculina e o prémio Plateia para o melhor cançonetista dos dois sexos que actuaram no festival.

Recuando um pouco e referindo o que foi escrito na revista Plateia n.º 349 de 10 de Outubro de 1967 é dela que transcrevemos o seguinte: *"Artur Rodrigues cantou pela 1ª vez em publico numa festa realizada em 1955 no já falado Clube Atlético de Campo de Ourique, (o popular C.A.C. O.). Em 1960 actuou em Ponta Delgada num serão para trabalhadores efectuado para o pessoal dos CTT pelo Emissor Regional dos Açores, tendo o Artur Rodrigues dado boa conta de si. Em 1962 em comissão no aviso de 2ª classe NRP "Gonçalo Velho", esteve em Macau aonde acompanhado pelos Rockers voltou a afirmar os seus recursos de cançonetista romântico. Mas a Marinha continuou a ser a sua paixão n.º 1 e a base da sua segurança".*

Depois do que foi escrito em vez de dito podemos acrescentar mais o seguinte: novamente em 1968 voltou a conquistar o 1º prémio da interpretação do festival da Canção de Luanda com a canção Mãe Negra Chorou. No ano seguinte foi distinguido por votação pública como o melhor da canção em Angola.

Chegou a gravar a solo 3 singles e um outro com o Tony de Matos, Saudade dos Santos e Ana Hortense, e ainda foi também defender uma canção no VII Grande Prémio da T.V.

De Artur Rodrigues escreveu assim Adelino Tavares da Silva quando do aparecimento do primeiro disco:

"Artur Rodrigues foi uma pedra no lago artístico de Luanda: depois de ter perturbado a superfície das águas foi ainda aumentar-lhe a riqueza do fundo.

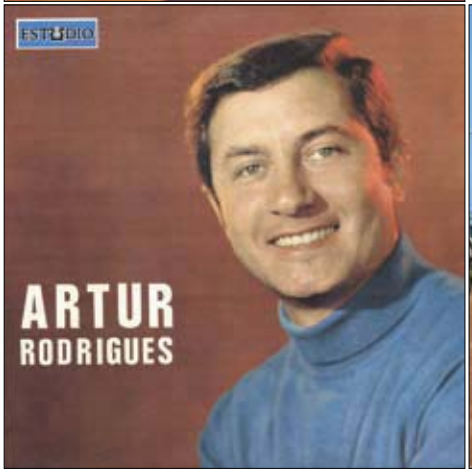
A locutora-apresentadora do Rádio Clube de Benguela, Maria Dinah, entregou a Artur Rodrigues a "Dalila" – Festival da Canção de Luanda.

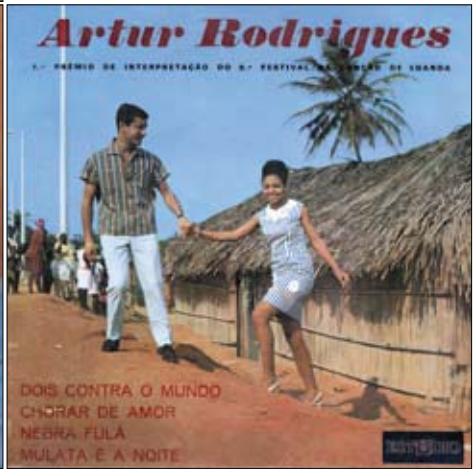
A voz de Artur Rodrigues é a voz de um marinheiro triste. É uma voz encalhada no convés de um barco aonde logo no 1º dia de viagem se fala de saudade. E uma vez que já viu outras terras, mas que apenas se entoa no regresso. É uma tristeza feita melodia.

Artur Rodrigues canta com a voz que não pediu a ninguém, senão ao mar, que anda na sua vida e à saudade que anda no seu peito. Por isso ele é o marinheiro triste que este primeiro disco desencalhou no aquário artístico de Luanda".

Foi aqui e agora que recordamos o camarada e amigo de todos aqueles que tiveram o privilegio de terem convivido com ele.

C. Batista Velez
1TEN OTT





CAPITÃO FRANCISCO CORREIA MARQUES (1930 – 2006)

● Faleceu no passado dia 2 de Novembro o capitão da Marinha Mercante Francisco Correia Marques, o último comandante do lugre ***Creoula*** em campanhas de pesca do bacalhau.

Natural de Ílhavo, onde nasceu em 1930, termina em 1949 o seu curso de pilotagem e, em 1953 é já comandante do lugre ***Adélia Maria***, tornando-se no mais jovem capitão da frota do bacalhau. Depois de mais de 28 anos de mar, fez a sua última viagem em 1989.

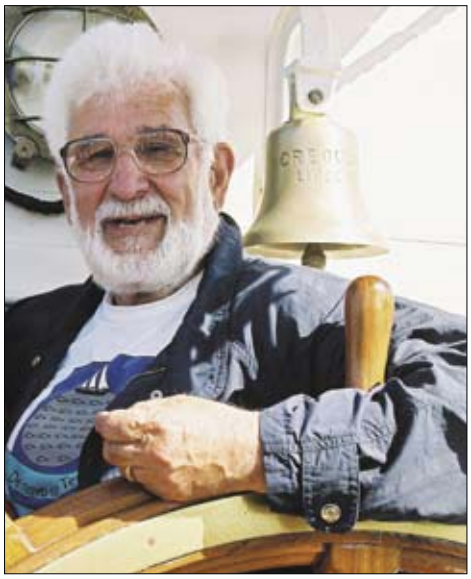


Foto de Carlos Duarte

Regressado à sua terra natal começa a trabalhar no Grupo de Amigos do Museu Marítimo de Ílhavo, recolhendo e catalogando um vasto espólio, de que resultaria a exposição **Faina Maior**. Em 1996 escreve, em parceria com Ana Maria Lopes, o livro *"Faina Maior, a Pesca do Bacalhau nos Bancos da Terra Nova"*. Em 1998 embarca de novo no ***Creoula***, agora como Director de Treino dos jovens portugueses e canadianos durante o projecto *"De Novo na Terra Nova"* organizado pelos Amigos do Museu Marítimo de Ílhavo.

De 1999 a 2002 é Director do Museu Marítimo de Ílhavo onde dirigiu os trabalhos de transferência do Museu para as suas actuais instalações e da adequação do seu discurso museológico. Ali projectou e executou a réplica de um iate bacalhoeiro, em tamanho natural, que é hoje o principal ícone da exposição permanente daquele museu, numa sala que ostenta hoje o seu nome.

Sempre ligado às coisas do mar eram frequentes as suas visitas à Capitania do Porto de Aveiro e ao Arquivo Central da Marinha em busca de elementos para as suas pesquisas. Participa também, em 2001, no I congresso Internacional da História da Pesca do Bacalhau e escreve *Creoula – A Pesca do Bacalhau no Crepúsculo da Navegação à Vela*.

Em 2002 é entronizado como confrade da Confraria Gastronómica do Bacalhau e, deixada a direcção do Museu, volta aos corpos sociais do Grupo de Amigos do Museu.

Desenvolve então intensa actividade de investigação e divulgação sobre tudo o que respeita à pesca do bacalhau, participando em váriaos encontros, entrevistas, colóquios e conferências em instituições científicas ou estabelecimentos de ensino; na Escola Naval proferiu também uma brilhante palestra sobre este tema.

Conheci o capitão Francisco Marques em 1996 quando ele gingava dentro de um pequeno *dori* com a mesma facilidade com que o comum dos mortais anda a pé... Ainda guardo na menória aquela imagem!

Deste primeiro contacto ficou a minha grande admiração por aquele homem que fez o favor de ficar meu amigo. Depois deste encontro inicial, muitos outros houve em que a minha curiosidade sobre a vida do mar dos pescadores do bacalhau o fez perder muitas horas a contar-me histórias da sua longa experiência; com ele aprendi muito do que sei sobre a epopeia da pesca do bacalhau.

J. A. Rodrigues Pereira
CMG

RADIOAMADORES DA ARMADA NAS COMPETIÇÕES INTERNACIONAIS DE RADIOAMADORISMO

● Após meses de apurado planeamento a expedição partiu a 27JUL para o Cabeço da Cabra, Forte de São Lourenço do Bugio ou Torre do Bugio[1] – como é também conhecido aquele farol – a fim de participar numa das mais importantes competições radioamadorísticas a nível internacional- o *Islands On The Air* (IOTA) - que é disputada anualmente e reúne vários milhares de radioamadores espalhados um pouco por todo o mundo.

Elementos da equipa de radioamadores.

O Farol, parte das antenas e as respectivas bandeiras.

Este ano, o Núcleo de Radioamadores da Armada (NRA), em parceria com o Grupo Português de DX e a Liga de Amadores Rádio Sintra, fez-se representar neste evento desde o Bugio (IOTA EU- 040), obtendo um honroso 5º lugar na classificação mundial, com o indicativo especial CT6B. Durante os quatro dias da operação foram efectuadas comunicações de 3.6MHz a 28.5 MHz em CW, SSB, RTTY e PSK31, num total de 5100 QSO´s com 146 países. De salientar que a actividade da equipa que permaneceu no farol foi transmitida em directo por Televisão de Amador (ATV) em 10GHz para o repetidor de Sintra (CT0TSI) e pôde ser monitorizada num raio aproximado de 40 KM.

Ainda no âmbito das competições internacionais o NRA vai participar, no fim de semana de 16 e 17 de Dezembro próximo, no *International Naval Contest*, que este ano é organizado pelo Clube de Radioamadores da Marinha Holandesa (Marine Amateur Rádio Club Netherlands). O *International Naval Contest*, que em 2009 será da responsabilidade do NRA operando a sua estação privativa CS5NRA, é uma competição radioamadoristica desenvolvida, em todos os modos de emissão, pelos Clubes das Marinhas Alemã, Australiana, Austríaca, Belga, Filandesa, Inglesa, Italiana, Holandesa, Romena e Portuguesa. Mais informações podem ser obtidas em: http://www.marinefunker.de/eng/show.php3?pos=18

Nota: [1]Um agradecimento especial à Direcção de Faróis sem cuja a autorização esta expedição não teria sido possível.

Sch CE António Gamito (CT1CZT)
1Sar FZ António Pereira (CT1EGH)

EXERCÍCIO "CLEAN SEA" DE COMBATE À POLUIÇÃO NO MAR

No dia 14 de Setembro de 2006 e por ocasião da abertura oficial da sede da European Maritime Safety Agency (EMSA) situada no Parque Expo, deslocou-se a Lisboa o navio "Ile de Brehat" de pavilhão francês e recentemente contratado pela EMSA para assistir os Estados-membros em caso de um incidente grave de poluição no mar por hidrocarbonetos.

O "Ile de Brehat" é um navio lançador/reparador de cabos submarinos e foi adaptado para o combate à poluição no mar, tendo sido equipado com dois braços de recolha (sweeping arms), cerca de 500 metros de barreira de contenção oceânica de 2,00 m de altura e um recuperador autopropulsionado (skimmer) de 125m^3/h, possuindo tanques estruturais com 4.000m^3 de capacidade total para armazenamento do produto poluente recolhido do mar. Possui ainda uma série de equipamento adicional para tratamento prévio dos produtos recolhidos, como sistemas de decantação, separação e filtragem de modo a eliminar toda a água do mar contida no produto poluente.

Aproveitando a estadia do "Ile de Brehat" em Portugal, a EMSA solicitou à Autoridade Marítima a cooperação necessária ao planeamento de um exercício de treino do navio, tendo sido escolhida a área a sul de Sesimbra para a sua realização, por ser um local relativamente abrigado e com pouco tráfego marítimo.

Panorâmica geral do exercício "Clean Sea".

O exercício decorreu durante a manhã do dia 15 de Setembro com a participação do NRP "Comandante João Belo", que transportou os OCS e as diversas entidades estatais e privadas convidadas, do NRP "Escorpião", que simulou o derrame com o espalhamento de espumífero de alta densidade, bem como de um helicóptero da Esquadrilha de Helicópteros da Marinha, que fez a observação aérea das operações.

Participaram ainda no exercício os rebocadores "Mitrena" e "Monte da Luz", fretados pela Marinha, que rebocaram a barreira oceânica.

Para a realização do exercício foi accionado o Grau 3 do Plano Mar Limpo, tendo sido o Capitão do Porto de Setúbal, como Autoridade Marítima no espaço onde se desenrolou o Exercício "Clean Sea", o responsável pela sua condução.

COMEMORAÇÕES DO 83º ANIVERSÁRIO DA LIGA DOS COMBATENTES

Em 14 de Outubro, tiveram início as Cerimónias de Comemoração do 83º Aniversário da Liga. Neste dia realizou-se uma Cerimónia Militar presidida pelo Secretário de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar, Dr. João Mira Gomes, em que discursaram o Major General Vaz Antunes, que presta serviço no Estado Maior da UE, em Bruxelas, o Presidente da Direcção Central, General Joaquim Chito Rodrigues e o Secretário de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar.

Na sequência da Cerimónia foram inauguradas três lápides com os nomes de Combatentes portugueses mortos em Angola, Índia e em Missões de Paz das Nações Unidas e inaugurou-se uma exposição no interior do Forte de 50 pintores contemporâneos, que esteve patente ao público até 16 de Novembro (Júlio Pomar, José Magalhães, Almada Negreiros, Vieira da Silva, entre outros).

Depois do desfile das Forças em Parada constituídas por 3 Pelotões dos três Ramos das Forças Armadas, seguiu-se um almoço de confraternização de Combatentes.

Nestas comemorações tiveram lugar ainda várias Conferências subordinadas ao tema "Revisitar Goa, Damão e Diu", no Forte do Bom Sucesso, nos dias 18 e 25 de Outubro e 15 de Novembro.

DIA DO ARMISTÍCIO

Em 11 de Novembro realizou-se, junto ao Monumento na Avenida da Liberdade em Lisboa, a cerimónia de comemoração da Assinatura do Armistício da I Guerra Mundial.

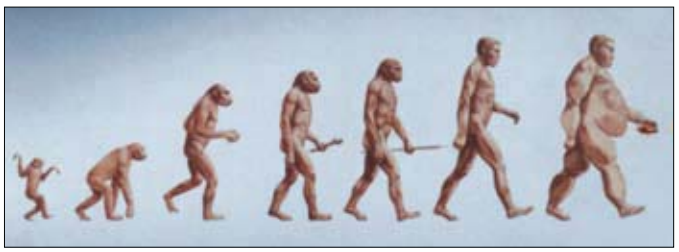
Perante uma Força Militar foram homenageados os mortos caídos pela Pátria e colocadas coroas de flores junto ao Monumento pelas Associações de Combatentes e Núcleos da Liga presentes.

Na continuação da cerimónia seguiu-se no Cemitério do Alto de S. João, a inauguração da Cripta dos Marechais, que vai albergar os restos mortais dos três oficiais Generais que foram Presidentes da República e também sócios da Liga dos Combatentes, (Marechal Gomes da Costa, Marechal António Spínola e Marechal Costa Gomes).

Neste acto o Capelão Amorim fez uma invocação religiosa e uma Homenagem aos Mortos caídos pela Pátria que terminou com uma Salva de Tiros executada por uma Força Militar presente.

ALIMENTE A SUA SAÚDE 1

VACINE-SE CONTRA A OBESIDADE



● Segundo a Sociedade Portuguesa Para O Estudo da Obesidade, "a obesidade é epidémica, mas o vírus que a transmite são os hábitos da sociedade de consumo".

Não há dúvida que a obesidade é actualmente uma das epidemias mais ameaçadoras da saúde pública das sociedades modernas... e não há dúvida que as grandes causas são a alimentação (em excesso e desequilibrada) e o sedentarismo. De facto, nos ultimos 20 a 30 anos estas sociedades criaram ambientes obesogénicos, que promovem estilos de vida esbanjadores de comida e poupadores de gastos em actividade física. E assim, as populações vão engordando e tornando-se obesas porque comem mais do que precisam (calorias em excesso) e gastam menos do que deviam (actividade física em défice). Há quem afirme que "engorda com o ar que respira", "é mal de família", "é culpa da medicação", entre muitas outras justificações... mas a verdade é que 95% dos casos se deve aos estilos de vida, exclusivamente!...

Assim sendo, será lícito afirmar que este problema epidémico tem solução e que passa essencialmente pela prevenção. E se a causa está perfeitamente identificada para a grande maioria dos casos (95%), então a "vacina" também: alimentação equilibrada e actividade física!

Por isso aqui fica o apelo:

• Faça uma alimentação saudável, equilibrada e adaptada às suas necessidades e exigências nutricionais. Por exemplo, siga as recomendações na Nova Roda dos Alimentos Portuguesa, e diga não à alimentação "de plástico", rica em calorias, gordura, sal, açúcar (e pobre em nutrientes importantes para a saúde).

• Tenha um estilo de vida mais activo no dia-a-dia e procure fazer algum tipo de exercício físico com regularidade (caminhar 30 minutos diariamente já pode ser suficiente!).

• Procure manter o peso estável ao longo da vida e dentro dos valores aconselhados para proteger a sua saúde.

• Se tem peso a mais procure reverter a situação, diminuindo as calorias que ingere no dia-a-dia ou aumentando os gastos com actividade física. Idealmente, conjugando as duas situações (e, de preferência, consulte um profissional de saúde especializado, pois o programa de emagrecimento deve ser personalizado e programado de acordo com as necesssidades e os objectivos a atingir!)

E não se esqueça: a obesidade é uma doença mas o seu desenvolvimento não é inevitável. Está nas suas mãos, "vacine-se" contra a obesidade...

ALGUMAS DICAS DE ALIMENTAÇÃO PARA CONTROLAR O PESO

• Faça intervalos regulares entre as refeições, cerca de 3 a 3,5 horas. Evite ficar muito tempo sem comer, para não iniciar as refeições com muita fome. No entanto, evite estar sempre a "petiscar".

• Coma devagar, mastigando muito bem os alimentos.

• Modere o consumo de gorduras. Evite os fritos. Evite folhados, manteiga, natas e produtos de charcutaria ou pastelaria habitualmente ricos em gordura.

• Tenha especial atenção ao tipo de confecção das refeições: prefira cozidos, grelhados e estufados "tudo em crú" com pouca gordura; quanto aos assados e guisados, os molhos devem levar pouca gordura; os fritos são de evitar.

• Aumente o consumo de produtos horticolas e fruta. Ao almoço e jantar inicie a refeiçao com sopa (rica em hortaliças e legumes) ou fruta e tenha sempre como acompanhamento uma porção generosa de saladas ou legumes.

• Prefira alimentos fornecedores de hidratos de carbono complexos em deterimento dos simples: prefira pão de mistura, centeio ou integral, arroz e massas (integrais), leguminosas secas (feijão, grão, ervilhas, etc,..), no lugar de pão branco, bolachas, bolos, e outros alimentos sem fibras e açucarados.

• Beba pelo menos 8 a 10 copos de água por dia.

• Atenção às bebidas. Prefira água, chá e tisanas não açucaradas, no lugar de bebidas com calorias. Modere o consumo de bebidas alcoólicas. Evite os refrigerantes.

• Evite adicionar açúcar nas bebidas (café, chá), mas se o fizer, não ultrapasse 2 pacotes de açucar por dia.

Mariana Brito
2TEN TSN

CONVÍVIOS

NRP "ROBERTO IVENS" EM ANGOLA/CABO VERDE 70/72

● Mais uma vez a guarnição do NRP "Roberto Ivens" comemorou o 36º aniversário da partida para comissão em Angola/Cabo Verde em 1970/72. O encontro teve lugar na Torre de Belém seguindo-se um convívio num restaurante do Bairro Alto, tendo estado presentes cerca de 70 marinheiros e seus familiares.

No próximo ano o encontro terá lugar em Santo André (Sines).

"FILHOS DA ESCOLA" DE OUTUBRO DE 1972

● Realizou-se no passado dia 1 de Outubro, na Quinta da Boiça, em Canas de Senhorim, o almoço-convivio dos "Filhos da Escola" de Outubro de 1972, comemorando assim o seu 34º aniversário.

O encontro, que decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem, contou com a presença de inúmeros convivas.

O próximo encontro será no dia **7 de Outubro 07** em Chaves.

Os Atletas de Fundo do Alfeite

Te escribo desde los centros
De mi própria existencia
Donde nacen las ânsias.
La infinita essência…

Alejandro Sainz, Quando Nadie Me Ve

Voltei a correr. Todos os dias na hora do almoço. Para mim, é um dos grandes prazeres da vida, o outro é a escrita. São prazeres solitários, íntimos e muito pessoais. Os dois têm em comum um objectivo, um fito meritório – o esquecimento do eu. O esquecimento, longe dos medos, das afrontas e das lutas do dia a dia. O esquecimento é, sei-o bem, outro nome para a paz. Ora aconteceu, que na pista do Centro de Educação Física da Armada (CEFA), antes vazia de amigos, encontrei dois jovens, na casa dos 70 anos, que também correm todos os dias e desde há muito…

Começámos pela simples camaradagem desportiva. Um comentário aqui, outro ali. Íamos conversando durante a monotonia das voltas ao circuito. Um deles, antigo Sargento da Marinha, foi-me contando retalhos da sua própria vida – onde navegou, que cursos fez e o amor que tinha ao desporto em geral e à corrida em particular. O outro, antigo operário do Arsenal do Alfeite, conta-me a verdade do seu tempo. Um tempo em que "se vinha de bicicleta para o Alfeite", o mundo parecia fazer sentido e o ar era puro…

Há medida que os meses foram passando, passei a procurá-los activamente. Sinto a sua companhia com grande agradabilidade e um alívio para a solidão de alma, que – sabe quem me conhece bem – está sempre comigo. Falamos enquanto a corrida acontece e corremos muito – não vá o leitor pensar que estes dois atletas de fundo se passeiam vagarosamente e se deixariam atrasar por mim. São, e sinto que continuarão a ser, grandes e esforçados atletas, como reconhecerão todos os que, como eu, os conhecem…Falamos das notícias do dia, dos factos do passado, das esperanças para o futuro, sempre numa perspectiva lúcida e de uma limpeza de alma que não cessa de me surpreender.

Durante muito tempo, não lhes disse quem era. Acreditei que o posto, ou pura simplesmente a medicina aumentassem a distância entre nós – o que diminuiria a espontaneidade, que eu tanto aprecio. Contudo, um dia cruzei-me com um dos meus pacientes, em plena pista. Aí, encurralado, contei-lhes quem sou. Nesse dia houve silêncio no resto da corrida. E eu, quando após um banho rápido, me apresentei no tempo limite da última mesa da messe da Base Naval, para almoço (sujeito aos olhares de censura do Sr. *Dispenseiro*, que, fiscalizador, ia fechar a porta), pensei que se iriam afastar…

Mas não. Não se afastaram. Passaram a tratar-me com um ainda maior cuidado. O que fizeram, foi a falar-me das suas aventuras e desventuras médicas. Contaram-me das suas mazelas e das mazelas dos seus familiares. Dos médicos que os atendiam bem e dos médicos das urgências, menos disponíveis. - Não lhes menti, também eu tenho apenas uma capacidade de sorrir proporcional ao número de pacientes, às condições de trabalho do local (por vezes péssimas) e, em particular, ao reconhecimento devido a qualquer ser humano pelo trabalho efectuado, muitas vezes inexistente nas instituições públicas. Não me admirei de todo, portanto, que nos serviços de urgência se sentissem pouco acarinhados…

Continuámos e espero que continuemos a correr juntos… A cada corrida fortalecemos o corpo e como este não vive sem alma, esta certamente também cresce. Dos "centros da minha própria existência, donde nascem as ânsias…a infinita essência", como diz o poeta castelhano acima, decidi escrever sobre eles porque me impressionaram pela dignidade com que envelhecem, pela pujança física que demonstram e pelo carácter moral que a acompanha. Exemplos – já raros – de quem completará o ciclo da vida com força, honra e orgulho… De onde nascem as minhas ânsias, ainda, lhes agradeço a companhia, sempre alegre e jovial, que a tempos nos liberta da solidão feroz e do desencanto – frutos dolorosos de guerras passadas e batalhas presentes.

E a pista de atletismo está lá, cheia do verde do Alfeite, do vento nos eucaliptos (seres gigantes, sentinelas de um outro tempo), entrecortada pelas sirenes dos navios, aberta a todos que queiram partilhar da liberdade que o suor físico fornece e que a vitória sobre o "eu" íntimo complementa…Ser atleta de fundo é, compreendi finalmente através destes dois amigos, muito mais que correr durante muito tempo e percorrer longas distâncias. É, acima de tudo, negar aos sofrimentos da vida a última palavra. É esquecer palavras como "velho" e "doente". É ter a força para troçar do medo e da incerteza, que são parte da vida de todos nós…

Gostaria, gostaria muito, de conhecer a face destes atletas de fundo navais, quando lerem estas palavras. Peço-lhes que me desculpem por lhes revelar o coração. Espero que compreendam que, no fundo, eu só acrescentei alguma profundidade ao acto de coragem que cada um representa – e que, de forma livre e poética, se pode resumir em "Correr para Viver", em vez do habitual "Viver a Correr", que caracteriza o nosso mundo actual e que, do fundo da alma, abomino…

Bem hajam por existirem.

Doc

Associação Acreditar visita o Navio-Escola "Sagres"

A Marinha convidou no passado dia 14 de Novembro, as crianças da Associação Acreditar a visitar o navio-escola "Sagres", na Doca da Marinha.

A visita pretendeu mostrar às crianças o maravilhoso mundo do Mar Português através de um dos mais emblemáticos navios pertencentes à Marinha Portuguesa.

Esta acção inseriu-se no âmbito das comemorações do Dia Mundial e Nacional do Mar, em 16 de Novembro, em que o navio esteve aberto ao público.

A Acreditar é uma Instituição Particular de Solidariedade Social que pretende ajudar as crianças e as respectivas famílias a superar melhor os diversos problemas que se colocam a partir do momento em que é diagnosticado o cancro, contribuindo para fomentar a esperança.

Há, de facto, razões para fundamentar essa esperança: actualmente, cerca de 70% dos cancros infantis pode ser totalmente curada e cada dia que passa se registam progressos na luta contra a doença.

A Acreditar vive essencialmente dos apoios dos seus associados e amigos, do trabalho de voluntários e de um reduzido corpo de pessoal administrativo que assegura a sua gestão corrente.

O seu trabalho reparte-se por Núcleos Regionais: Norte (Porto), Centro (Coimbra), Sul (Lisboa) e Madeira (Funchal), correspondentes aos centros urbanos onde existem hospitais de oncologia pediátrica.

A Acreditar é membro fundador da ICCCPO (Confederação Internacional das Associações de Pais de Crianças com Cancro).

BIBLIOGRAFIA

CAMINHANDO.... SABOREANDO

Todos os factos e pensamentos que julgou curiosos, interessantes e divertidos e acima de tudo de reflexão que o autor reuniu ao longo da sua vida e sem esquecer aqueles com o sabor a sal de uma Escola Naval e da Marinha, são reunidas nestas 293 páginas. A estes conteúdos de pensamentos dispostos temáticamente como um dicionário, deve aplicar-se o que Voltaire escreveu no seu "Dicionário Filosófico": "Este livro não exige uma leitura seguida; mas em qualquer página onde ele for aberto, encontramos algo que merece reflexão".

Esta obra é fundamentalmente marcada pela vida do seu autor; pelo seu trajecto desde o nascimento em Lisboa, a sua infância na zona de Coimbra a que nunca deixou de estar ligado, a sua ida para a Escola Naval e a sua carreira como Oficial da Marinha de Guerra quase exclusivamente passada nos submarinos, a sua posterior saída para depois abraçar a área de Recursos Humanos numa instituição da cidade Luz. A partilha com o leitor destes escritos é bem a montra da enorme sensibilidade que o autor nos transmite e a sua procura incessante, ao longo dos anos da sua vida de um caminho para partilhar, enfim viver e saboreando-o de forma lúcida e serena. Apesar de alguns conteúdos não serem inéditos, a sua leitura, creio, poderá também ajudar outros na sua caminhada. Como refere no seu título "Caminhando....Saboreando".

Esta edição foi publicada em Coimbra (Debatideias Editora Lda) com uma capa bastante complexa, "tendo-se procurado que nela ficassem representados os principais ingredientes da existência de cada um de nós". Apesar de num espaço tão reduzido, o seu grafismo foi conseguido por artistas conimbricenses e que dá a pista para a complexidade da vida humana.

A Revista da Armada agradece ao autor, António Oliveira Bento a oferta da sua obra que vai enriquecer a nossa Biblioteca.

Vaz Ferreira
CMG

MELGAÇO – MINHA TERRA – MINHA GENTE

Histórias de um Marinheiro

O autor desta obra em título, 1TEN José Joaquim da Ribeira, melgacense com alma minhota, apresenta-nos sem grandes preocupações literárias, de uma maneira simples, mas cativante, uma mistura da sua autobiografia, com destaque para a sua carreira naval, (1961-2005), etnografia, gastronomia, costumes e tradições das gentes de Melgaço com passagem pelas terras do Alto Minho e da Galiza.

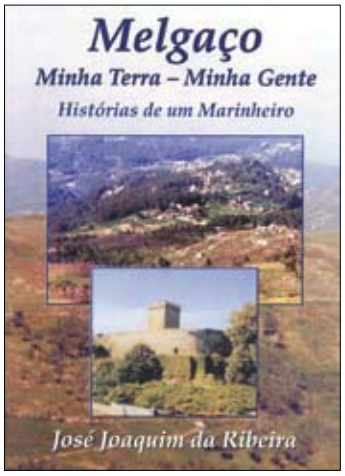
Alguns episódios da sua comissão em Moçambique (Niassa – Metangula) têm o privilégio, não só de recordar histórias vividas, mas de o fazer de uma forma interessante que mantém o leitor desejoso de prosseguir a sua leitura muito intercalada com poesia simples da sua autoria.

É de destacar o seu modo de descrever as festas, romarias, cantigas populares e tradições locais, bem como o modo de ser, habitar e viver no Alto Minho.

O autor, mantendo sempre a sua identidade como marinheiro, quis preservar a herança cultural dos seus antepassados e as suas raízes da terra de Melgaço, fazendo-o dum modo singelo, mas genuíno.

A Revista da Armada agradece o exemplar que irá figurar na sua Biblioteca.

Patrício Gorjão
CFR REF



Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 92

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
10 8 3	8 7 5 2	D V 5 4	A 2

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
V 10 6 4	D 8 3	9 8 3	R D 10 6 3

Este (E):

♠	♥	♦	♣
D 9 6 4	A R V 3	6	V 8 7 4

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A R 7 5 2	9	A R 10 7 2	9 5

E-W vuln. S abre em 1♠, W passa e N marca 2♠; S com os seus bons 14 pontos concentrados num bicolor 5♠-5♦ rebida em 3♣ (trial bid) pedindo a N que mostre se tem menos que 3 perdentes nesse naipe; tendo apenas uma N fecha a partida em 4♠ (caso tivesse a mesma distribuição, mas com o A de ♥ ou ♦, daria 3 nesse naipe, o que mostraria ter menos que 3 perdentes a ♣ e o A do naipe dado; se tivesse 3 ou mais perdentes daria apenas 3♠, e S decidiria). De qualquer modo, S deverá tentar sempre a partida, pois as hipóteses são grandes depois do apoio em trunfo que N lhe mostrou existir. Como deverá S jogar para fazer as suas 10 vazas, recebendo a saída a ♣R?

(Solução neste número)

SOLUÇÕES

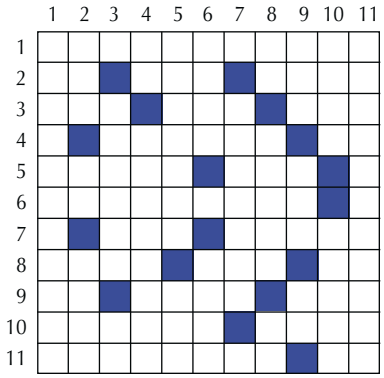
PROBLEMA Nº 92

Para cumprir o contrato S tem de evitar dar 2 trunfos além de 1♥+1♣. Vejamos como haverá tendência para jogar à mesa: fazer o ♣A e ♠3 para o A, vendo cair o V em W; numa linha de segurança jogar pequeno trunfo para o 10 do morto, mesmo que W possa ter DV secos; E faz de D e joga ♦ que S deixa seguir para o morto; ♠8 em que E não mete naturalmente o 9 e ♦ para a mão que E corta para o cabide. A 4 mãos tudo se torna mais visível, pelo que S deverá jogar ♠8 em vez do 3, para que depois possa jogá-lo para o seu R7, na passagem ao 9 de E sem problema, e evitar a situação de bloqueado em que ficou, sujeitando-se ao corte que o cabidou.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 375



HORIZONTAIS: 1 – Processos de cubicagem de madeiras ou lenha. 2 – Satélite de Júpiter; Óxido de cálcio; Espécie de veado. 3 – Abreviatura de *dietilamina do ácido lisérgico*; Rio da Suíça (inv); Debaixo de. 4 – Instrumento italiano de quinze cordas; Consoante dobrada. 5 – Janota (inv); Reza. 6 – O mesmo que *amodorras*. 7 – Pessoa de instintos ruins (fig); Colérico. 8 – Raro na barafunda; Apelido; Região militar (sigla). 9 – Vogal plural; Rio de África que corre de sul para norte e desagua no Mediterrâneo; Reme para trás. 10 – Vaso de barro de que os Gregos se serviam à mesa; Estirpe. 11 – Relativo à otalgia; Aquilo que respiramos.

VERTICAIS: 1 – Relativo à xilolatria. 2- Ilha da Grécia no arquipélago das Ciclades; Uno; Estirado (inv). 3 – Fadara na confusão; Deus egípcio do Sol e da criação. 4 – Partícula que, no dialecto provençal, significava sim; Espécie de moitão com dois ou mais gornes (náut.). 5 – Maganos (fig); Gim na confusão. 6 – Segurar-se pelas gavinhas; Nome próprio masculino. 7 – O mesmo que adonio. 8 – Duas de rego; Lavrara; Letra grega. 9 – Andavas; Altar; Entre nós. 10 – Afeição; Corda com que se içam pavilhões, vergas de navio, etc (náut). 11 – Apelidar.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS Nº 374

HORIZONTAIS: 1 – Escravatura. 2 – Sara; afim. 3 – Tre; mso; aga. 4 – Ai; messe; ar. 5 – Colosso. 6 – Enol; gral. 7 – Sairias. 8 – Et; stear; oc. 9 – Cor; uis; are. 10 – Eril; orar. 11 – Romanologia.

VERTICAIS: 1 – Estabelecer. 2 – Sari; toro. 3 – Cre; cos; rim. 4 – Ra; molas; la. 5 – Mel; itu. 6 – Vassoureiro. 7 – Oss; ias. 8 – Ta; esgar; oo. 9 – Ufa; ors; arg. 10 – Riga; orai. 11 – Amarelecera.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG RES António José da Costa Mateus, nomeado para Director do Planetáro Calouste Gulbenkian ● CFR FN Manuel Augusto Moreira de Azevedo, nomeado para Director do Centro de Abastecimento Sanitário ● CFR FZ António Manuel Ferreira de Campos, nomeado para Comandante da Base de Fuzileiros ● CTEN Bruno António Teixeira Rodrigues Teles, nomeado para o cargo de JSIPC 0030Staff Officer (Force Protection no JFC South) em Nápoles (Itália) ● 1TEN Nuno Miguel Brazuna Ranhola, nomeado para Chefe do Centro de Comunicações do Comando Operacional dos Açores.

RESERVA

● VALM António Manuel Abrantes Lopes ● CMG Mário João Maria Rodrigues Mendes Almeida Russo ● CMG Manuel Augusto Borges Gonçalves ● CMG AN Joaquim Fernandes da Costa Mendes ● CMG MN Mário Manuel Rodrigues Toscano ● CMG AN José Fernando Duarte Jerónimo ● SMOR O Jofre Conceição Victorino ● SAJ E Cândido Teixeira dos Santos ● SAJ M José Manuel Fernandes de Barros ● SAJ M Victor Manuel Marçal Guedes ● 1SAR L Francisco Julião Madeira ● 1MAR TFD Armindo Ribeiro Mateus.

REFORMA

● CMG Pedro Manuel Rocha Pereira Pimenta ● CMG MN João Carlos Pereira da Silva ● CFR EMT Fernando Manuel da Cunha Manilha ● CFR AN Luís Manuel Fernandes Soares ● CFR José Pedro Rodrigues de Almeida Pico ● CFR OTT Francisco Borlão Ramos ● CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa ● CFR AN Germano Manuel Lourenço Dias ● CTEN OTT Manuel Luís Matos Cristovão ● CTEN OT Lino João Martins dos Santos ● CTEN SEM Alberto Pereira de Oliveira ● CTEN OT Manuel Meira Malaquias ● CTEN SEH José António de Moura Veloso ● CTEN EMQ Nuno José da Cunha Lopes ● 1TEN OT Carlos da Costa Ribeiro ● 1TEN SEM António Inácio Jaleca Morgado ● 1TEN SEP Fernando José dos Santos Silva ● SMOR SE Leonel António Mesquita ● SMOR M Florivaldo António Ricardo Lúcio ● SMOR L Acácio da Cunha Almeida ● SMOR TES Ramiro Teixeira Guedes ● SCH A António José Monteiro ● SCH CE Alberto Augusto Gonçalves ● SCH CM Ludgero Henriques de Oliveira ● SCH MQ Manuel Vicente de Oliveira ● SAJ L Arrideu dos Reis Garvoa ● SAJ B José Manuel Sanara Martins ● SAJ H Luís Virgílio de Jesus Peralta ● SAJ M Firmino José Caeiro Leitão ● SAJ CE Manuel Victor Pereira Lé ● SAJ FZ José Vilas Dias ● SAJ R Avelino de Jesus Simões Matos ● SAJ E Francisco Fialho Valadas Cardeira Querido ● SAJ L Manuel Rosa Silveira ● SAJ CM António Manuel de Almeida Pires ● SAJ H Rui Duarte Alves ● SAJ L Cândido Augusto Carapinha ● SAJ CE Armando Coelho Ribeiro ● SAJ V Arlindo Miranda Jorge ● SAJ M António João Parreira ● SAJ CM António José Paiva Bidarra ● SAJ SE Eduardo Manuel Batista dos Santos ● SAJ T Victor Manuel Coelho Pião ● 1SAR SE Edgar Maia Gregório ● 1SAR TF Eurico José Dias Abrunhosa ● 1SAR CE Décio Rodrigues Fava ● 1SAR M Miguel António de Jesus Santos ● 1SAR L Augusto Júlio Domingues ● 1SAR CE António Domingos Francisco ● 1SAR CM José Manuel Figueira dos Santos ● 1SAR E José Manuel Ramos Gil ● 1SAR C Américo da Conceição Pereira Tomás ● 1SAR ETI Mário Pimenta Lopes Dores ● 2SAR CM Júlio Paulo Bastos Pinheiro ● CAB TFD José Manuel Ribeiro ● CAB E Luís Ventura Mendonça ● CAB E Armando Luís Mendes Ferreira ● CAB TFD José Alves Henriques Dias ● CAB CRO António José Gomes Pinto ● CAB M Ascendino Bernardes de Sousa ● CAB CM Joaquim Fernandes Vaz ● CAB M Diamantino Eiras da Cunha.

FALECIMENTOS

● CALM MN REF António Eduardo Baptista Coelho ● CFR SEM REF Raimundo Neves Colaço ● 1TEN SG REF João Plácido Saramago ● 1TEN SG REF António Lopes Gois Nobre ● SCH FZ José Rosa Dias Bispo ● SAJ M REF Manuel António Caetano ● SAJ B REF Fernando Vieira Barbosa ● SAJ A REF António Angelo Rodrigues ● CAB FZ REF Manuel Dias Morgado ● CAB FZ RES Francisco Manuel Orvalho Carinha ● CAB CE REF Teodório Jacinto Nunes ● CAB CRO REF Jorge Manuel Galvão Soares ● Farol. 1ª Class EF António Luís Catarino ● Farol. SUB REF Domingos Duarte Estevão.

SAIBAM TODOS

O CASAMENTO E OS REGIMES DE BENS

● Quando alguém toma a importante decisão, de contrair casamento, deverá, logo após a espinhosa missão de escolher a respectiva cara-metade, preocupar-se com a organização do processo com vista a publicitar tal pretensão. Quer opte pela modalidade civil, católica ou sob outra forma religiosa, este processo deve ser iniciado pelos noivos, por procurador com poderes especiais, ou pelo ministro do culto escolhido devidamente credenciado, junta da Conservatória em que cada um dos noivos tenha a sua residência estabelecida há mais de 30 dias. Devendo munir-se dos seguintes documentos:

- Certidão de nascimento narrativa completa de cada um dos nubentes, passada há menos de 6 meses;
- Bilhetes de identidade, passaportes ou títulos de residência (no caso de estrangeiros);
- Escritura ou auto de convenção antenupcial (se tiver sido celebrada).

Iniciado o processo, serão afixados editais durante oito dias para que as pessoas que conheçam impedimentos ao casamento possam declará-los. Este processo tem como objectivo averiguar se os noivos têm capacidade matrimonial. Sendo que, os noivos são capazes quando não se verifique nenhum impedimento circunstancial, tais como:

- Idade inferior a 16 anos;
- Demência notória, mesmo com intervalos lúcidos;
- Interdição ou inabilitação por anomalia psíquica;
- Casamento anterior não dissolvido, mesmo que celebrado no estrangeiro e não transcrito em Portugal; São os chamados impedimentos derimentes absolutos.

Outros existem porém, que obstam ao matrimónio das pessoas entre si:

- Parentesco entre os nubentes na linha recta, (pais, filhos ou avós), ou no segundo grau da linha colateral (tios e sobrinhos);
- Afinidade em linha recta, (vínculo que liga um dos nubentes aos parentes do outro);
- Condenação anterior ou pronúncia de um dos nubentes como autor ou cúmplice por homicídio contra o cônjuge do outro; São os chamados impedimentos derimentes relativos.

Por último os impedimentos impedientes, que, não obstante condicionarem a capacidade matrimonial, podem ser supridos por despacho do conservador:

- Falta de consentimento dos pais ou tutores (quando menores) sem que tenha havido dispensa;
- Não cumprimento do prazo inter nupcial (período em que após a dissolução do casamento anterior, os ex-conjuges não podem celebrar novo casamento, sendo 180 dias para os homens e 300 para as mulheres);
- Parentesco no terceiro grau da linha colateral (primos)
- Vínculo de tutela, curatela, administração legal de bens ou adopção restrita;
- Pronúncia por crime de homicídio contra o cônjuge do outro, enquanto não houver desprunúncia ou absolvição.

Caso não sejam conhecidos impedimentos, o conservador proferirá despacho concedendo autorização para a realização do casamento que terá de realizar-se nos noventa dias seguintes.

F. Batista Reis
STEN TSN

Quaisquer outros esclarecimentos sobre este ou outros assuntos de âmbito civil poderão ser obtidos junto do Gabinete de Consulta Jurídica da Direcção de Apoio Social (DAS). As marcações são efectuadas ou no atendimento da DAS, ou para os n.os 213255776 ou RTPM 324835.

(próximo tema: Convenções antenupciais e regimes de bens no casamento)

9. Pano Latino

No denominado pano latino encontramos velas das mais variadas formas, podendo a respectiva manobra de içar, caçar e arriar apresentar-se de maneira muito distinta. Neste artigo vamos deter-nos naquelas mais comummente utilizadas a bordo de grandes veleiros, seguindo notação idêntica à referida no número anterior para os cabos do pano redondo. Assim, os cabos com que se entra para carregar a vela surgem a rosa (–), servindo a cor azul (–) para identificar aqueles dos quais dependem as manobras de içar e caçar.

Adriça (1) – Cabo que tem a finalidade de içar a vela latina triangular ao longo do estai onde esta se encontra envergada, tomando o nome da respectiva vela.

Adriça da boca (2) – Cabo utilizado para içar a boca da carangueja, nas situações em que esta é de arriar. O mesmo que adriça da boca da carangueja. Na carangueja fixa recebe a designação de boça da carangueja.

Adriça da escota (3) – Cabo que caça o punho da escota para o lais da retranca ou carangueja.

Adriça do pique (4) – Cabo cuja função é içar o penol da carangueja de arriar, operação essa que decorre em simultâneo com a manobra da adriça da boca. Tanto esta como a adriça da boca são folgadas sob volta de forma coordenada, aquando da manobra de arriar a carangueja e carregar a vela.

Adriça da pena (5) – Cabo que caça o punho da pena para o penol da carangueja.

Amantilho – Cabo que habitualmente associado a um aparelho de força tem como principal função permitir o movimento vertical da retranca (6), ou da carangueja (7), permitindo regular o ensacar ou enfunamento da vela em função da intensidade do vento e respectiva marcação, optimizando o seu rendimento.

Boças da carangueja – Cabos que sustêm a carangueja fixa, constituídos pela boça da boca e pela boça do pique.

Brandal volante (8) – Brandal móvel cuja função é reforçar a acção dos brandais fixos que sustentam o mastro. Como tal é tesado a barlavento e para ré, dependendo o ponto de arreigada da marcação e intensidade do vento. Também é apelidado de brandal solteiro.

Burro (9) – Cabo ou talha que faz arreigada na parte inferior próximo do lais da retranca, dizendo para baixo e para a borda, de forma a aguentá-la, uma para barlavento e outra para sotavento. Surgem ainda como sinónimos os termos escota da retranca, bolina da mezena, talha de fora ou talha da retranca. Por vezes o termo contra-burro é utilizado para designar o burro de barlavento.

Carangueja – Tipo de verga cuja extremidade de vante trabalha encostada por ante a ré de um mastro e onde enverga o gurutil da respectiva vela latina quadrangular. Pode ser fixa (10) ou de arriar (11).

Carregadeira – Cabo utilizado para carregar a vela latina. Recebe o nome do lugar da vela onde trabalha, sendo que no pano quadrangular há a considerar as seguintes possibilidades: carregadeira da pena (12), carregadeira do meio da pena (13), carregadeira da cruz (14), carregadeira do meio da saia (15), carregadeira da saia (16) e carregadeira do punho da escota (17). Se para além das carregadeiras da pena e da escota existir apenas uma outra entre elas, esta habitualmente toma a designação de carregadeira da valuma (18). Já nas velas de proa ou de entremastro, no máximo existirão duas carregadeiras. Uma delas pode inclusivamente desempenhar duas funções, carregando em simultâneo o punho da pena e o punho da escota (19).

Carregar – Tirar o pano da acção do vento, sendo que no pano latino se utilizam as carregadeiras com esta finalidade.

Contra-estai – Cabo idêntico ao estai, que encapela por cima e em reforço deste, podendo servir para envergar uma vela de estai.

Envergadura (20) – Conjunto de envergues de uma vela, ou ainda o lado mais largo de uma vela e por onde esta se encontra envergada.

Escota (21) – Cabo de laborar que fixo no punho com o mesmo nome tem a finalidade de caçar ou folgar o pano.

Estai (22) – Cabo que encapelado no mastro serve para o aguentar para vante. Toma o nome do ponto onde faz arreigada (entremastros), ou da vela que nele é içada (estais de proa).

Extênsula – Vela de entremastro não envergada em estai, regra geral quadrangular, que é içada com ventos fracos acima das caranguejas do traquete, grande, etc.

Gavetope (23) – Nome dado ao mastaréu que espiga num mastro real dispondo de carangueja, sendo que a vela que aí enverga recebe igual designação. O mesmo que gafetope.

Guardim (24) – Existindo aos pares, um para cada bordo, estes cabos fazem arreigada no penol da carangueja. Servem para aguentar para a borda as caranguejas das velas latinas quadrangulares, permitindo optimizar a respectiva mareação.

Guinda – Altura tomada na valuma da vela latina quadrangular, ou no gurutil da vela latina triangular. No pano redondo representa também a respectiva altura tomada a meio. Este termo é no entanto mais conhecido e empregue como sinónimo da altura de um mastro ou mastaréu.

Lados da vela – gurutil – lado de vante (25) ou superior (26) –, esteira (27) – lado inferior –, valuma (28) – lado de ré – e testa (29) – lado de vante da vela que enverga no mastro.

Mezena (30) – Designação do mastro situado mais a ré, desde que envergue pano latino. A vela envergada entre a respectiva retranca e a carangueja recebe igual nome.

Mezena de tempo – Vela de menores dimensões e tecido mais resistente do que a vela habitualmente envergada, podendo o respectivo gurutil chegar só até meia-carangueja, ou optar-se ainda por uma vela triangular. É envergada em substituição da vela de mezena quando se navega com vento forte ou mau tempo, sendo também conhecida como mezena de capa.

Penol (31) – Lais de uma carangueja, também chamado de pique ou lais da pena. A expressão «muito penol» significa que a carangueja é comprida, podendo «pouco penol» ser utilizada com sentido contrário.

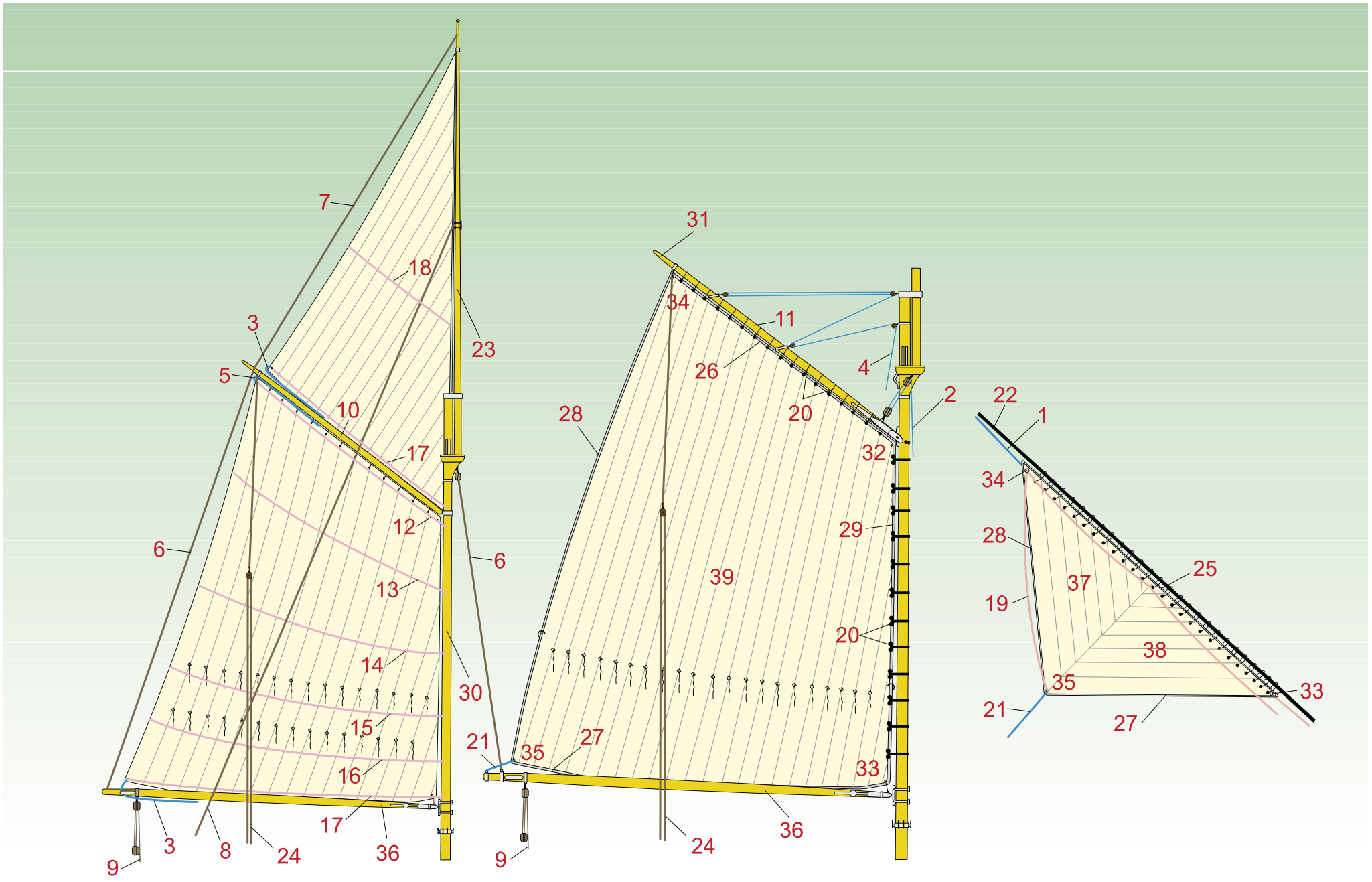
Punho – Nome atribuído a cada um dos cantos de uma vela, surgindo a sua denominação dependente da posição e/ou função concretas – punho da boca (32), punho da amura (33), punho da pena (34) e punho da escota (35).

Retranca (36) – Verga que se articula pela extremidade por ante a ré de um mastro. A sua existência justifica-se pela necessidade de manter esticada a esteira da vela latina, seja ela triangular ou quadrangular.

Vela de estai (37) – Vela latina que enverga num estai, podendo a sua denominação ser refinada sob as designações de vela de proa – se envergar num dos estais de proa –, ou vela de entremastro, se por seu turno correr ao longo de um estai situado entre dois mastros que não o gurupés.

Vela latina – Nome pelo qual é conhecida qualquer vela triangular (38) ou quadrangular (39) que envergue no sentido longitudinal do navio.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com


7
18
23
3
5
10
17
12
6
6
13
14
30
15
16
17
36
9
3
8
24
31
34
11
4
26
2
20
28
32
29
39
20
21
35
27
33
36
9
24
22
1
34
28
25
37
19
38
35
33
21
27

Pano Latino

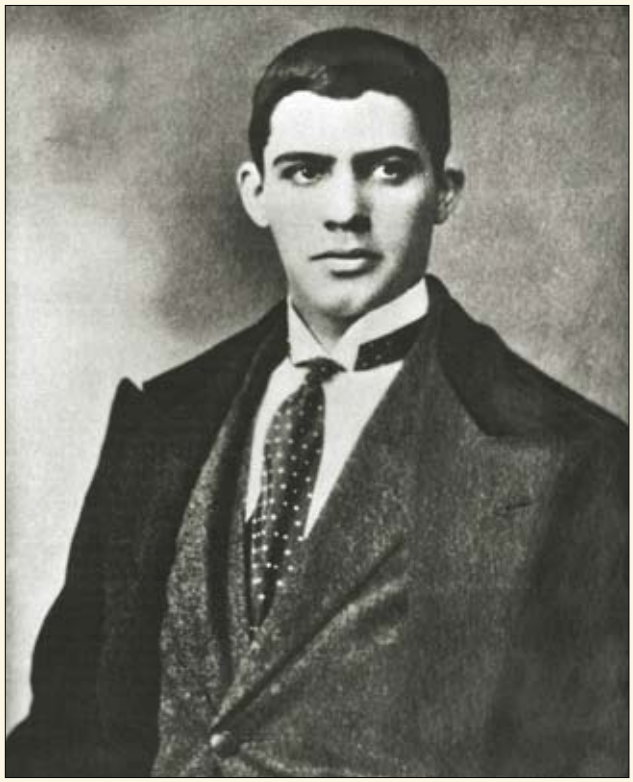
REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 405 • ANO XXXVI

FEVEREIRO 2007 • MENSAL • € 1,50

A Última Missão do Bergantim Real

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas



Amadeu de Souza-Cardoso – Caminho

EXPOSIÇÃO DE PINTURA

amadeo
de souza
cardoso

LIGA NAVAL PORTUGUEZA

(ao Calhariz)

Nous savons donner notre vie toute entière tous les jours.

Bénissons la vie!

Saluons la naissance du travail nouveau.

Le monde n'a pas d'âges, l'humanité se déplace tout simplement.

Je ne suis pas prisonnier de ma raison.

Dieu fait ma force et je loue Dieu.

Splendeurs des villes.

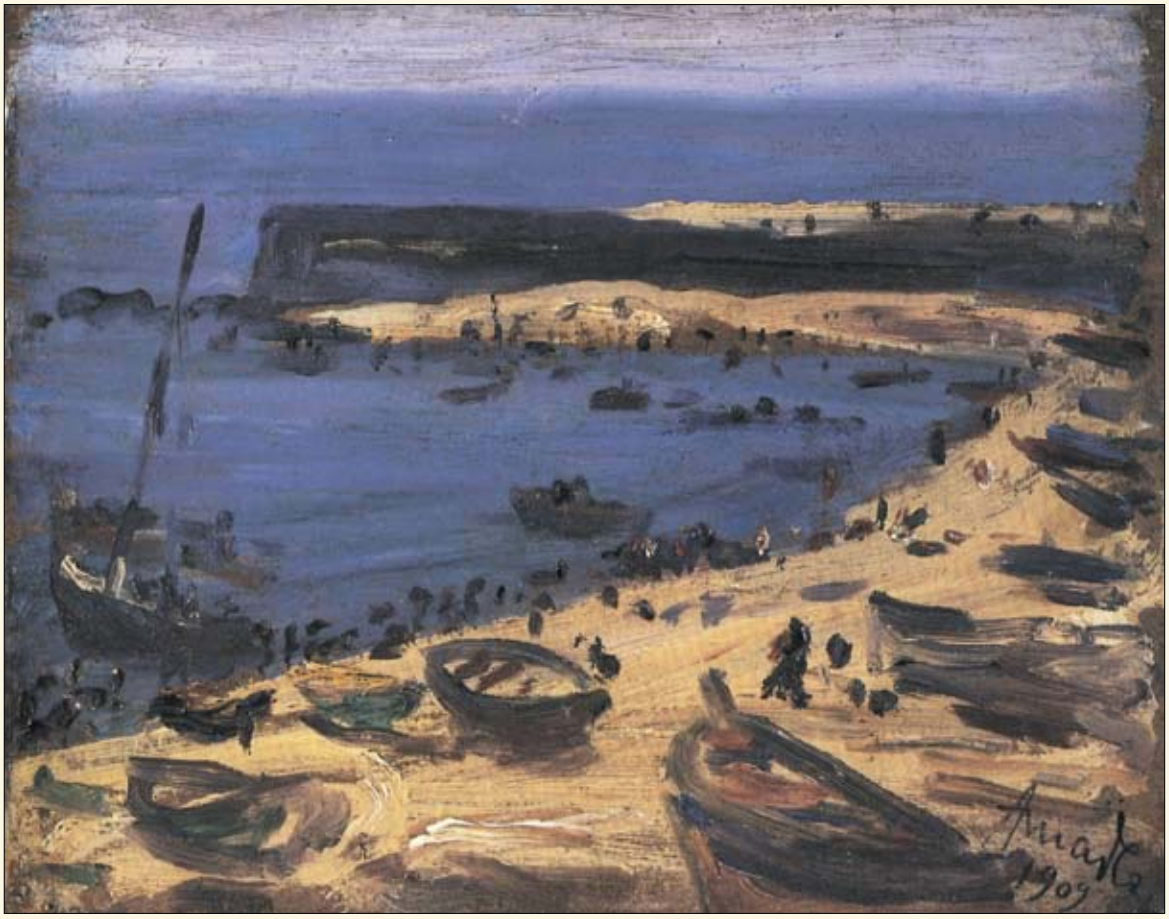
Point de cantique — tenir toujours le pas gagné

(Rimbaud)

Amadeo de Souza-Cardoso (1887-1918) foi um notável pintor português no início do Séc. XX. Percursor da arte moderna, fez incursões no Impressionismo, Expressionismo, Cubismo e Abstraccionismo, entre outros movimentos estéticos.

Morre prematuramente com 31 anos em 1918, tendo exposto a sua obra pela última vez em Dezembro de 1916 na Liga Naval Portuguesa, no Palácio do Calhariz.

Apresentam-se nesta página a fotografia de Amadeo de Souza-Cardoso em 1916, a capa do catálogo da Exposição na Liga Naval e a sua pintura Porto da Póvoa de Varzim – 1909.



REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 405 • Ano XXXVI
Fevereiro 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

ANUNCIANTES:
CLÍNICA DE SANTA MADALENA;
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

7

Locais de refúgio para navios em dificuldade.

10

O futuro sem Petróleo.

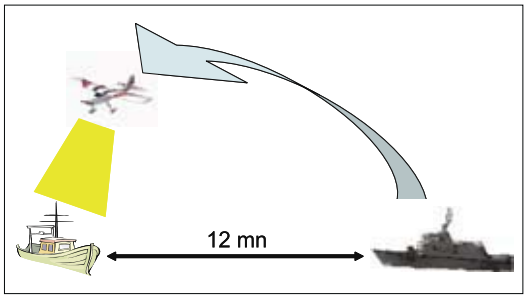


Foto SCH T Sá

15

UAV Ligeiro de Aplicação Naval.

18

A última missão do Bergantim Real.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
PONTO AO MEIO DIA	4
REFLECTINDO...XII	5
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA (10)	6
INSPECÇÃO E MANUTENÇÃO TÉCNICA À REDE DE SINALIZAÇÃO MARÍTIMA DE S. TOMÉ E PRINCÍPE	9
A MARINHA DE D. JOÃO III (20)	14
PRÉMIO AFCEA "EUROPEAN EXCELLENCE IN A SCIENTIFIC PROJECT" ATRIBUÍDO A PROJECTO DA ESCOLA NAVAL	17
CONCLUÍDA A COLECÇÃO "75 ANOS NO MAR 1910-1985"	21
TOMADAS DE POSSE	22
A RELEVÂNCIA DO PATRIMÓNIO DOCUMENTAL	23
ESTUDOS SOBRE ARBITRAGEM COMERCIAL E DIREITO MARÍTIMO	23
AS LANCHAS DE FISCALIZAÇÃO PEQUENAS (LFP)	24
NOTÍCIAS	26
CONVÍVIOS	27
ALIMENTE A SUA SAÚDE 2 / DESPORTO	29
DIVAGAÇÕES DE UM MARUJO (20)	30
SAIBAM TODOS	31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIO	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

Agilização do Processo de Recrutamento e Selecção na Marinha

No ponto ao meio dia publicado na Revista da Armada de Julho de 2006 foi abordado o processo de Recrutamento na Marinha, tendo-se acentuado a sua importância no âmbito da Gestão de Recursos Humanos face ao actual contexto sócio económico do país, bem como o papel da **divulgação** no respectivo processo e as medidas em curso para atrair os candidatos até nós.

Recordemos as tarefas então enunciadas no global do recrutamento: divulgação pública do concurso; recepção e tratamento das candidaturas; convocação para provas médicas, físicas e psicotécnicas; realização das provas; classificação e selecção dos candidatos, homologação de resultados e incorporação.

Desta vez pretende-se centrar o tema na outra fase do recrutamento, a qual consiste na **selecção** dos candidatos mais aptos e de maior potencial, duma forma credível, rigorosa e eficaz.

Hoje, mais do que nunca, a realidade social e a tecnologia obriga as organizações a investir nos processos de **recrutamento e selecção** com vista a seleccionar os mais aptos, constituindo duas das mais fundamentais e comuns práticas de gestão de recursos humanos.

De facto o processo de recrutamento consiste essencialmente na divulgação das vagas existentes e no objectivo de providenciar o seu preenchimento, atraindo (em número suficiente) candidatos potencialmente qualificados e capazes de ocupar aqueles cargos dentro da organização. Para o efeito recorre a mecanismos, processos e métodos próprios de divulgação e de publicitação.

O processo de selecção é posterior ao processo de recrutamento, surgindo enquanto sequência natural do mesmo. Trata-se de uma forma mais fina de avaliação das candidaturas que tinham sido aceites para selecção (após terem passado por diversas etapas do processo de recrutamento) com o objectivo de analisar e confrontar com maior precisão as qualificações, competências e perfis dos candidatos com as necessidades humanas de que a Marinha necessita.

Trata-se pois de um processo de comparação entre os requisitos exigidos pelo cargo e as características oferecidas pelo candidato. É por excelência, uma das funções chave dos Departamentos de Pessoal, caracterizando-se como um processo de escolha entre os candidatos finalistas, aquele que tenha maiores possibilidades de se ajustar ao cargo vago.

A selecção tem assim como objectivo fundamental a escolha e classificação dos candidatos adequados às necessidades da Marinha, utilizando como instrumentos um conjunto de provas de cariz cognitivo e de personalidade que permitirão avaliar a capacidade intelectual e as características de personalidade dos candidatos, tendo em vista o seu desempenho nas categorias e classes a que concorrem.

Foto Cabo L Figueiredo

Se os exames médicos e as provas físicas excluem os candidatos que não reúnem os requisitos físicos necessários, as entrevistas, as provas de situação e de mesa redonda e os testes psicotécnicos ordena-os pelas suas capacidades, pelo seu potencial cognitivo e psicomotor, constituindo assim, o suporte da decisão de admitir, ou não, os candidatos.

É neste contexto que, decorrente das medidas agilizadoras e de modernização do processo de recrutamento previstas na Directiva Sectorial dos Recursos Humanos, se enquadra a recente aquisição do Sistema de Testes Psicotécnicos Assistidos por Computador - STPAC, que utiliza as mais avançadas e modernas tecnologias aplicadas à Psicometria, possibilitando uma nova abordagem ao método dos testes psicológicos, com base na avaliação da "performance individual" e na simulação de estratégias comportamentais, perspectivando-se o "interface" entre a aptidão operacional e o desempenho real, mormente, em actividades de risco que apelem a elevados requisitos psicoprofissionais.

De facto, o STPAC disponibiliza uma extensa biblioteca de programas de testes psicotécnicos, permitindo executar um alargado conjunto de avaliações, todas elas com vasta aplicação na Marinha que, para além da sua aplicação na classificação e selecção dos candidatos ao regime de contrato e na admissão à Escola Naval reúne potencialidades noutros domínios de gestão do pessoal, designadamente na avaliação específica das performances para condutores de viaturas automóvel, na avaliação do perfil requerido para a frequência de cursos de formação e de especialização e na selecção para cargos ou funções específicas que envolvam factores de perigosidade ou de risco, na avaliação de aptidões, motivações e valores dos formandos, na determinação das dificuldades de aprendizagem, no despiste de doenças neurológicas e/ou degenerativas, no diagnóstico de apoio psicoterapêutico, de "screening" e de "folow-up" terapêutico.

Pese embora o pouco tempo de operação do STPAC na Marinha, é já possível constatar algumas das vantagens que justificaram a sua aquisição, designadamente uma maior fiabilidade e celeridade na obtenção dos resultados dos testes traduzindo-se numa clara poupança do tempo afectado à tarefa de selecção e dos recursos humanos envolvidos.

Pelas qualidades já demonstradas e pelas potencialidades que encerra nos diferentes domínios da gestão de recursos humanos, o STPAC será com certeza um valioso instrumento no processo de uma gestão que se pretende que seja cada vez mais eficiente e eficaz nos seus procedimentos.

O referenciado Sistema de Testes Psicotécnicos Assistidos por Computador – STPAC, recentemente adquirido pela Marinha e instalado na Repartição de Recrutamento e Selecção em substituição do clássico e obsoleto sistema de testes psicotécnicos de papel e lápis, foi objecto da apreciação e do agrado do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, aquando da sua recente visita à Direcção do Serviço de Pessoal, passando a integrar-se no âmbito do Programa Simplex da Marinha.

Eurico F. Correia Gonçalves
CALM

INTEGRAÇÃO E ENSINO NAS FORÇAS ARMADAS

Os conceitos "conjunto" e "combinado" aplicados às estruturas da organização militar ou à actividade operacional das Forças Armadas, são muito antigos.

O termo "conjunto" significa o envolvimento numa mesma finalidade de mais do que um Ramo das Forças Armadas de um só país, enquanto que o conceito "combinado" tem um carácter internacional, referindo-se à participação do mesmo Ramo das Forças Armadas de vários países. A associação dos dois conceitos, "combinado e conjunto", com maior aplicação hoje, engloba elementos de diferentes Ramos numa mesma estrutura ou actividade multinacional.

A maior acção militar combinada e conjunta da história foi o desembarque da Normandia, em 6 de Junho de 1944. Com ele se iniciou a última fase da Segunda Guerra Mundial no Teatro Europeu.

Os conceitos "combinado" e "conjunto" podem aplicar-se tanto ao nível do comando, como ao nível do Estado-Maior que apoia um determinado comando, como ainda ao nível das forças operacionais.

Tem sido muito frequente ver um determinado Ramo em acção "combinada" com elementos do Ramo congénere de países amigos ou aliados; já não é assim tão frequente ver desenvolver acções "conjuntas", para além de alguns exercícios ou manobras.

Por exemplo, a Marinha portuguesa vem participando quase ininterruptamente na mais importante força naval combinada do mundo, originariamente o Esquadrão "Matchmaker" que esteve em Lisboa durante a cerimónia de inauguração do COMIBERLANT, no longínquo 22 de Fevereiro de 1967 e que deu depois origem à STANAVFORLANT, hoje Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1). Nas últimas décadas da Guerra Fria, o exército também se preparou para actuar no âmbito da NATO e no teatro de operações europeu, num sistema de forças combinadas.

Mais recentemente, tanto o Exército como a Marinha e a Força Aérea, vêm actuando nos conflitos do Adriático, dos Balcãs, de Timor, do Médio Oriente e de África, através da participação em acções combinadas mas, normalmente, não conjuntas, pelo menos, no que se refere às forças portuguesas.

Já ao nível de comandos a situação tem sido diferente. Desde a sua fundação, a NATO concebeu uma estrutura baseada em comandos que frequentemente poderiam ter uma capacidade combinada e conjunta, embora nunca tivesse tido necessidade de desenvolver operações militares reais durante todo o período da Guerra Fria.

Contudo, as principais potências que entraram em conflitos no período da Guerra Fria, por exemplo os Estados Unidos (Coreia e Vietname) e a Inglaterra (Falkland), sempre criaram um comando combinado e conjunto (EUA), ou um comando conjunto (RU), sem que tal tivesse implicado a reestruturação do sistema de defesa militar nacional.

Hoje, por muitas razões tais como o desenvolvimento tecnológico dos sistemas de armas, a sofisticação das estruturas de informações, comunicações e comando, as diferentes capacidades necessárias para enfrentar ameaças de muito diversas naturezas, a intervenção constante do poder político sobre o desenvolvimento das operações militares e o peso crescente das influências externas (Estados não beligerantes, organizações internacionais, ONG e opinião pública), é grande a complexidade do ambiente dos teatros de operações ou das áreas de intervenção militar, mesmo em situações aquém da guerra. A necessidade de comandos e de forças combinadas e conjuntas torna-se mais evidente.

Relacionada com este conceito estruturante da organização das Forças Armadas, mesmo em tempo de paz, está a reorganização do Ensino Superior Militar (ESM).

O ensino militar sempre se preocupou com a valorização do profissional das Forças Armadas, ao longo de toda a carreira. E sempre o fez com uma intensidade e uma exigência, quer no que se refere à objectividade dos programas, quer no que respeita à frequência dos cursos, que não será fácil encontrar paralelo em qualquer outra carreira profissional. A ênfase vai caindo, sucessivamente, sobre a "formação", "instrução", "treino" e "informação" do militar.

Logo no início, a "formação" e o "treino de mar" acompanha um programa diversificado científico básico e de "instrução" técnica. Segue-se um período exclusivamente de "treino operacional" e de "instrução", técnica e táctica, de âmbito mais limitado mas de estudo mais aprofundado, visando a especialização e dando continuidade à adaptação ao meio. No fim do primeiro terço da carreira, a "instrução" com vista à preparação para o comando de maiores unidades ou para as funções de apoio à decisão em Estados-Maiores, já é acompanhada de uma limitada componente de "informação", nomeadamente de carácter internacional, quer de natureza operacional, quer da área da Estratégia e das Relações Internacionais. Por último, nos cursos superiores os programas visam quase totalmente a "informação" e o conhecimento de âmbito tão vasto quanto o aconselham os interesses nacionais e o permite a duração do curso.

Um outro aspecto a considerar no processo de integração relaciona-se com o conceito de "missão".

A preparação das Forças Armadas visa, muito directamente, a obtenção da capacidade necessária à realização das missões que lhes são atribuídas.

A definição de uma missão militar tem duas componentes: a "tarefa" e o "propósito". Os elementos do escalão mais baixo da estrutura operacional só se devem preocupar com a execução da tarefa, podendo nem conhecer completamente o propósito da missão; o comandante tem, principalmente que se preocupar com a consecução do propósito e precisa de ter uma visão global correcta de tudo quanto possa contribuir para o sucesso da missão – capacidades próprias e circunstâncias externas.

Recordando novamente o desembarque da Normandia, ao General Eisenhower, Comandante Supremo, foi dado como missão: *Desembarcar na Normandia* (tarefa) *a fim de obter a rendição incondicional da Alemanha e a completa destruição do seu aparelho militar* (propósito).

Também por esta razão, o conhecimento da doutrina sobre comandos e operações combinadas e conjuntas interessa, fundamentalmente, aos comandantes das unidades que poderão vir a participar em operações deste tipo e não tanto aos executantes das tarefas.

O que foi dito sobre os conceitos estruturantes "combinado" e "conjunto", sobre o ESM e sobre a natureza das missões das Forças Armadas, recorda uma ideia que não deve ser esquecida em qualquer reforma daquele ESM:

O ensino na Escola Naval e menos ainda os cursos de especialização não deverão preocupar-se com a doutrina conjunta e combinada, embora se saiba que muitos manuais técnicos da NATO foram, há mais de meio século, adoptados pela Marinha portuguesa. Isto apenas significa que muitos princípios, regras, técnicas e procedimentos constituem uma linguagem comum entre os aliados, tal como acontece em inúmeras outras áreas do relacionamento humano neste novo mundo globalizado.

Ao nível do Curso Geral, já deve haver uma parte conjunta, embora não pareça que deva ser muito extensa. O aprofundamento de matérias doutrinárias necessárias ao serviço em Estados-Maiores Combinados e Conjuntos deverá ter lugar em curso complementar ou de Estado-Maior, que não será necessariamente frequentado por todos os oficiais.

Os Cursos Superiores já deverão ser totalmente integrados.

Conceber ou fazer depender a transformação e integração nas Forças Armadas de outros objectivos, nomeadamente dos financeiros ou de simples redução de estruturas e eliminação de infra-estruturas, apenas poderá contribuir para prejudicar a preparação do militar profissional, sem a desejada economia, e com graves consequências para a eficiência e eficácia da capacidade operacional das Forças Armadas, que ultimamente nos tem prestigiado.

António Emílio Sacchetti
VALM

Medicina Naval

Um importante pilar da prontidão da Marinha

Para cumprimento das suas missões a Marinha necessita não só de adequados meios, mas também, e sobretudo, do seu recurso mais importante, as pessoas.

Determinados, disciplinados, dedicados, tecnicamente bem preparados e saudáveis, os marinheiros portugueses enfrentam melhor as dificuldades que a condição militar lhes coloca. A saúde constitui, pois, uma das forças multiplicadoras essenciais ao adequado desempenho do cumprimento das missões da Marinha.

Ambientes extremos e adversos, condições de habitabilidade específicas, riscos operacionais elevados e sempre presentes, *stress* continuado com frequentes picos e longos afastamentos familiares, são apenas algumas das imposições com que o mar e a vida militar naval presenteiam o seu pessoal.

A promoção, prevenção, conservação e recuperação rápida são indispensáveis à aptidão para a vida militar naval.

Todo o dispositivo de apoio à saúde dos marinheiros tem de considerar as especificidades da vida militar naval, no mar ou em terra. Necessita não só de ser eficaz e eficiente, mas também, flexível, adaptável e projectável, acompanhando os marinheiros onde eles estiverem e actuarem.

A Saúde Naval tem, por isso, que actuar muitas vezes fora do ambiente sofisticado, diferenciado e protector do hospital. Necessita, pois, de especial atenção à promoção da saúde, fazendo a predicção e educando para os riscos de comportamentos e atitudes desadequados, decidindo sobre a aptidão para determinadas tarefas e missões, avaliando e facilitando a adaptação a adversidades, riscos e exigências da actividade operacional. Quando actua no teatro operacional, fá-lo em condições distintas daquelas que existem habitualmente nas estruturas de saúde. Actua, muitas vezes, com menos meios logísticos e sempre com menor recurso a intervenções multidisciplinares. Previne, trata e inicia a recuperação pós lesão, exigindo-se-lhe uma visão globalizante e pragmática. Cabe-lhe ainda motivar ou, simplesmente, favorecer a manutenção do equilíbrio psicológico que a adversidade do meio tende a romper.

O médico ou o enfermeiro em missão operacional têm de ser marinheiros de corpo inteiro, solidários, cúmplices e empenhados. Colocam ao serviço do grupo os seus conhecimentos na manutenção e na recuperação da saúde, participando, desse modo, na segurança e protecção individual que favorecerão a prontidão do pessoal. Para lá de conhecimento científico sólido, exige-se-lhes que tenham uma atitude aberta e capaz de o aplicar neste ambiente especial que é o mar.

As especificidades da Medicina Naval não se limitam à problemática da componente operacional, ocupacional e ambiental, atrás referidas, vão muito para lá delas. A Medicina Naval tem áreas especiais de intervenção, nomeadamente, a Medicina Subaquática e Hiperbárica, a Medicina do Exercício Físico e o apoio médico NBQR, em que lidera, ou ocupa posição de relevo, no panorama da Medicina Nacional e Europeia.

Este conjunto de competências descritas, faz dos profissionais que integram a Saúde Naval, pessoal com apetência para a intervenção médica em situações de catástrofe.

À imagem da Marinha também a Medicina Naval se rege pelo paradigma do duplo uso.

Desenvolvida para apoiar os marinheiros do activo da Armada onde quer que seja necessário, prepara-se, cada dia mais afincadamente, para com flexibilidade e adaptabilidade se projectar e ser eficaz e eficiente. Utiliza, ainda, as suas capacidades no tempo entre missões, para cuidar de modo diferenciado e a nível hospitalar dos seus doentes e, procura fazê-lo com competência e prontidão. A sua capacidade sobrante de cuidados primários de saúde ou da medicina hospitalar coloca-a ao serviço, não só dos marinheiros reservistas e reformados e da família naval, mas também de toda a população portuguesa. Recebe, avalia e trata todos os que necessitam da Medicina Subaquática e Hiperbárica e colabora, através de protocolos, não só com o SNS, recebendo acompanhando e tratando doentes, mesmo em internamento, mas também, com estruturas públicas e privadas de ensino, participando na formação pré e pós graduada de muitos portugueses e na investigação científica nacional.

Criada, desenvolvida e orientada para o apoio na saúde e na doença aos marinheiros da Armada Portuguesa, a Medicina Naval estendeu as suas actividades com inegável espírito de serviço público, como pólo complementar da saúde e da educação nacionais. Fez e faz o seu trabalho de modo competente, rigoroso e dedicado. Procura a excelência e quer continuar a ser um importante pilar da prontidão da Marinha.

Locais de refúgio para navios em dificuldade

INTRODUÇÃO

Todos se lembram da polémica gerada à volta da decisão do Governo de Espanha de não permitir a aproximação do *Prestige* à costa espanhola durante o período crítico em que este navio se encontrou entre os dias 13 e 19 de Novembro de 2002, período no qual quer os responsáveis pelo navio, quer as autoridades espanholas, desenvolveram esforços no sentido de o salvar e de minimizar eventuais danos para o meio marinho. Como se viu, a decisão do Estado-Costeiro foi no sentido de afastar o navio em vez de o acolher num local costeiro indicado para o efeito. Este exemplo bem poderia ter estado na origem da intenção da *International Maritime Organization* (IMO), e mais tarde da União Europeia (UE), de mostrar aos Estados-Costeiros a necessidade de terem identificados, nas respectivas costas marítimas, locais onde certos navios, e sob determinadas condições, pudessem ser recebidos para aí lhes ser prestado o apoio possível ou para aí serem tomadas as medidas adequadas para minimizar os danos ambientais decorrentes do incidente. Mas não. O *caso Prestige* configurou apenas mais uma situação em que este *trabalho de casa* poderia ter ajudado a decidir sustentadamente e com racionalidade. Vários foram os acidentes que conduziram à identificação desta necessidade, sem que este trabalho tenha ainda sido realizado por muitos Estados-Costeiros. A Directiva nº 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, acabaria por impor aos Estados–Membros, entre outras obrigações, a identificação de locais de refúgio e bem assim a elaboração de planos de acolhimento para cada um dos locais identificados. Neste texto, irá ser apresentada uma breve sinopse do que está em causa com esta imposição e qual o estado de desenvolvimento desta matéria em Portugal, sendo ainda analisadas algumas sensibilidades associadas a esta problemática.

IEVOLI SUN.

PORQUÊ LOCAIS DE REFÚGIO PARA NAVIOS EM DIFICULDADE

A necessidade de tentar encontrar locais de refúgio que possam servir para acolher navios em dificuldade terá surgido depois de diversos navios em risco de perderem a carga, de se afundarem, ou de poderem constituir uma ameaça, em termos de poluição, para o meio marinho, não terem recebido autorização por parte dos Estados-Costeiros mais próximos da sua posição para se dirigirem a um local abrigado na costa, ou sequer para se aproximarem do litoral desses países. Entre muitos outros, valerá a pena lembrar casos como o do petroleiro grego *Andros Patricia*, que, em 31 de Dezembro de 1978, sofreu uma ruptura no casco quando navegava nas proximidades do cabo Finisterra, o da colisão de 2 super-petroleiros próximo de Trinidade e Tobago, em 1979, o *Atantis Empress* e o *Aegean Captain*, o *Kirky*, em 1991, na Austrália, e, mais recentemente, do *Erika*, do *Ievoli Sun*, do *Vicky*, do *Castor* e do *Prestige*, estando este último ainda bem presente na nossa memória. O acidente sofrido pelo *Castor*, logo em Dezembro seguinte, e a negação do pedido para entrar num local abrigado de Espanha, Marrocos ou Gibraltar, depois de ter sofrido uma avaria grave que colocava em risco a estabilidade da plataforma e que impunha medidas rápidas de assistência quer para trasfega da carga, quer para proceder a reparações que repusessem as suas qualidades náuticas, levou a que a IMO acelerasse a tomada de acção neste âmbito através da discussão deste assunto em diversos comités tendo o próprio Secretário-Geral desta Organização assumido que a problemática dos locais de refúgio era uma prioridade em matéria de preservação do meio marinho.

Não é fácil aceitar que um local de refúgio, na acepção aqui apresentada, venha a estar situado em zonas com algum outro tipo de interesse para o Estado-Costeiro. Mas porque a decisão tem de ser tomada e porque a natureza humana nos tem ensinado a afastar o perigo, é conveniente que a mesma se baseie em critérios objectivos e rigorosos de modo a ser irrefutável. Atente-se na problemática social e política que a gestão do acidente com o *Prestige* originou em Espanha. A grande mediatização destes assuntos recomenda, hoje, uma ponderação adequada para cada caso não havendo regras precisas que se possam aplicar de igual forma em todos os países. Relembre-se, ressalvando a necessária adaptabilidade de matérias, o sucedido sempre que se fala dos locais indicados pelo Governo português como adequados para receberem a co-incineração, problemática em que porventura nunca será possível obter a concordância das populações vizinhas desses locais. Este facto leva a pensar, com seriedade, na alternativa de conseguir que o navio chegue a uma zona abrigada para aí proceder às acções necessárias que lhe permitam prosseguir viagem ou para efectuar a trasfega das substâncias perigosas para o meio ambiente que transporte ou até, em última instância, e como solução final, o respectivo afundamento controlado, ou o seu desmantelamento, quando aplicável.

CONCEITOS, BASE LEGAL E ORIENTAÇÕES PARA A ESCOLHA DESTE TIPO DE LOCAIS

O âmbito de aplicação das medidas associadas à assistência a um navio em dificuldade cobre apenas o apoio a ser prestado a esse navio na tentativa de que este, e a respectiva carga, não se percam e de que o meio marinho não seja afectado em resultado do acidente, uma vez que ficou claro desde o início que não se trata de matérias do foro da busca e salvamento.

Nas *guidelines* da IMO - adoptadas através da Resolução A.949(23), de 5 de Dezembro de 2003 - refere-se que a *"situação em que o navio necessita de assistência é uma situação diferente daquela onde se requer o salvamento de pessoas de bordo mas em que existe risco do navio se perder ou de provocar prejuízos à navegação ou ao meio ambiente marinho"*. Por outro lado, local de refúgio vem identificado como um *"local onde um navio a necessitar de assistência pode ser recolhido para estabilizar a sua situação e assim reduzir o risco existente para a vida humana e para o meio ambiente marinho"*. Podemos englobar nesta abrangente definição locais situados na costa ou perto dela desde que ofereçam abrigo aos navios, tais como baías, enseadas, fundeadouros, reentrâncias, ou estuários e zonas portuárias. Convém que nestes locais existam condições naturais ou artificiais para dar abrigo ao navio e para lhe prestar a necessária assistência em termos de facilidades para reparar eventuais danos que comprometam as suas qualidades náuticas e/ou a carga, além de poderem pôr em risco outros interesses do Estado-costeiro. Numa abordagem muito sucinta de alguns instrumentos internacionais onde podemos encontrar suporte para este trabalho, encontramos diversas Convenções

como a *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS, 1974) que estabelece o dever de prestar assistência a um navio em perigo (especialmente o articulado que compõe o capítulo V). Na *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS, 1982) é de referir a possibilidade que a mesma confere aos Estados-Costeiros de poderem estabelecer regulamentação própria no que concerne à navegação que passe no respectivo mar territorial (art.º 21º) ou o constante no art.º 2º, que salienta os direitos soberanos sobre este espaço marítimo, além do art.º 25º, que atribui ao Estado-Costeiro a possibilidade de reprimir toda a passagem que entenda ser não inofensiva. Refiram-se, também, os art.ºs 192º, 194º, 195º, 198º, 211º, 220º, 221º e 225º, com especial relevância para o art.º 194º, que permite aos Estados poderem tomar todas as medidas que entendam adequadas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, qualquer que seja a sua fonte. Ainda na UNCLOS, podemos encontrar, no art.º 199º, a possibilidade e conveniência, de existirem planos de resposta a acidentes no mar. São, também, aplicáveis neste contexto, a *International Convention for Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL 1973/78, art.º 8º), a *International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC, 1990), a *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Polluttion Casualties* (INTERVENTION 1969) e a *International Convention on Salvage* (SALVAGE, 1989). Nos aspectos relacionados com a compensação por danos causados, temos a *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, (CLC, 1969), a *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*, (FUND, 1971, com protocolos de 1984 e 1992). Finalmente, no caso nacional, há que fazer menção a algumas disposições da lei fundamental do País – Lei Constitucional nº 1/2004, de 24 de Julho -, onde o Estado Português não alienou as suas responsabilidades neste âmbito ao incluir nas suas tarefas fundamentais *"(...) defender a natureza e o ambiente e preservar os recursos naturais (...)"*, além de assumir, no art.º 66º, a tarefa de *"prevenir e controlar a poluição e os seus efeitos (...)"*. Não obstante este vasto quadro normativo relacionado, a base directa para que os Estados da UE procedam a este trabalho decorre da já mencionada Directiva 2002/59/CE, onde se refere, no art.º 20º, que os Estados-Membros *"devem elaborar planos, tendo em conta as orientações pertinentes da OMI [IMO], para acolher, nas águas sob sua jurisdição, os navios em perigo"* e que *"esses planos devem conter as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental, para que os navios em perigo possam dirigir-se imediatamente para um local de refúgio, sob reserva de autorização da autoridade competente"*. Esta Directiva foi transposta através do Decreto-Lei nº 180/2004, de 27 de Julho (alterado pelos Decretos-Lei nº 236/2004, de 18DEZ e nº 51/2005, de 25FEV).

Neste diploma (art.º 19º) estipula-se que *"o IPTM [Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos], em articulação com a DGAM [Direcção-Geral da Autoridade Marítima], o Comando Naval, o Instituto da Conservação da Natureza, as autoridades portuárias e o Instituto de Tecnologia Nuclear, deve elaborar e manter actualizados os planos de acolhimento de navios em dificuldade"*. Vem, logo de seguida, clarificado que *"esses planos definem a entidade ou entidades responsáveis pela decisão de acolher ou não um navio num local, bem como as disposições e procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional, de segurança e ambiental"*.

Foto: FAP

PRESTIGE EM 18NOV2002.

Neste seguimento, foi já publicada a Resolução do Conselho de Ministros nº 179/2004, de 20 de Dezembro, onde descreve a forma como se pretende dar cumprimento à Directiva e a cujo teor voltaremos mais adiante. A importância desta questão está bem patente no facto dos planos de acolhimento terem de ser aprovados em Conselho de Ministros. É que esta matéria abrange, transversalmente, um conjunto de competências ou interesses de outras actividades desenvolvidas no mar e na faixa costeira. Mesmo assim, não será, decerto, com facilidade, que serão tomadas as necessárias decisões neste âmbito. Convém, pois, que em face da sensibilidade identificada, se tenha presente, na elaboração dos planos de acolhimento, que as disposições que eles vierem a conter sejam o mais explícitas e inequívocas possível para facilitar o processo de decisão. Não havendo muito tempo para pensar, a decisão querer-se-á rápida e consciente o que só poderá acontecer com um planeamento minucioso das acções a levar a efeito. A decisão sobre a autorização ou proibição de um navio entrar no mar territorial português consta entre as competências do capitão do porto (art.º 13º do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março), devendo ainda ouvir a Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo (ACTM). Por sua vez, a navegação em mar territorial é também acompanhada pela Autoridade Marítima que pode aplicar à navegação as restrições que entender necessárias para uma passagem segura, desde que não comprometendo o acto da passagem inofensiva tal como prevista nos artigos 17º a 21º da UNCLOS. Se, eventualmente, algum local de refúgio vier a ser escolhido num porto, e salvo disposições criadas de novo que contrariem as existentes, o acesso aos mesmos deve resultar de uma análise conjunta entre a respectiva administração portuária e o capitão do porto com base nos Decretos-Lei nº 44 e 46/2002, de 2 de Março, e em outra legislação complementar. Terá, nestes casos, de haver uma estreita colaboração entre ambos no sentido de acompanhar a situação e aplicar as medidas previstas nos planos. Assim, e baseando-nos essencialmente nos critérios da IMO, há que ter em conta, para a identificação de locais deste tipo, o regime de ventos e correntes, o regime predominante de ondulação, a profundidade no local, as ajudas e os sistemas de controlo e apoio à navegação, a densidade populacional, a localização de infra-estruturas industriais na costa, as áreas protegidas, as zonas mais interessantes do ponto de vista do património arqueológico subaquático, as actividades directamente relacionadas com a economia como a pesca, a aquicultura e o turismo, a existência de meios e equipamentos para apoio directo ao navio (como rebocadores, meios de combate à poluição, gruas móveis, disponibilidade de cais, etc), além de outros aspectos concernentes ao risco criado pelo facto do navio ser movimentado para esse local.

Esta informação está, no caso português, distribuída por um conjunto de entidades com mais ou menos responsabilidades no meio marinho e nos ambientes costeiros que deverão ser consultadas para este efeito, designadamente, o Instituto da Conservação da Natureza (ICN), Instituto Hidrográfico (IH), Instituto de Meteorologia (IM), Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), Direcção-Geral de Pescas e Aquicultura (DGPA), Instituto de Investigação Agrária e das Pescas (INIAP), Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), IPTM, Administrações dos Portos de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Sines, Funchal e Ponta Delgada, Direcção-Geral de Turismo (DGT), entre outras, como, por exemplo, o Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil (SNBPC) e as universidades ligadas à investigação em áreas relacionadas com o mar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando o Estado-Costeiro for contactado, pelas vias adequadas, pelo comandante de um navio que se encontre nas condições de solicitar apoio, já terá passado algum tempo desde que o problema existente tenha sido detectado. Neste pressuposto, tem que ser tomado em consideração que qualquer atraso na resposta pode ser determinante no futuro do navio. Desta forma, convém que os procedimentos a adoptar estejam perfeitamente estabelecidos e

que as autoridades nacionais conheçam a forma de actuar em cada situação.

É, justamente, o que se pretende com os mecanismos instituídos pela RCM nº 179/2004. Apesar de ter passado o prazo ali estabelecido para proceder ao trabalho conducente à identificação deste tipo de locais na costa portuguesa, foram já dados os primeiros passos nesse sentido num processo que deverá ser liderado pelo IPTM e que conta com a colaboração das entidades supra-identificadas, seja através da Comissão Técnica para Acolhimento de Navios (CTAND), seja no âmbito do grupo de trabalho que é constituído pelos elementos da CTAND e por representantes dos 8 ministérios que mais directamente se relacionam com esta matéria - relevando-se que a composição do XVII Governo Constitucional trouxe alterações àquele diploma porquanto assumiu uma forma diferente em termos organizacionais.

Importante, nesta fase, será, pois, não protelar mais a realização deste trabalho de fundo que, por um lado, servirá de base à eventual identificação de locais de refúgio na costa portuguesa, e por outro instituirá os procedimentos a ter em conta quando se verificar uma destas situações. Houve, aliás, recentemente, receando-se que possa vir a acontecer cada vez com maior frequência, um pedido de um navio de transporte de produtos químicos no sentido de lhe ser indicado um local de refúgio sem que o *trabalho de casa* esteja preparado.

Nesta matéria nunca é demais relembrar que esta necessidade pode verificar-se mais cedo do que alguém possa prever e não obedece a qualquer regime estatístico de acontecimentos análogos. Pode simplesmente acontecer já amanhã… Ou ainda hoje!

J. Velho Gouveia
CTEN
Adjunto do VALM DGAM/CGPM

Inspecção e manutenção técnica à rede de sinalização marítima de S.Tomé e Príncipe

No âmbito do PROJECTO 5 – APOIO À MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE AJUDAS VISUAIS À NAVEGAÇÃO, que integra o programa quadro da COOPERAÇÃO TÉCNICO-MILITAR LUSO – SANTOMENSE, da responsabilidade da Marinha através da Direcção de Faróis, decorreu no período de 21 de Outubro a 09 de Dezembro de 2006 mais uma acção de inspecção e apoio à manutenção da rede de sinalização marítima de S. Tomé e Príncipe, executada por uma equipa constituída por dois Faroleiros Técnicos.

Herdeiro do SUBPROJECTO 2C - AJUDAS À NAVEGAÇÃO, que vigorou entre 1993 e 1997 e, no âmbito do qual uma equipa da Direcção de Faróis erigiu os novos faróis de S. Tomé e Príncipe, em substituição dos antigos que se encontravam bastante degradados, o PROJECTO 5 vem proporcionando à Republica Popular de S. Tomé e Príncipe o apoio necessário à garantia do fornecimento ininterrupto de um serviço público com padrões de qualidade internacionalmente reconhecidos e no cumprimento das recomendações e resoluções promulgadas pelas organizações internacionais IALA (International Association Of Lighthouse Authorities) e IMO (International Maritime Organization) respeitantes à sinalização e segurança marítimas, constituindo um contributo fundamental para a segurança da navegação e para a salvaguarda da vida humana no mar.

Para assegurar as actividades relativas a esta missão, que incluíam a inspecção técnica dos diversos dispositivos de assinalamento, a manutenção preventiva e correctiva dos sistemas energéticos e iluminantes instalados e, a coordenação e condução dos trabalhos de beneficiação e pintura das estruturas dos faróis e farolins, a Direcção de Faróis da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, fez deslocar a S. Tomé uma equipa de assessoria técnica constituída pelo Far. Téc. Ch. José Coutinho e pelo Far. Téc. S/ch. Arlindo Santos.

Para além das acções de campo levadas a efeito, os referidos Faroleiros Técnicos prestaram ainda assessoria técnica às autoridades de S. Tomé e Príncipe, na organização e instalação do Serviço de Ajudas à Navegação, no estabelecimento de regras e procedimentos para a condução e manutenção da Rede de Ajudas à Navegação, na assistência técnica e no fornecimento de sobressalentes nas acções de manutenção, e na formação do pessoal para a obtenção das qualificações técnicas adequadas ao desempenho de funções e execução de tarefas no âmbito do Serviço de Ajudas à Navegação.

Ilhéu das Rolas. Trabalhos de beneficiação da pintura.

Para a concretização da missão foi constituída uma equipa coordenada pelos técnicos portugueses e integrando quatro elementos da Guarda Costeira santomense, nomeadamente, o responsável pelo sector de ajudas à navegação e único elemento com formação básica para fazer manutenção, um furriel com alguma experiência na área da electrónica e dois soldados para trabalhos de pintura, desmatagem e transporte de cargas.

A missão envolveu acções na região autónoma do Príncipe, as quais contemplaram visitas de inspecção e rotinas de manutenção a todos os faróis e farolins da região, procedendo-se à pintura integral de seis dos oito assinalamentos, para além dos trabalhos de desbaste do arvoredo na zona do farolim da Ponta Chindela para melhoria das condições do seu avistamento.

Em S. Tomé, as acções desenvolveram-se com intervenções nos farolins do enfiamento de Ana Chaves e com uma deslocação de emergência ao Ilhéu das Rolas para substituição das baterias que se encontravam esgotadas por terem ultrapassado o seu tempo de vida útil.

Realizaram-se ainda inspecções e rotinas de manutenção a todos os restantes faróis de S. Tomé, tendo-se procedido à substituição das baterias dos faróis de S. Sebastião, do ilhéu das Cabras e dos farolins de Ana Chaves, e procedido à pintura integral de seis dos nove faróis existentes.

Os objectivos fixados para esta missão, foram amplamente atingidos, tendo sido reposto o nível de operacionalidade de todos os assinalamentos que se encontravam a funcionar com limitações e efectuada a beneficiação integral e pintura de mais três estruturas do que o inicialmente previsto.

De realçar a participação empenhada dos elementos santomenses que integraram a missão, os quais, até ao último dia, mantiveram um elevado espírito de colaboração e interesse em participar e aprender, revelando uma evolução significativa na percepção e interpretação dos princípios de funcionamento dos diferentes sistemas instalados e nos processos de execução das mais diversas acções de manutenção.

Relação dos assinalamentos em que se procedeu à pintura integral das estruturas:

S. TOMÉ	PRÍNCIPE
Farol de S. Sebastião a)	Farol do Focinho de Cão a)
Farol do Ilhéu Santana	Farol da Tinhosa Grande a)
Farol do Ilhéu das Rolas	Farol do Boné do Jóquei
Farol da Lagoa Azul	Farolim da Ponta Mina
Farol da Ponta de Juntabudo	Farolim da Ponta Chindela
	Farol do Ilhéu Bombom

a) Não previsto no planeamento da missão

(Colaboração da Direcção de Faróis)

O futuro sem Petróleo

O petróleo tornou fácil a nossa vida nos últimos 100 anos, mas agora prepara-se para a tornar muito difícil.

A Revista da Armada comemorou 35 anos e estamos já a pensar nos próximos 35. Haverá petróleo daqui a 35 anos?

Fiz esta pergunta a várias pessoas e estranhamente todas pensam que só daqui a muito, muito tempo é que deverá começar a faltar o petróleo e que nessa altura haverá outros combustíveis para o substituir. Aliás, até há quem pense que ainda não há viaturas com um novo tipo de propulsão porque o *lobby* das empresas petrolíferas, bastante poderosas, não deixa que esses inventos sejam colocados ao serviço das pessoas. Vão-se desiludir os que pensam que para enfrentar o futuro bastará ter uma estratégia que assegure quem nos venda petróleo, garanta a protecção do seu transporte ao mesmo tempo que se tenta diminuir o consumo através do incremento das fontes de energia alternativas.

Geólogos e banqueiros acreditam que estamos a atingir o pico do petróleo enquanto políticos e empresas petrolíferas são mais optimistas e prevêem que tal só acontecerá dentro de algumas décadas. As previsões quanto ao iminente esgotamento das reservas de hidrocarbonetos acompanham a indústria desde o *boom* de Titusville-Pensilvânia[1]. Ninguém tem toda a informação necessária para poder estimar quando vai acabar o petróleo, no entanto, há vários indícios de que estejamos a atingir o "pico do petróleo" o que significa d'oravante que a produção vai diminuir progressivamente enquanto a procura será cada vez maior. Assim sendo, estima-se que o fim do petróleo será atingido dentro de 3 a 4 décadas.

Vejamos algumas previsões do pico da produção mundial de petróleo:

Autor / Fonte	Previsão
Bakhtiari	2006-2007
Matthew Simmons	2005
Skrebowski	Após 2007
Deffeyes	Antes de 2009
Goodstein	Antes de 2010
Colin Campbell	Cerca de 2010
World Energy Council	Após 2010
Laherrere	2010-2020
EIA (nominal)	2016
CERA	Após 2020
Shell	2025 ou posteriormente

Normalmente, tais previsões pecam por não considerarem as constantes inovações tecnológicas que, recorrentemente, revolucionam o sector.

Há uns anos atrás não se pensava ser possível, por exemplo, explorar petróleo em áreas do oceano com mais de 3000m de coluna de água e mais de 2000 m de chão oceânico.

Petróleo, sangue da nossa civilização.

O PODER DO PETRÓLEO

Nos últimos cento e cinquenta anos, a história da humanidade confundiu-se com a história do petróleo. Embora haja registos da utilização de petróleo desde os egípcios, a indústria petrolífera moderna iniciou-se em 1859 na Pensilvânia. Pensava-se que o petróleo era uma espécie de resíduo líquido de depósitos de carvão que abundavam na região. No início extraiu-se apenas o querosene para a iluminação, mas com o advento da indústria automobilística (em 1896 Henry Ford fabricou o seu primeiro modelo), da aviação (os irmãos Wright voaram em 1903) e a sua importância nas guerras, tornaram-no o principal produto estratégico do mundo moderno.

Deste ciclo de eventos registam-se alguns dados importantes e que atestam a importância do petróleo no século XX. Um importante facto que muito contribuiu para o seu valor estratégico e que se deve a Winston Churchill, lorde do Almirantado da Marinha inglesa que, em 1911, substitui o carvão pelo petróleo como energia para seus navios, conseguindo mais velocidade e, em especial, mais autonomia. Em 1914, o exército britânico levou para França apenas 827 viaturas motorizadas e 15 motocicletas. Quatro anos depois, tinha acumulado 56000 camiões, 23000 automóveis e 34000 motocicletas. Quando os americanos entraram na guerra, em 1917, levaram mais de 50000 veículos motorizados.

A segunda Guerra Mundial foi travada com o petróleo e pelo petróleo, já que tanto a Alemanha como o Japão se esforçavam por alargar a sua hegemonia a regiões distantes, produtoras de petróleo, de modo a garantir a continuação das suas economias industriais em rápido crescimento. O petróleo foi também a causa da sua derrota.

As 100 maiores empresas do século XX estão quase todas ligadas ao automóvel ou ao petróleo. E os nomes de John Rockeffeler (fundou a Standard Oil em 1870), Paul Getty, Leopold Hammer, Alfred Nobel, Nubar Gulbenkian e Henry Ford tornaram-se conhecidos por estarem associados ao petróleo ou ao automóvel.

O QUE É O PETRÓLEO

O petróleo e outros combustíveis fósseis são o resultado de processos geológicos, no interior da terra, há milhões de anos atrás. Os combustíveis fósseis foram criados quando a matéria orgânica deteriorada e aquecida foi comprimida no subsolo sendo transformada em cadeias e agrupamentos de átomos de hidrogénio e carbono. O hidrogénio e o carbono são elementos químicos com a estrutura atómica mais simples, que não pode ser mais reduzida. As moléculas são o agrupamento de átomos e são as componentes básicas dos compostos, neste caso hidrocarbonetos. Os hidrocarbonetos mais leves, como os gases metano e propano, são constituídos por moléculas que contêm muito poucos átomos de hidrogénio e de carbono. A gasolina e os óleos lubrificantes são hidrocarbonetos líquidos, têm mais átomos por molécula. Os hidrocarbonetos muito pesados, que se apresentam na forma semi-sólida ou sólida, como o alcatrão e a cera parafínica, contêm

cadeias e agrupamentos mais complexos de átomos de hidrogénio e de carbono.

A matéria orgânica que desencadeou o processo de formação do petróleo compunha-se de algas que terão «florido» nas águas pouco profundas de lagos e oceanos pré-históricos, durante períodos longos e propícios de aquecimento global, entre os 300 milhões e os 30 milhões de anos atrás. Essa acumulação viscosa de plantas mortas, chamada querogénio, incorporou-se em sedimentos subaquáticos que vieram a ser empurrados para baixo ou dobrados por movimentos ocorridos na crosta terrestre. As forças tectónicas enterraram-nos a uma profundidade entre os 2200 e os 4500 metros. A «janela do petróleo» situa-se entre os 2200 e os 4500m de profundidade. Só nesta «janela», tendo em consideração que a temperatura aumenta cerca de 14º Fahrenheit de 300 em 300m e também aumenta a pressão, os antigos sedimentos contendo querogénio são transformados em rocha sedimentar saturada de hidrocarbonetos. A profundidades abaixo dos 4500m, as pressões e a temperatura são tão elevadas que as moléculas de hidrocarboneto se decompõem no composto mais simples, o gás metano, grande parte do qual se vai escapando pelas camadas de rocha, ao longo do tempo. Embora a «janela do petróleo» se situe entre os 2200 e os 4500m é muitas vezes descoberto mais perto da superfície, como aconteceu na Pensilvânia. Estas infiltrações devem-se ao aumento de pressão subterrânea.

Há vários tipos de petróleo, o mais abundante e comum é o chamado "petróleo convencional", de extracção mais fácil e barata, e todo o restante é o "não convencional", que inclui o que está a grandes profundidades sob o leito dos oceanos, o que se apresenta misturado com areias (chamado petróleo pesado) e o das regiões polares. O primeiro, o convencional, corresponde a cerca de 95% do petróleo extraído e é o mais abundante.

QUE PETRÓLEO HÁ?

Segundo Colin Campbell, que foi geólogo-chefe da Amoco, director-geral da Fina e trabalhou para a BP, Texaco, Shell, Chevron Texaco e Exxon numa dezena de países, "até 2005 foram extraídos cerca de 944 biliões de barris, sobram 764 biliões a extrair dos campos conhecidos ou em reservas e 142 biliões de reservas a descobrir, isto é, de locais onde se espera encontrar crude. Se isto for verdade, então o pico de produção será atingido muito em breve".

O PICO DE HUBBERT OU DE PRODUÇÃO

Para se chegar a estes cálculos usam-se modelos matemáticos dos quais o mais famoso é o Pico de Hubbert. M. King Hubbert, um geofísico, que criou um modelo matemático da extracção do petróleo que previu que a quantidade total de petróleo extraída ao longo do tempo seguiria uma curva logística em forma de sino (curva de Hubbert), seja num campo individual ou no planeta como um todo. Na parte ascendente da curva os custos de produção são significativamente mais baixos do que na parte descendente, quando é necessário um maior esforço (despesa) para extrair petróleo de poços que estão a ficar vazios. Assim, o petróleo é abundante e barato na curva ascendente, escasso e caro na curva descendente. O pico da curva coincide com o ponto em que as reservas mundiais de petróleo estão consumidas em 50%. "Peak Oil" (pico do petróleo) é o termo da indústria para o topo da curva. Uma vez passado o pico, a produção de petróleo começa a decair enquanto os custos começam a subir.

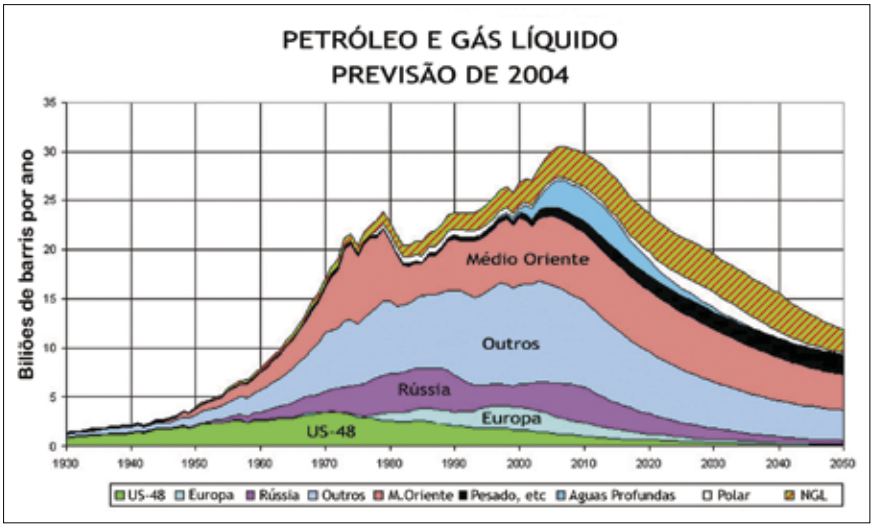


Ilustração da depleção do petróleo segundo Colin Campbell (http://www.peakoil.net/uhdsg/Default.htm). US-48 = 48 estados continentais dos EUA. NGL – Natural Gás Liquids.

Em termos práticos e bastante simplificados isto significa que se no ano 2006 ocorreu o pico do petróleo, a produção mundial de petróleo no ano 2026 será a mesma de 1986. Contudo, a população mundial em 2026 será muito maior (aproximadamente o dobro) e muito mais industrializada do que era em 1986. Consequentemente, a procura mundial de petróleo ultrapassará a sua produção por uma margem significativa. Quanto mais a procura exceder a produção, mais alto será o preço. Em última análise, a questão não é "**Quando acabará o petróleo?**", mas sim "**Quando acabará o petróleo barato?**"

O pico de produção de petróleo nos EUA deu-se em 1970, embora só se tenha tido essa noção uns três anos mais tarde. Em 1970, a produção máxima foi de 11,3 milhões de barris por dia, o valor mais alto registado. Em meados dos anos 80 a produção era da ordem dos 9 milhões de barris por dia e actualmente é da ordem dos 8 milhões de barris por dia. Em 1970 a procura nos EUA equiparou-se à produção total, terminando assim a capacidade de produzir mais do que necessário, tendo Hubbert previsto este facto em 1956.

Em 1956, Hubbert, com o seu modelo matemático previu correctamente o pico da produção de petróleo nos EUA com 15 anos de antecedência. Embora controverso, este modelo tem-se mostrado a cada ano que passa mais eficaz em modelar correctamente a exploração de petróleo. Ultimamente tem vindo a ganhar influência junto dos decisores políticos dos governos e da indústria do petróleo. Actualmente, raramente se debate se haverá ou não um pico, mas quando ocorrerá e qual a severidade dos efeitos posteriores. Mesmo os mais generosos relatórios corporativos estimam que as reservas de petróleo não durem mais que 100 anos.

A pouco e pouco vamos-nos aproximando do que se chama o pico de produção de petróleo convencional, que se prevê que ocorrerá antes de 2010, podendo já ter sido. O pico corresponde ao consumo de metade do petróleo convencional que havia para consumir. Quer dizer que teremos ainda outra metade para consumir, mas agora não há capacidade para continuar a responder apenas com petróleo convencional, à procura que entretanto, essa sim, não pára de crescer.

Não são só as economias desenvolvidas que se mostram sempre mais vorazes para o petróleo, mas também as economias em vias de desenvolvimento, sobretudo os gigantes como a China e a Índia.

Este aumento de procura e falta de elasticidade na resposta, tem como consequência uma subida de preço que fará com que o restante petróleo, não convencional, que tem custos de extracção mais elevados e exterioridades maiores, se torne mais e mais competitivo e venha a ser cada vez mais produzido.

Matthew Simmons, presidente da Simmons & Co. International, uma firma de Houston especializada em investimentos bancários no sector da energia, perito reconhecido na área da energia, disse no encontro de 26OUT06 da Association for the Study of Peak Oil and Gas (ASPO), em Boston, que a produção mundial de crude diminuiu de 84.35 milhões de barris por dia (mbd) para 83.98 mbd entre o final de 2005 e meados de 2006. Segundo ele, se a tendência se mantiver durante mais uns 10 meses po-

Top	Produção (2)	Mbd	Importadores (3)	Mbd	Consumidores (3)	Mbd
1	Arábia Saudita (OPEC)	11.1	EUA	13.150	EUA	20.030
2	Rússia	9.5	Japão	5.449	China	6.391
3	EUA (1)	8.2	China	3.226	Japão	5.578
4	Irão (OPEC)	4.2	Holanda	2.284	Rússia	2.800
5	México (1)	3.8	França	2.281	Alemanha	2.677
6	China (1)	3.8	Coreia do Sul	2.263	Índia	2.320
7	Canadá (1)	3.1	Itália	2.158	Canadá	2.300
8	Noruega (1)	3.0	Alemanha	2.135	Coreia do Sul	2.061
9	Emirados AU (OPEC)	2.8	Índia	2.090	França	2.060
10	Venezuela (OPEC) (1)	2.8	Espanha	1.582	Itália	1.874
11	Koweit	2.7	Reino Unido	1.084	Arábia Saudita	1.775
12	Nigéria (OPEC)	2.6	Bélgica	1.042	México	1.752
13	Argélia	2.1	Canadá	0.963	Reino Unido	1.722
14	Brasil	2.0	Turquia	0.6165	Brasil	1.610

Quadro resumo dos principais produtores, importadores e consumidores de petróleo. Mbd – Milhões de barris por dia.
(1) Países que já passaram o pico de produção.
(2) Fonte: Estatísticas de Energia de 2005 do Governo dos EUA, inclui crude e gás natural. (http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/topworldtables1_2.html).
(3) Fonte: CIA World Factbook, valores de referência de 2005 para a importação e consumo de petróleo

deremos ter de concluir que o pico da produção de petróleo aconteceu em Dezembro de 2005.

O aumento da procura de petróleo, devido essencialmente ao rápido desenvolvimento das economias da China e da Índia, ajudaram a que se atingisse o valor *record* do preço do barril de petróleo que atingiu o máximo de 78,65 dólares no Mercado de Futuros de Londres, a 10 de Agosto de 2006. Desde então, desceu 41,5 por cento, para 55,59 dólares. O governo português baseia os seus cálculos económicos num valor médio para os próximos dois anos de 62 dólares.

Prevê-se que o pico do gás natural ocorra uma década mais tarde do que o do petróleo.

O PICO DAS DESCOBERTAS

O pico das descobertas de novas fontes de petróleo ocorreu em 1964 e, desde então para cá, tem-se vindo a descobrir cada vez menos, tendo-se produzido a um ritmo crescente até às crises dos anos 70, quebrando então e retomando depois, um ritmo crescente de aumento de produção. A maior de todas as preocupações é o facto do volume de petróleo extraído do subsolo ser, desde há 20 anos, superior ao volume descoberto. Hoje, apenas se descobre um novo barril de petróleo por cada 4 que se produz, com tendência a agravar-se cada vez mais a diferença entre descoberta e produção. As reservas mundiais estão a baixar três vezes mais depressa do que o ritmo a que se fazem novas descobertas.

A GEOPOLÍTICA DO PETRÓLEO

Os países vão enfrentar a dura realidade do fim do petróleo a que se junta o efervescer de uma luta ideológica. As nações islâmicas possuem a maior parte do petróleo remanescente no mundo e todo o mundo depende dele e o pretende. Esta relação de dependência do ocidente do petróleo do mundo islâmico permitiu o enriquecimento das classes dominantes do Médio Oriente, cujas fantasias transformaram uma religião poética e decorosa numa ameaça para as sociedades ocidentais. Os EUA estão na primeira linha dos clientes do petróleo que resta, mas há outros clientes também importantes, nomeadamente a China, a Índia, a UE e o Japão, ávidos por energia.

Para completar o cenário há ainda que enquadrar novos perigos de conflitos relacionados com a segurança do abastecimento, fruto do desequilíbrio entre a oferta e a procura e a concorrência. Esta rivalidade explica a corrida em que se lançaram os Estados Unidos, os países europeus, a China, o Japão e a Índia, para pôr os pés nos países detentores de reservas e controlar as rotas marítimas e terrestres entre os centros de produção e as grandes zonas de consumo.

A estratégia dos EUA é a mais clara, pretendem controlar as grandes reservas que ainda existem no Golfo Pérsico. A guerra do Iraque, permitiu a Washington livrar-se da presença francesa, russa e italiana naquele país e deveria permitir aos EUA tomarem conta das importantes reservas petrolíferas desse país, assegurar para eles próprios uma parte das suas exportações, e pagarem a "reconstrução" desse país, à sua maneira, com as receitas das restantes exportações. Este desígnio imperial ambicioso confronta-se com grande resistência, como é quotidianamente registado. Na realidade os EUA não dispõem nem de um plano exequível nem dos recursos humanos adequados para atingirem a finalidade que o seu governo se propôs atingir. O poder hegemónico dos EUA tem estado a ser colocado em causa sob a pressão dos atentados no terreno e da opinião pública internacional. O fim do petróleo ditará também o fim da hegemonia americana, embora os EUA ainda se preparem para partilhar com o Canadá petróleo refinado a partir de areias betuminosas do Canadá e petróleo obtido da liquefação do carvão, como tiveram de fazer os Alemães na 2ª Grande Guerra. Estima-se que os EUA tenham uma reserva de carvão para cerca de 200 anos. No entanto estes processos são muito dispendiosos, consome-se muita energia para obter pouco mais do que outra tanta energia.

A Rússia tem estado a viver uma situação económica difícil, mas as suas enormes reservas de gás e petróleo siberiano e mesmo o polar dão-lhe uma nova oportunidade de recuperar, temporariamente, a sua grandeza. A Rússia já é uma superpotência energética, embora tendo de fazer muitos investimentos para poder vender à UE gás e petróleo da bacia do Cáspio, do Kazaquistão e da Sibéria. A bacia do Cáspio tem um potencial enorme, com a possibilidade de aumentar a produção de 1,6 milhões de barris/dia (b/d), em 2001, para 5 milhões de b/d, em 2010.

O Oriente Médio detém cerca de dois terços das reservas petrolíferas mundiais comprovadas. O tamanho das reservas, juntamente com o baixo custo de produção, garante que essa região continuará a desempenhar um papel importante no mercado energético mundial. A Arábia Saudita continuará durante mais alguns anos a ter um papel fundamental nos mercados petrolíferos globais como maior exportador de petróleo. Além disso, a Arábia Saudita assegura a segurança energética internacional mantendo uma considerável capacidade de produção extra, que pode ser rapidamente activada em caso de interrupção grave de fornecimento em qualquer lugar do mundo. O petróleo da Arábia Saudita provém quase todo (75%) de dois imensos campos "supergigantes" que foram activados há quase cinco décadas, nos quais já se usa extensivamente injecção de água e já se especula que o seu fim também não estará longe. A situação dos demais países árabes não deve ser melhor.

Os extraordinários avanços económicos da China dos últimos 20 anos poderão ser comprometidos pela escassez de petróleo, pois o país tem previsto a importação de até 50% de seu consumo total de combustível fóssil em 2020. No entanto, a China detém grandes reservas de gás de 2,7 triliões de metros cúbicos na Região Autónoma da Mongólia Interior que poderão ser a solução durante mais algum tempo. O objectivo da nação é que o fornecimento de gás alcance 8% de seu consumo total de energia nos 20 primeiros anos deste século. A China foi um dos primeiros países a utilizar o gás natural na Antiguidade, com uma reserva potencial de 38 triliões de metros cúbicos, mas esse combustível representa apenas 2,1% do actual consumo de energia do país, ou seja 1/10 da média mundial.

A China está a construir em grande escala uma rede de tubagens por toda a República. A mais proeminente é o projecto "Gás Ocidental ao Leste da China", que foi planeado para transportar 12 biliões de metros cúbicos anuais de gás dos campos da região ocidental à região do delta do rio Yangtse, no leste do país, onde a economia em auge pede fontes de energia financiáveis e suficientes.

A África está a desempenhar um papel cada vez mais importante como fornecedor de energia. A produção de petróleo representa uma renda considerável em países como Nigéria, Angola, Gabão, Guiné Equatorial, República do Congo, Chade e Camarões. São Tomé e Mauritânia também se podem tornar fornecedores nos próximos anos. É necessário investimento directo estrangeiro para de-

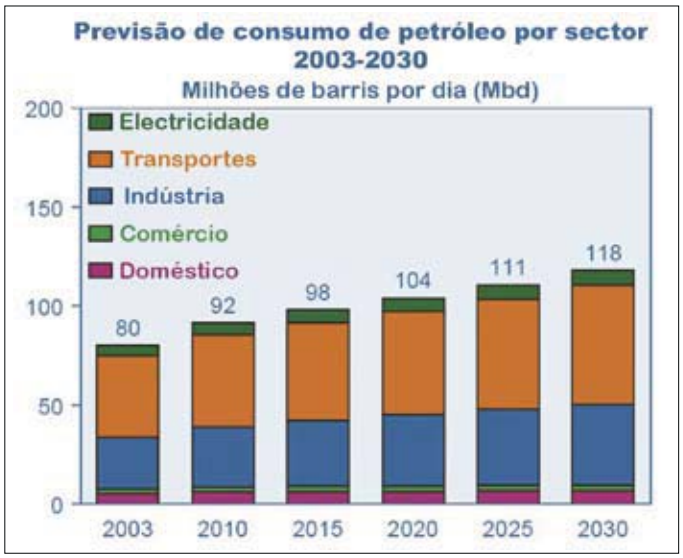
senvolver os recursos energéticos africanos, visto que muitos dos novos campos petrolíferos estão em águas profundas e requerem instalações avançadas, intensivas em capital, para serem explorados.

O pouco petróleo da UE vem do Mar do Norte que já está na fase descendente da produção 7% ao ano. A UE é absolutamente carente de combustível e a sua estratégia não é muito clara, provavelmente acredita que os seres humanos, estimulados pelo mercado, usarão o seu engenho para descobrir um substituto para o petróleo e o gás, logo que o preço começar a subir em flecha. Embora não tendo uma estratégia comum definida, a UE quer uma redução de 20% do consumo de energia até 2020. Se tal acontecer estaremos por certo em linha com a diminuição da produção de petróleo. Prova da desunião é a construção do novo gasoduto norte-europeu (GNE), pela Alemanha e Rússia, de 1200Km, sob o Báltico, para trazer gás da Rússia directamente para a Alemanha sem pagar contrapartidas à Polónia, Estados Bálticos e Ucrânia.

CONSEQUÊNCIAS DO FIM DO PETRÓLEO

O petróleo é o sangue da nossa civilização, é ele e os seus derivados que permitem quase toda a actividade humana, desde os transportes, fábricas, electricidade, plásticos e especialmente toda a produção de alimentos e fornecimento de água.

Nos EUA, são necessárias aproximadamente 10 calorias de combustível fóssil para produzir 1 caloria de comida. Se a embalagem e o transporte forem também factores da equação, a proporção sobe consideravelmente. Esta disparidade tem sido permitida pela abundância de petróleo barato. A maioria dos pesticidas é obtida a partir do petróleo, e todos os fertilizantes comerciais são baseados no amoníaco. O amoníaco é produzido a partir do gás natural, um combustível fóssil sujeito a um perfil de esgotamento semelhante ao do petróleo. O petróleo permitiu a existência de ferramentas agrícolas como os tractores, sistemas de armazenamento de alimentos como as câmaras frigoríficas, e os sistemas de transporte de mantimentos como os camiões de distribuição. A agricultura baseada no petróleo é o factor principal que levou ao aumento em flecha da população mundial, de 1.000 milhões em meados do séc. XIX até aos 6.300 milhões no virar do séc. XXI. Enquanto a produção petrolífera subiu, subiu igualmente a produção alimentar. Enquanto a produção alimentar subiu, subiu igualmente a população. Enquanto a população subiu, subiu também a procura de alimentos, o que levou ao aumento da procura do petróleo. Será possível a terra alimentar tanta gente sem petróleo?



Previsão de consumo de petróleo por sector de actividade (http://www.eia.doe.gov/iea).

No espaço de poucos anos após ocorrer o pico do petróleo, o preço dos alimentos vai disparar, tal como os preços de produção, armazenamento, transporte e embalagem, que também terão de subir.

No nosso planeta o petróleo também é necessário para a distribuição da quase totalidade da nossa água potável. O petróleo é usado para construir e conservar aquedutos, barragens, canalizações, poços, bem como para bombear a água que chega às nossas torneiras. Tal como com os mantimentos, o custo da água potável vai subir com a subida do preço do petróleo.

O petróleo é largamente responsável pelos avanços efectuados pela medicina nos últimos 150 anos, permitiu o fabrico em massa de medicamentos, de equipamentos cirúrgicos e de infra-estruturas de saúde pública como os hospitais, as ambulâncias, as estradas, etc..

Os combustíveis alternativos de que se fala, de que falaremos no próximo artigo, não chegam para continuarmos a levar a vida a que nos habituámos. O hidrogénio que muitos consideram como potencial substituto do petróleo provavelmente não nos assegura nenhum futuro devido à sua complexidade e à energia que é necessário para o gerar.

As energias renováveis baseadas em sistemas eólicos e solares têm um enorme problema de escala e requerem muita energia até serem colocados em serviço.

REFLEXÃO FINAL

A energia é o elemento vital da economia mundial. Apesar dos esforços para aumentar a eficiência energética e dos investimentos em desenvolvimento de novas tecnologias energéticas, o petróleo e o gás natural continuarão decisivos por muitos anos. O desenvolvimento económico mundial requer cada vez mais petróleo e gás. Alguns analistas estimam que a China sózinha poderá ser responsável por um terço do aumento marginal mundial da procura de petróleo nos próximos anos.

Portanto, o mundo precisa descobrir e desenvolver fontes fiáveis de petróleo e gás a preços que permitam sustentar o crescimento económico. Infelizmente, as perspectivas indicam que tal não será possível, são poucas as descobertas que tem havido e são normalmente encontradas em países com regimes políticos controversos ou com geografia física muito difícil.

O fim do petróleo conduzirá inevitavelmente a gigantescas consequências económicas e sociais para o mundo já que a civilização moderna depende dos combustíveis fósseis baratos e abundantes, especialmente para os transportes, produção de alimentos, processos químicos industriais, tratamento de água, aquecimento doméstico, geração de electricidade, etc. Imagine o mundo sem gasóleo para os tractores e ceifeiras, sem pesticidas, sem plásticos, sem combustível para os aviões e navios, etc, etc.

Resumindo de um modo simplificado e talvez chocante, podemos esperar nos próximos anos uma alteração radical da economia, com risco de colapso económico, mais guerra, fome generalizada e um decréscimo maciço da população mundial. Até agora as crises e os conflitos têm sido essencialmente de natureza política mas daqui para a frente serão, na sua maioria, de natureza económica.

Quem gosta dos filhos e dos netos tem de começar já hoje a contribuir para a redução do consumo de petróleo e dos seus derivados, por exemplo, separando o lixo para que possa ser reciclado. Os portugueses, segundo notícia de 07JAN07 do Jornal de Notícias, desperdiçam 60% da energia que consomem, sendo esta mais uma pista para retardar o fim do petróleo, dando a oportunidade à ciência para encontrar soluções implementáveis.

No próximo artigo continuar-se-á a desenvolver este tema, identificando as fontes de energia alternativas conhecidas. Será que elas serão a solução para substituir o petróleo e o gás? Como navegarão os navios sem petróleo? Como será a nossa vida sem petróleo?

A. Dias Correia
CFR

Bibliografia

KUNSTLER, Howard, *O Fim do Petróleo*, Lisboa, Bizâncio, 2006.

ROBERTS, Paul, *The End of Oil*, London, Bloomsbury, 2004.

http://www.worldenergy.org

http://www.peakoil.net

http://www.eia.doe.gov

Nota

[1] A descoberta do "coronel" Drake ao perfurar seu primeiro poço descobridor de petróleo em 1859, na localidade de Titusville, Pensilvânia é considerada o marco representativo do início da moderna indústria do petróleo.

O "Diário" de Pêro Lopes de Sousa

Não podem entender-se as ameaças estrangeiras ao comércio brasileiro emergente e a política de D. João III para a sua protecção e garantia de monopólio, sem observar a situação internacional europeia, nomeadamente no que diz respeito a dois dos seus principais protagonistas, como eram Francisco I, de França, e Carlos V, imperador do Sacro Império, senhor de Castela e Aragão e de vastos outros territórios no eixo central europeu, entre a Itália e a Flandres. O conflito entre estes dois poderosos foi, essencialmente, continental, mas teve pequenas variantes marítimas que, nalguns casos, afectaram os interesses ultramarinos portugueses. O rei francês recusava aceitar a divisão Atlântica do Tratado de Tordesilhas, que o afastava de uma partilha do mundo, e, ironicamente, perguntava que cláusula de um eventual "Testamento de Adão" podia fundamentar tal acto. Portugal, só no mar podia colocar-se ao nível de adversários deste nível, e fazia-o compensando a sua inferioridade em meios materiais e humanos com o saber geográfico e com a capacidade de navegar até longínquas paragens: fazia valer as componentes do Poder Naval que lhe eram peculiares. D. João III apostou na aliança com o vizinho ibérico, procurando não hostilizar a França, até ao limite do possível. Francisco I, contudo, foi muito mais agressivo e, à medida que se foi apercebendo que a aliança peninsular era irreversível (consolidada por dois casamentos ao mais alto nível), a sua hostilidade fez-se sentir, sobretudo, no mar. Tive ocasião de o referir, quando abordei o problema da pirataria e do corso na costa portuguesa e no Golfo da Guiné, mas é preciso acrescentar que a presença francesa se estendeu ao Brasil, ainda no princípio do século XVI, assumindo uma proporção preocupante na década de vinte e merecendo uma atenção especial por parte do rei português.

São de realçar as viagens ao Brasil de Cristóvão Jacques, na primeira década do reinado – conseguindo significativas vitórias contra os intrusos – mas a ameaça exigia medidas mais enérgicas e, sobretudo, um plano coerente que permitisse o controlo efectivo dos mares brasileiros. Foi nesse sentido que o rei ordenou a expedição de Martim Afonso de Sousa, saída de Lisboa a 3 de Dezembro de 1530 e composta por cinco navios, um dos quais comandado por seu irmão Pêro Lopes de Sousa. E é a este segundo fidalgo português que se deve a elaboração de um "diário" da viagem, cujo original permanece desconhecido, mas de que existe, na Biblioteca da Ajuda, uma cópia escrita ainda no século XVI. O manuscrito tem várias lacunas e incoerências, como acontece sempre nestas circunstâncias, mas não deixa de nos fornecer múltiplas informações sobre a campanha naval que decorreu entre o final de 1530 e meados de 1533.

Carta do complexo insular de São Vicente, onde foi fundada a primeira povoação portuguesa no Brasil, por Martin Afonso de Sousa.

Começa o texto com o seguinte parágrafo: «Na era de mil e quinhentos e 30, sábado, 3 dias do mês de Dezembro, parti desta cidade de Lisboa, debaxo da capitania de Martim Afonso de Sousa, meu irmão, que ia por capitão de uma armada e governador da terra do Brasil». Pouco mais adiante, o texto regista as tomadas de altura do sol nos dias 5, 6 e 7, seguindo-se informações de natureza náutica como o estado do mar, do vento, do tipo de governo, manobras efectuadas, ocorrências diversas e informações geográficas com um pormenor pouco vulgar na época. Não temos uma informação muito grande sobre Pêro Lopes de Sousa, mas o texto revela-o como um homem experiente e arguto em questões náuticas.

De acordo com o "Diário" no último dia de Janeiro, estavam por perto do Cabo de Santo Agostinho (Brasil) e avistaram um navio francês, cuja tripulação se pôs em fuga para terra. "Tinha muita artelheria e pólvora e estava toda abarrotada de brasil [pau brasil]" – diz o autor. Tomaram mais dois navios nas mesmas circunstâncias, de que um deles foi queimado, outro integrado na esquadra, com o nome de «Santa Maria das Candeias», e o terceiro enviado para o reino, sob o comando de João de Sousa, carregado com as mercadorias aprisionadas e os franceses cativos.

A missão da esquadra previa, contudo, a exploração da costa para o sul, de forma que partiram para o sul no dia 1 de Março, detendo-se no Rio de Janeiro por algum tempo. Aí foram construídos "dous bergantins de 15 bancos" que viriam a revelar-se importantes para a exploração das barras e rios do sul. Foi num deles que o próprio Pêro Lopes entrou na barra do Prata, explorou o Rio da Prata, entrando pelo Paraná e Uruguai. Faltava-lhes ainda cumprir uma última missão que nos parece ter sido definida antecipadamente por ordem de D. João III: criar um núcleo populacional que sustentasse uma colónia portuguesa na costa do Brasil. S. Vicente foi o local definido, e ali construíram uma fortaleza, uma igreja e um conjunto de edifícios que sustentavam o sistema administrativo do que viria a ser a primeira capitania donatária, organizada à imagem das que já existiam na Madeira e Açores. O texto é muito escasso na sua parte final, dificultando a melhor interpretação do que sucedeu entretanto, mas permite decifrar que Martim Afonso ficou em S. Vicente, tratando da construção da vila e da administração da colónia, enquanto o irmão partiu para o norte. Passou pelo Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco, antes de regressar a Portugal, aportando a Faro pelos finais de 1532 ou princípios de 1533, com mais franceses presos. Provavelmente a ele se deve a tomada e destruição de uma feitoria que estes tinham construído, entretanto, em Pernambuco. Martim Afonso de Sousa chegaria a Lisboa por meados desse ano.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

UAV Ligeiro de Aplicação Naval

"Um projecto de Investigação e Desenvolvimento da Escola Naval"

A MOTIVAÇÃO

No âmbito da sua missão de preparar os futuros oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa com uma formação universitária, a Escola Naval (EN) preocupa-se em incentivar e desenvolver nos seus alunos o espírito de iniciativa e a capacidade para encontrar e implementar soluções inovadoras para os mais diversos problemas. As memórias de fim de curso constituem, desde há muito, um meio particularmente apto para este fim. Como é natural, os cadetes tentam que as suas memórias de fim de curso estejam relacionadas com as actividades da Marinha e resultem em melhorias que facilitem o cumprimento da missão. Felizmente são já muitas as pequenas contribuições dadas por estas memórias.

Por outro lado, os docentes universitários têm a obrigação de fazer investigação nas suas áreas de conhecimento, fazendo-o alguns através de projectos de investigação e desenvolvimento (I&D) realizados em colaboração com outros docentes, discentes e empresas. É precisamente através destes projectos de I&D que é possível dar um fio condutor a várias memórias de fim de curso e envolver a EN em projectos de maior envergadura. Foi com o intuito de envolver vários docentes de diferentes áreas e um número considerável de alunos que surgiu o projecto do "UAV Ligeiro de Aplicação Naval".

Os UAV (Unmanned Aerial Vehicles - Veículos Aéreos Não-Tripulados) têm cada vez maior importância na sociedade em geral e, em particular, na comunidade militar. A maior parte dos países dispõe já de vários tipos de UAV nas suas forças armadas, desempenhando tarefas cada vez mais importantes e complexas.

Uma consulta rápida à bibliografia revela uma autêntica explosão no desenvolvimento e comercialização deste tipo de equipamento, estando disponíveis ou em desenvolvimento, desde micro-UAV do tamanho de insectos até aeronaves de grande envergadura com autonomia de dias. As aplicações passaram da simples observação ao comando e controlo e até ao combate. Este desenvolvimento levou à criação de vários grupos de trabalho para definir especificações e normas para a sua operação e a um intenso esforço de investigação e desenvolvimento nesta nova área tecnológica.

Em Portugal existem já vários grupos, envolvendo universidades, institutos politécnicos e empresas, a desenvolver UAV para as mais diversas aplicações.

Num ambiente tão competitivo haveria lugar para um projecto de I&D nesta área, por parte da Escola Naval?

Pensou-se que sim, porque sendo uma tecnologia recente, haveria muitas questões em aberto e muito espaço para inovar e porque a nossa Marinha tem necessidades muito específicas que aparentemente não são satisfeitas por nenhum dos UAV comercialmente disponíveis.

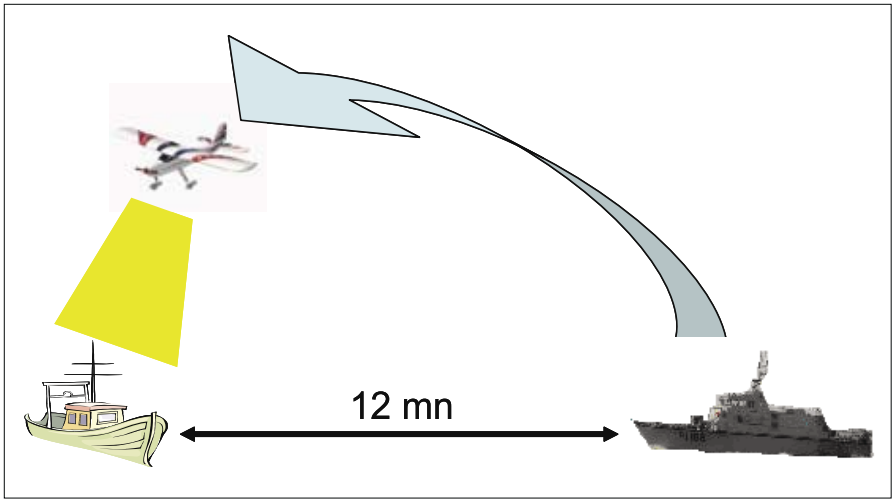


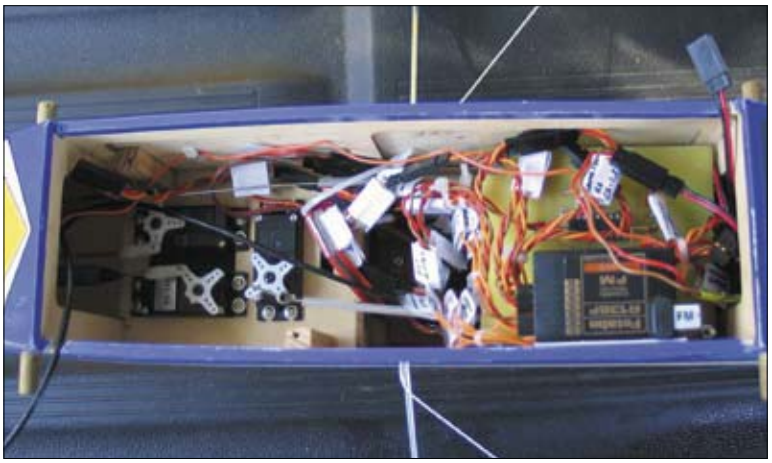
Figura 1 - Objectivo final do "UAV Ligeiro de aplicação naval": fazer vigilância a 12 milhas do navio.

O OBJECTIVO

Em meados de 2003 foi decidido avançar com o projecto "UAV Ligeiro de Aplicação Naval" já que alguma reflexão tinha indicado ser provavelmente muito interessante dotar as nossas lanchas de fiscalização (LF) de um UAV capaz de ser lançado e recolhido a bordo e que, dada a sua muito maior velocidade relativa, fosse capaz de, em poucos minutos, voar até junto de embarcações situadas dentro do alcance radar, fazer o controlo e filmagem das suas actividades durante alguns poucos minutos e de regressar ao local do seu lançamento, sabendo-se que as imagens geo-referenciadas poderão constituir prova legal válida em tribunal.

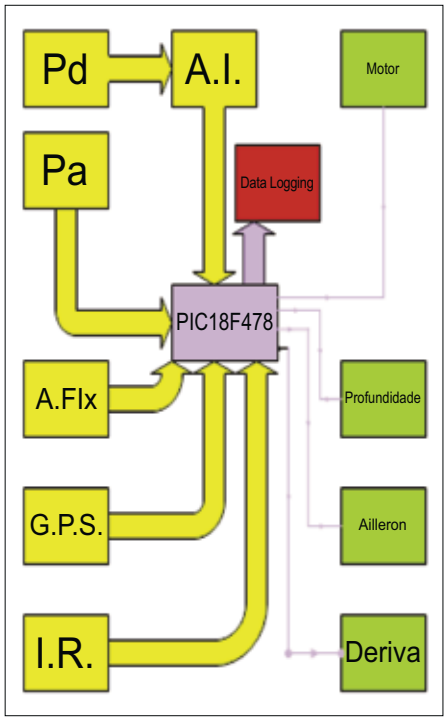
Foram então contactados para integrarem o projecto como consultores um professor de Engenharia Mecânica da Faculdade de Ciência e Tecnologia da UNL[1] e uma empresa de aeromodelismo[2], tendo-se realizado, ainda, reuniões com oficiais experientes em missões de fiscalização de pesca em lanchas da classe Argos. Os elementos recolhidos permitiram definir os requisitos e os objectivos a longo prazo.

Ficou então estabelecido como objectivo do projecto o desenvolvimento de um UAV capaz de ser operado a partir de LFRs da clas-



O "Protoavis" e sua electrónica.

se Argos ou de plataformas maiores, com um raio de acção de 12 milhas náuticas, tendo a possibilidade de estar 5 minutos sobre o alvo e recolher imagens geo-referenciadas deste. O UAV terá uma envergadura não superior a 1,7m (de modo a ser manuseável a bordo da lancha de fiscalização) e, de forma a ter a velocidade e a autonomia necessárias deverá ser de asa fixa. Para que possa ser usado em larga escala deverá ser ainda tão autónomo quanto possível, requerendo apenas um mínimo de intervenção humana especializada e usando uma filosofia "fire-and-forget". As imagens a recolher deverão, preferencialmente, ser en-



Arquitectura de blocos do piloto automático.

viadas por rádio para o navio-mãe mas, em qualquer caso, deverão ser gravadas para serem recolhidas depois da aterragem.

A concretização bem sucedida deste projecto poderá constituir uma grande mais valia pois com um custo muito razoável poderá ampliar consideravelmente a capacidade de fiscalização, de busca e de identificação de alvos a partir dos nossos navios. Permitirá ainda adquirir conhecimento e experiência numa área potencialmente muito importante no futuro das operações navais.

Para a própria EN, este projecto comporta benefícios de vária ordem: um número considerável de memórias de fim de curso para os alunos; uma plataforma de teste para um conjunto vasto de tecnologias; a oportunidade de testar e desenvolver várias ideias inovadoras sobre algoritmos de controlo, etc, etc.

O PRIMEIRO UAV, UTILIZANDO UM PILOTO AUTOMÁTICO COMERCIAL

Sem o mínimo de experiência em UAV, os desafios para a EN eram enormes e foi por isso decidido dividir o problema num conjunto de tarefas mais simples que têm vindo a ser resolvidas de forma metódica e planeada.

Durante o ano lectivo de 2004/2005 dois aspirantes[3] deram o "pontapé de saída", com um entusiasmo e empenho admiráveis, montando, a partir de um kit, o primeiro modelo de aeronave (que baptizaram "Protoavis"), e adaptando-lhe um piloto automático comercial. Aprendeu-se então muito sobre as dificuldades em desenvolver circuitos electrónicos capazes de resistir ao ambiente agreste do voo de um pequeno avião. Após vários meses de trabalho (e algumas quedas aparatosas) conseguiu-se finalmente realizar alguns voos onde o "Protoavis" seguiu autonomamente uma rota preestabelecida, gravando vários parâmetros sobre o seu comportamento. A experiência adquirida ao longo deste ano ficou relatada numa comunicação nas "Jornadas do Mar 2004" e noutra submetida ao encontro nacional de Robótica. Ao longo desta fase contou-se sempre com a cooperação, entusiasmo e conhecimentos, do campeão nacional de aeromodelismo[4] como piloto de testes.

Imagem aérea da Escola Naval.

DESENVOLVIMENTO DO PILOTO AUTOMÁTICO E RECOLHA DE IMAGENS

A fase seguinte consistiu em desenvolver o nosso próprio piloto automático, integrando uma série de sensores e actuadores, e desenvolver um primeiro sistema de recolha de imagens. Assim, durante o ano lectivo 2005/2006, cinco cadetes finalistas[5] dedicaram-se à segunda fase deste projecto. Foi então decidido que o piloto automático usaria microcontroladores PIC 18F478 que interligariam os sensores através de um bus de instrumentação CAN, e que controlariam os actuadores com os sinais PWM habitais para servo-controladores. Nesta fase, usou-se um GPS, sensores de pressão para o tubo de Pitot (Pd), um altímetro (Pa), uma agulha de fluxo (A.Flx), e vários acelerómetros para obter uma referência inercial (I.R.). A informação que viria de todos estes sensores seria comparada (alguma por questões de segurança é redundante) e integrada num controlador PID clássico que actua sobre o motor, sobre os lemes de profundidade e sobre os "aillerons" e a deriva.

Para tornar o controlador mais simples e fiável, foi ainda introduzido um co-piloto entre o piloto automático e os servo-controladores. Este co-piloto consiste num sistema de estabilização (usando sensores de infravermelhos) que provou ser muito eficaz nos testes de voo sob rádio-controlo. Neste momento, os diversos componentes já foram testados individualmente e espera-se realizar brevemente voos completamente autónomos.

Para recolhas de imagem foi instalada uma câmara de video acoplada a um "servo" que permite que esta seja apontada em qualquer direcção. Por enquanto, a EN está a usar um "link" em tempo real de curto alcance, que permitiu já obter imagens aéreas, tiradas do nosso UAV, da EN, da zona da BNL, e de outros locais onde ele tem voado, sendo já possível sobrepor dados de GPS desses locais sobre essas imagens. Embora as imagens tenham, por enquanto, baixa resolução, permitem já testar diversos aspectos da sua utilização, podendo a câmara ser facilmente substituída por outra com melhor resolução ou com capacidade para imagens de infravermelho.

TESTES AO SISTEMA DE ATERRAGEM NUMA LANCHA

Um dos grandes problemas da utilização de UAV em navios, e especialmente em navios pequenos, consiste na dificuldade da sua recolha. Muitos sistemas têm sido propostos e testados, nem sempre com bons resultados. Era por isso muito importante garantir que seria possível recolher o futuro UAV, de forma

A primeira aproximação da aeronave ao N.R.P. "Centauro".

fiável e simples, a bordo de um navio tão pequeno como uma lancha de fiscalização.

Começou-se por fazer testes em terra (no campo de futebol da EN) para testar as diversas técnicas alternativas. Concluiu-se que o sistema de recolha mais fiável consistia no emprego de um determinado tipo de rede e usando asas e fuselagem em polipropileno. Este material está a tornar-se muito popular em aeromodelismo, devido à sua grande resistência, flexibilidade e baixo peso.

O momento da verdade chegou no dia 23 de Março de 2006 quando, graças à disponibilização do N.R.P. "Centauro" pelo Comando Naval, se realizaram os primeiros testes de recolha no mar. As condições atmosféricas eram nesse dia bastante adversas, com elevada precipitação durante o período dos testes e ventos médios de 40 km/h com rajadas que levaram a que, como depois se soube, houvesse restrições à circulação de viaturas nas pontes sobre o Tejo. Apesar disso e graças ao enorme empenho do comandante e guarnição do N.R.P. "Centauro" os testes foram realizados, tendo-se conseguido realizar 5 aterragens com sucesso. A experiência revelou que é possível lançar, fazer voar e recolher estas pequenas aeronaves neste tipo de plataformas mesmo em condições meteorológicas muito adversas.

Foram feitas depois mais duas saídas com o N.R.P. "Centauro", que permitiram "afinar" o processo. No último dia realizaram-se 24 aterragens consecutivas sem qualquer estrago ou falha de aterragem. Embora estes testes tenham sido todos feitos sob rádio controlo e tenham contado com a notável mestria e perícia dos pilotos[6], ficou provado que era possível fazê-lo, e recolhida experiência de como consegui-lo. Resta apenas continuar a desenvolver o piloto automático.

A equipa que realizou a primeira aterragem numa lancha.

A CEREJA EM CIMA DO BOLO

E como se não fosse já suficientemente gratificante a participação neste projecto de todas as pessoas a ele ligadas, eis que se vem a ter conhecimento, em 13JUL06, de que a AFCEA (Armed Forces Communications and Electronics Association) tinha decidido atribuir o prémio "Excelência Europeia num Projecto de Natureza Científica" (European Excellence in a Scientific Project) a um trabalho apresentado pelos alunos mencionados relatando o seu contributo para o projecto.

PROJECTOS FUTUROS

Apesar do muito já conseguido, resta ainda muito por fazer. Ainda há muitas melhorias a fazer no piloto automático, e existe a intenção de desenvolver um controlador baseado em técnicas de Inteligência Artificial que se adapte rapidamente a diferentes configurações da aeronave e a diferentes condições ambientais. Há que introduzir uma nova camada de software para gestão da missão, que permita tornar o sistema resistente a empastelamento e mais flexível na especificação da missão. Há ainda que redesenhar a estrutura da aeronave com os conhecimentos entretanto adquiridos e adaptá-la para possibilitar o alcance desejado ou outro maior. Existem por fim ainda um vasto leque de temas a abordar nos próximos anos, mas pode já ser dito que se tudo correr bem, poder-se-á ter em utilização operacional corrente, dentro de relativamente pouco tempo, o primeiro UAV desenvolvido pela Marinha e construído com a colaboração de empresas nacionais.

(Colaboração da Escola Naval)

Notas

[1] Prof. Doutor Gonçalves Coelho.
[2] Cavadas Aeromodelismo, Lda.
[3] ASPOFs Santos Veloso e Rosado Gaspar
[4] Sr. Fernando Cabeça
[5] Vieira Neves, Canhoto Mendes, Tremoceiro Paiva, Coutinho dos Santos e Gonçalves Mesquita
[6] José Cavadas e Fernando Cabeça.

Prémio AFCEA "European Excellence in a Scientific Project" atribuído a projecto da Escola Naval

Foi atribuído ao aluno da Escola Naval, Victor Miguel Vieira Neves, o Prémio "European Excellence in a Scientific Project" da AFCEA, pelo seu projecto na área das aplicações navais de UAV's.

Na impossibilidade do autor do trabalho premiado, se deslocar à Bulgária, os cadetes Pedro Mendes e Paulo Mesquita , que integraram igualmente áreas do projecto UAV de Aplicação Naval, desenvolvido pelo Departamento de Formação de Engenheiros Navais ramo de Armas e Electrónica da Escola Naval, receberem o Prémio atribuído pela AFCEA Europa, durante o Simpósio TechNet Europe 2006, que decorreu nos dias 19 e 20 de Outubro, em Sófia.

Nesse Simpósio, os cadetes Pedro Mendes e Paulo Mesquita fizeram uma apresentação sobre o projecto desenvolvido na Escola Naval desde 2004, mais precisamente o trabalho desenvolvido ao longo do último ano lectivo no âmbito das Memórias de Fim de Curso da Escola Naval. A excelente apresentação desses cadetes foi muito apreciada pela assistência,

tendo posteriormente o Presidente da AFCEA Portugal, CALM Carlos Rodolfo, recebido do Comodoro Robert Howell, Presidente da AFCEA Europa um elogioso reconhecimento do projecto e da forma como foi apresentado.

A Marinha, pode assim ter confiança que os cadetes que saem da Escola Naval têm capacidade de desenvolver projectos de raiz, e, efectuada a tradicional passagem de serviço para os camaradas mais modernos, aquando da entrega das Memórias de Fim de Curso, capacidade para dar continuidade a projectos de grande envergadura, que o horizonte temporal de um ano lectivo (tempo reservado para as Memórias de Fim de Curso) seriamente restringia a complexidade dos projectos de Investigação e Desenvolvimento da Escola Naval.

A última missão do Bergantim Real

1. ENTRADAS RÉGIAS

O EVENTO E O SEU SIGNIFICADO

Há cinquenta anos, em Fevereiro de 1957, a Rainha Isabel II de Inglaterra visitou oficialmente o nosso País. Viajou até Lisboa no BRITANNIA, que fundeou no dia 18 em frente ao Terreiro do Paço, e foi conduzida para terra no Bergantim Real que, após curta travessia, atracou ao Cais das Colunas.

Deste modo se encerrou um período multissecular da vida do Porto de Lisboa ; mas, na altura, poucos tiveram consciência disso, já que as atenções estavam centradas na importância e significado da visita de uma Rainha de Inglaterra ao nosso País, facto que acontecia pela primeira vez na história. Com efeito, o Bergantim não voltará a navegar, nem poderá ser substituído por idêntica embarcação original [1] em futuras visitas de Chefes de Estado ao nosso País, pelo que não voltará a ver-se a pompa, brilho e circunstância da "Entrada Real" de 1957, em tudo semelhante às que ocorreram em séculos anteriores e nas quais participaram embarcações idênticas.

Decorrido já meio século sobre o evento, é oportuno recordá-lo sob uma perspectiva diferente - a da sua "componente náutica", pois em breve deixará de haver testemunhas presenciais do que se passou, e que foi, afinal, a derradeira presença no rio de Lisboa, de uma grande embarcação propulsionada a remos.

Como todos sabem, o Bergantim usado em 1957, é o que actualmente se encontra exposto na Sala das Galeotas do Museu de Marinha[2] onde deu entrada imediatamente a seguir aos factos aqui descritos.

ENTRADAS RÉGIAS EM LISBOA

Há notícia de deslumbrantes Entradas Régias em Lisboa em séculos anteriores, verdadeiros festivais de arte efémera nas quais o transporte fluvial rivalizava em brilho e ostentação com o cortejo terrestre que se lhe seguia, com ruas engalanadas por arcos de triunfo, panejamentos e todos os demais atavios inerentes à arte efémera[3].

Foto SCH T Sá

O Bergantim Real visto pela alheta de estibordo.

Assim sucedeu com a chegada de Filipe II de Espanha, que desembarcou em Lisboa em 1581 e Filipe III em 1619, e algum tempo depois com outra [4], a entrada de D. Maria Isabel Francisca de Sabóia, noiva de D. Afonso VI, a 2 de Agosto de 1666. Para o seu desembarque foi utilizado um "Bergantim entalhado e dourado, com toldo, cortinas e almofadas de brocado carmesim, com ramos e franjas de ouro e prata e trinta remeiros vestidos de damasco carmesim guarnecidos de passamanes de ouro e prata" [5].

Anos depois, mais uma Rainha desembarcou em Lisboa: D. Sofia de Neuburgo, noiva de D. Pedro II e futura mãe de D. João V. Conhece-se o desenho do Bergantim em que veio para terra, de grande aparato, como se conclui das muitas descrições e gravuras que dele ficaram, uma das quais aqui se reproduz [6].

Já em pleno reinado de D. João V, teve lugar um acontecimento que ficou conhecido na história como "A Troca das Princesas", e que deu ensejo a uma espectacular exibição de luxo e riqueza. No que respeita à componente náutica deste evento é fácil imaginar a imponência, grandeza e número de embarcações utilizadas para garantir o transporte entre Lisboa e Aldeia Galega (e, posteriormente, na viagem em sentido inverso) da Corte de D. João V, que se dirigia ao Caia para participar no acto solene da "entrega" da Princesa D. Maria Bárbara", que ia casar com o Infante de Espanha, e no "recebimento" da Princesa D. Mariana Vitória, futura esposa de D. José I [7].

A divulgação destes factos não podia deixar de ser celebrada e divulgada, por óbvias razões de Estado e para maior prestígio da Monarquia. Entre outras iniciativas visando esse objectivo foram elaborados diversos painéis de azulejos

Entrada Régia de Filipe III em Lisboa – 1619.

O Bergantim de D. Sofia de Neuburgo.

Silhares de azulejos do claustro do Convento da Ordem Terceira de S. Francisco – S. Salvador da Baía.

Bergantim Real entre o Montijo e Belém.

Desembarque da Princesa D. Mariana Vitória.

ilustrando o que se passara, tendo alguns deles sido posteriormente enviados para o Brasil [8]. Estes painéis mostram o que se passou quanto à parte fluvial da viagem de ida da corte desde Lisboa, Belém, para o Montijo, de onde seguiu por via terrestre para Vendas Novas, Elvas e finalmente o Caia, e ao desembarque, em Lisboa, da futura esposa de D. José I.

1957 - PREPARAÇÃO DO BERGANTIM

Em 1957, respeitando a tradição que ficou descrita, e à semelhança do que acontecera com outras visitas de Chefes de Estado ao nosso País, foi decidido que o trajecto da Rainha de Inglaterra entre o BRITANNIA e o Cais das Colunas seria efectuado no Bergantim Real.

A última vez que esta embarcação transportara um Chefe de Estado fora em 1907, conduzindo para bordo do cruzador D. CARLOS I, o Rei e a Rainha D. Amélia, por ocasião do Festival Marítimo de Cascais. A partir dessa data permanecera longos anos em seco, num telheiro na Junqueira, até que, em 1934, participou num cortejo náutico por ocasião das Festas da Cidade. A isto se seguiu novo período de imobilização (cerca de vinte anos consecutivos), em que esteve, também em seco, no Telheiro da Azinheira, na margem sul do Tejo.

Pô-la a navegar de novo em condições de segurança adequadas à missão que ía desempenhar implicava portanto particulares cuidados, quer quanto à embarcação propriamente dita, quer no que respeita à preparação da respectiva guarnição.

As reparações necessárias foram efectuadas na doca seca da Parry & Son, em Cacilhas, onde técnicos altamente qualificados e sabedores fizeram tudo o que era preciso para garantir a sua boa navegabilidade.

A escolha e preparação da guarnição ficou a cargo do Comandante Sena Dentinho, um experiente homem do mar que à data comandava a Escola de Marinharia da Armada e o navio escola SAGRES - a única unidade da Marinha que dispunha de pessoal suficiente e preparado para cumprir aquela missão.

De entre numerosos voluntários, foi escolhido um oficial, o mestre da SAGRES (que manobrava o leme do Bergantim), alguns contramestres e cabos para desempenharem determinadas funções importantes, e oitenta marinheiros e grumetes de manobra para remadores.

A MANOBRA DE REMOS

Em meados do Sec. XX a propulsão a remos ainda era usada na Marinha, mas apenas em algumas embarcações, baleeiras e escaleres, e quási exclusivamente para fins de instrução: já há muito se perdera a prática da manobra duma embarcação a remos daquelas dimensões, bastante maior do que as maiores então em serviço nos navios da Marinha, que eram os escaleres grandes da SAGRES.

A manobra de remos

Segundo o Livro do Grumete, utilizado nas Escolas da Armada (editado em 1963, portanto, posterior em seis anos á data do desembarque de Isabel II), na manobra de embarcações miúdas a remos deviam observar-se os seguintes princípios:

O patrão sentava-se a ré e os remadores nas respectivas bancadas, voltados para o patrão. Havendo 6 bancadas, os remadores designavam-se, de ré para vante, por: vogas, sota- vogas, contra-vogas, contra - proeiros, sota - proeiros e proeiros. Havendo 5 bancadas, teríamos, pela mesma ordem: vogas, sota - vogas, meios, sota - proeiros, e proeiros. Os marinheiros mais antigos eram os vogas. Quando, na embarcação, um oficial tomava conta do leme, o patrão ocupava o lugar de voga.

Os remadores sentavam-se nos seus lugares com a máxima compostura, olhando em frente com a cabeça levantada, queixo recuado, tronco direito, ombros recuados, calcanhares unidos, pés afastados 45 graus e joelhos afastados também.

As ordens do patrão, eram repetidas em voz alta pelo remador mais antigo, que era o voga de BB. É esta repetição que servia de sinal de execução para os movimentos dos remadores.

Supondo que a embarcação se encontrava atracada ao portaló do navio (ou a um cais), as defensas do lado do navio deviam estar de fora. O proeiro e o voga do lado - do navio seguravam a embarcação por meio de croques.

Para largar, o patrão dava as vozes seguintes:

Pronto a largar ! - Os remadores colocavam as forquetas nos seus lugares, introduziam nelas os remos com as pás na água e deixavam-nos prolongados com o costado, na direcção da popa, segurando o punho do remo com a mão de fora. Se a embarcação estivesse desatracada, esta voz era substituída pela de : Prepara remos!

Larga ! - A esta voz, o proeiro afastava a embarcação do navio com a parte do croque oposta à ferragem e o voga, com o croque de ré, manobrava como lhe fosse ordenado pelo patrão; em seguida, estes dois homens arrumavam os croques a meio da embarcação (o voga dispunha o seu com a ferragem para ré e o proeiro para vante), sentavam-se nos respectivos lugares e colocavam os seus remos nas forquetas. Os remadores do lado do navio metiam dentro as defensas.

Uma vez afastada a embarcação, o patrão dava as seguintes vozes:

Arma remos ! - Os remadores agarravam com uma das mãos os punhos dos remos (os de BB com a mão direita e os de EB com a esquerda) e puxavam-nos energicamente para si, de modo que ficassem

perpendiculares ao costado, com as pás horizontais e os forros nas forquetas. Colocavam a mão livre sobre o remo, a um palmo de distância da outra, ambas com as costas para cima, ficando a do punho com o polegar para baixo. Os cotovelos deviam ficar unidos ao corpo e os braços em ângulo recto.

Rema ! - A esta voz, os remadores remavam, guiando a sua cadência pelo voga.

Prolonga remos ! - Os remadores prolongavam os remos com o costado da embarcação, segurando os respectivos punhos com a mão de fora. Esta voz era dada pelo patrão para evitar que os remos batessem em qualquer obstáculo que aparecesse. Como era uma voz de urgência, os remadores obedeciam imediatamente à voz do patrão, não esperando que o voga a repetisse.

Leva remos! - Os remadores colocavam os remos e as pás horizontais, perpendicularmente ao costado da embarcação.

Paira! - Remos de prancha na água, a fim de aguentar a embarcação com menos balanço.

Cia ! - Remar ao contrário, mas em cadência, para a embarcação andar a ré.

Rema a BB ! (ou EB) - Os remadores de BB (ou EB) remam e os de EB (ou BB) levam os remos.

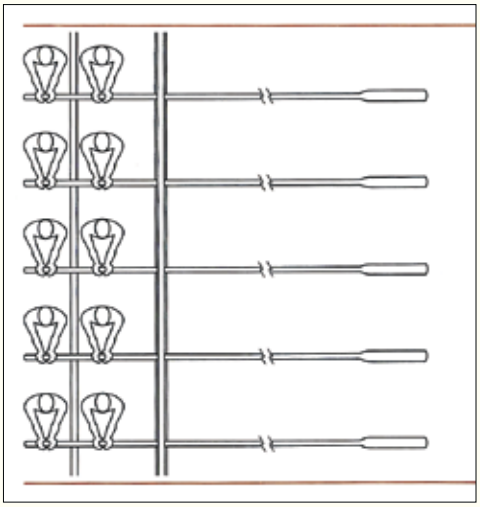
Cia a BB ! (ou EB) - Os remadores de BB (ou EB) ciam e os de EB (ou BB) levam os remos.

Acunha remos ! - Os remadores tiram os remos das forquetas e dos fiéis e serviam- se deles como varas para safar a embarcação, ou para a manter aproada ao mar quando ela estivesse abicada numa praia.

Para atracar a um navio (ou cais) o patrão dava as vozes seguintes:

Proa ! - Os proeiros largavam os remos, pegando no croque o do lado do navio (ou cais) onde se ia atracar. Era costume o voga, em lugar de repetir esta voz do patrão, dizer: Proa larga!

Larga remos ! - Os remadores largavam os remos, que se prolongavam com o costado da embarcação, colocando os do lado do navio (ou cais) as defensas de fora. O proeiro e o voga seguravam a embarcação ao navio (ou cais) por meio dos respectivos croques.



Disposição dos remadores.

Remos na água ! – Os remadores metiam os remos de cutelo na água, aguentando- os com força, para fazer estacar a embarcação. Como era uma voz de urgência, os remadores obedeciam imediatamente à voz do patrão sem esperar que o voga a repetisse.

As vogas, ou remadas, podiam ser executadas em diversas cadências :

Voga ordinária - Remadas seguidas, em cadência natural;

Voga picada - Remadas em cadência apressada;

Voga demorada - Remadas separadas por um intervalo de quatro ou mais segundos em posição de Leva-remos ;

Três em voga - Os remadores davam uma série de três remadas em voga ordinária, param durante quatro segundos, dão depois uma remada, tornam a dar igual intervalo para em seguida fazerem outras três remadas, e assim por diante.

Estavam ainda prevista, entre outras , as seguintes vozes :

Força de remos ! - Os remadores remavam forte, sem alterar a cadência.

Pica a voga !- Os remadores remavam forte, apressando a cadência.

Manso !- Os remadores davam remadas fracas.

Rema !- Esta voz significava que devia passar-se à voga ordinária.

Paira !-As pás assentavam horizontalmente na água para que a embarcação parada desse menos balanço.

Prolonga remos ! - Os remos eram tirados das forquetas, prolongados com o costado da embarcação e os punhos seguros, do lado de fora do costado, por uma das mãos dos remadores.

Remos na água ! - As pás eram metidas verticalmente na água e assim mantidas, para tirarem o seguimento à embarcação.

Acunha remos ! - Os remos eram tirados das forquetas e dos fiéis, para os remadores se servirem deles como varas quando, por exemplo, a embarcação encalhava.

Arvora remos ! - Esta voz era usada nas embarcações de toleteiras para continência à bandeira, chefes de estado, ministros e oficiais generais, ou em regatas, quando a embarcação passa a meta. Os remadores davam aos punhos dos remos um forte impulso para baixo, por forma que fiquem verticais, com os punhos assentes no fundo da embarcação e as pás orientadas de popa à proa.

O Bergantim, com quarenta remos e oitenta remadores, pouco tinha de comparável com as embarcações com que o pessoal da Armada estava familiarizado, não só pelas dimensões mas, principalmente, pelas formas: era muito mais comprido, esguio, de linhas finas, e atingia uma grande velocidade em voga picada, que no entanto só podia manter durante um curto espaço de tempo, dado o grande esforço físico que exigia aos remadores. O seu comportamento a navegar assemelhava-se ao das antigas galés, embora estas o excedessem em tamanho. Tal como elas, o seu raio de giração era muito grande, e, dada a dificuldade em ciar, as guinadas tinham que ser feitas apenas por acção do leme.

Não obstante estas dificuldades, os princípios técnicos básicos da propulsão a remo eram os mesmos, pelo que haveria apenas que adaptá-los às características desta embarcação, e executar tantos treinos quantos os necessários para cada um saber desempenhar rigorosamente as suas funções. Disso se falará no próximo número da Revista da Armada.

(Continua)

Comandante G. Conceição Silva

Notas

[1] Existem réplicas de grandes embarcações a remos, nomeadamente de uma trirreme grega, construída para efeitos de estudo dessa forma de propulsão na Antiguidade. Desconhece-se se existem também reproduções de bergantins, aptos a navegar, mas parece improvável que assim aconteça. O site "Preserved Royal and State Barges" apresenta uma lista das embarcações antigas existente em museus, da qual resulta que a colecção portuguesa (Sala das Galeotas, Museu da Marinha) é, de longe, a maior e melhor do mundo , dado o numero e qualidade dos exemplares de que dispõe.

[2] Foi mandado construir pela Rainha D. Maria I para o casamento do Príncipe D. João, futuro Rei D. João VI, com a Infanta D. Carlota Joaquina e encarregou-se do seu risco e construção o famoso construtor naval Torquato José Clavina, que o concluiu em 1780 na Ribeira das Naus.

[3] Sobre o assunto, ver : Arte Efémera. Em Portugal, edição do Museu Calouste Gulbenkian, Lisboa 2001; Alves, Ana Maria - Entradas Régias Portuguesas, Ed. Livros Horizonte, Lisboa

[4] Bem mais modesta. Ver Cutileiro, As Galeotas Reais, p.121

[5] Cutileiro, As Galeotas Reais, p.119

[6] É curioso notar o título desta gravura:"BERGANTIM REAL sive MYOPARO REGIUS, …(etc). O vocábulo MYOPARO (myoparo, onis) significa "navio estreito e comprido de que se serviam os piratas"- o que sugere as qualidades de manobra e sobretudo de velocidade a que adiante se faz mais detalhada referência.

[7] A "Troca das Princesas" teve lugar em 19 de Janeiro de 1729.

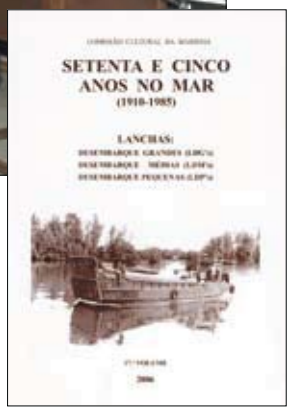
[8] Os paineis de azulejos estão no Claustro do Convento da Ordem Terceira de S. Salvador da Baía.No Brasil havia igualmente Bergantins (ver Fig. 6) , se bem que mais modestos que os de Lisboa. Em 1962 encontrava-se um na Ilha das Cobras (Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro), fazendo a Internet referência a outros que naquele país estão conservados.

Concluída a Colecção
SETENTA E CINCO ANOS NO MAR
(1910-1985)

Presidida pelo Almirante CEMA, realizou-se no passado dia 7 de Dezembro, na Biblioteca Central, a apresentação do 17º volume – "Lanchas de Desembarque". Perante numerosa assistência que incluía antigos comandantes da Esquadrilha de Lanchas da Guiné, do Zaire e do Niassa, das lanchas de desembarque grandes (LDG's) e patrões das de desembarque médias e pequenas (LDM's e LDP's), o CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, informou que o presente volume reporta-se às 7 LDG's, 64 LDM's e 26 LDP's, unidades que na sua maioria actuaram exclusivamente nos três teatros de operação africanos.

Referiu-se depois a alguns aspectos mais salientes do respectivo historial, inclusive episódios que viveu a bordo das LDM's quando desempenhou, na Guiné, o cargo de comandante de um Destacamento de Fuzileiros Especiais, distinguindo as esforçadas e valorosas guarnições das unidades atribuídas à Esquadrilha de Lanchas daquele território. O Presidente da Comissão Cultural disse seguidamente que *com a publicação do presente volume fica terminada a colecção "Setenta e Cinco Anos no Mar (1910-1985)", principiada em 1989 por iniciativa do capitão-de-mar-e-guerra José Agostinho de Sousa Mendes, a quem presto a minha sentida homenagem e que até à data da sua morte publicou os primeiros 10 volumes. A feitura dos últimos sete, da responsabilidade da Comissão Cultural da Marinha, só foi possível devido à dedicação e competência de um grupo de oficiais e sargentos do qual fizeram parte o saudoso capitão-de-mar-e-guerra Rodolfo da Veiga Prata de Vasconcelos Castelo, entretanto falecido e o capitão-de-fragata Henrique de Jesus Palma Ferreira Pinto, sucessivamente coadjuvados pelo sargento artilheiro Albino Reis Correia Pinto e pelos sargentos detectores Henrique Jaime Fernandes e Aníbal Felipe Lopes.*

Foto Cabo L Figueiredo



Ao terminar fez votos para *que a colecção agora concluída e que vem na sequência da obra do comandante Marques Esparteiro "Três Séculos no Mar (1640-1910)", desperte interesse no sentido de serem desenvolvidas investigações históricas relativas às unidades navais da Marinha de Guerra Portuguesa que prestaram serviço nos primeiros 75 anos da República.*

Seguidamente usou da palavra o Comandante Martins e Silva, que relatou sucintamente a sua experiência enquanto primeiro comandante da primeira LDG que a nossa Marinha teve, a "Alfange".

Depois de referir que acompanhou a fase final da construção do navio na Figueira da Foz, lembrou a preparação inicial da "Alfange", que inicialmente se destinava a Angola mas foi atribuída à Guiné. Tal obrigou à montagem de radar, girobússola e chapa balística, para proteger as áreas mais sensíveis, após o que o navio seguiu para comissão em Outubro de 1965. Naquele território, atravessado por numerosos cursos de água e braços de mar, a presença de uma LDG revelou-se de grande utilidade tendo a "Alfange" efectuado cerca de 62 missões logísticas e participado em 24 operações militares nos dois anos que durou a comissão do seu primeiro comandante. No final o navio tinha efectuado mais de 2.400 horas de navegação, transportado 16 mil homens e quase 7 mil toneladas de carga.

O comandante Martins e Silva complementou a sua apresentação com o relato de alguns episódios ocorridos durante a comissão, uns de carácter operacional em que "Alfange" interveio em zonas onde a guerrilha era especialmente activa, outros no âmbito do apoio logístico dado especialmente ás forças terrestres e ás populações.

O orador terminou referindo que, tratando-se da primeira comissão de um navio daquele tipo, registou todos os elementos de carácter operacional e logístico dos locais que a "Alfange" foi sucessivamente utilizando, tendo elaborado uma publicação denominada "Elementos para um Roteiro das LDG's na Guiné", precioso trabalho que serviu posteriormente para o treino dos comandantes de LDG que operaram naquele território.

(Colaboração da Comissão Cultural da Marinha)

COLECÇÃO "SETENTA E CINCO ANOS NO MAR (1910-1985)"

Volume	Titulo	Edição
I	Cruzadores - Cruzadores Auxiliares - Canhoneiras - Lanchas de Fiscalização.	1989
II	Torpedeiros - Contratorpedeiros	1989
III	Avisos de 1º Classe	1989
IV	Avisos de 2ª Classe	1990
V	Submersíveis - Submarinos	1991
VI	Fragatas Diversas	1991
VII	Fragatas das Classes "Almirante Pereira da Silva" e "Comandante João Belo"	1992
VIII	Corvetas das Classes "Comandante Almeida Carvalho", "João Coutinho" e "Baptista de Andrade"	1993
IX	Patrulhas das Classes "S.Miguel", "Príncipe" e "Maio"	1997
X	Navios Patrulha da Classe "Cacine"	1999
XI	Draga-Minas das Classes "S.Jorge" e "Ponta Delgada"	2001
XII	Draga-Minas da Classe "S.Roque", Draga-Minas e Caça-Minas da Classe "Faial". Outros Draga-Minas,Caça Minas e Lança-Minas	2002
XIII	Navios-Petroleiros, Navio-Reabastecedor e Navios-Escolas	2004
XIV	Navios Auxiliares: Navios Depósito, Navios de Apoio Logistico, Navios Balizadores, Navios de Transporte e Navio de Salvação	2004
XV	Lanchas: Canhoneiras, de Vigilância e Socorro (LVS´s) e de Fiscalização Grandes (LFG'S)	2005
XVI	Lanchas de Fiscalização Pequenas (LFP's)	2005
XVII	Lanchas de Desembarque	2006

Estas publicações encontram-se à venda na Revista da Armada, Museu de Marinha e Biblioteca Central da Marinha ao preço de 12,50€ por volume e de 200€ a colecção completa.

TOMADAS DE POSSE

DIRECTOR DO INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

● Decorreu no dia 31 de Outubro de 2006, nas instalações do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), em Caxias, a tomada de posse do novo Director, CMG Aniceto Garcia Esteves, tendo a cerimónia sido presidida pelo VALM Medeiros Alves, Director-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima.

Foto Júlio Tito

Para além dos militares e civis do ISN e de outros convidados, estiveram presentes a Governadora Civil de Lisboa, o representante do Presidente da Câmara de Oeiras, o General Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança, o representante do Presidente do Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil, o 2º Comandante Naval em representação do Comandante Naval, o Superintendente dos Serviços Financeiros, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha, o Director do Serviço de Pessoal, o Director de Infra-Estruturas, o Director de Navios, o Subdirector-Geral da Autoridade Marítima e 2º Comandante-Geral da Polícia Marítima, os Chefes dos Departamentos Marítimos e Comandantes Regionais da Polícia Marítima do Continente, o representante do Director de Faróis, o Director da Escola da Autoridade Marítima, o Chefe do Estado-Maior da Polícia Marítima, o Chefe do Gabinete e Director Técnico da DGAM, os Capitães dos Portos e Comandantes Locais da Polícia Marítima do Continente, o Comissário Comandante da PSP de Oeiras e o Comandante dos Bombeiros Voluntários de Paço d'Arcos. Assistiram também diversos oficiais e graduados e agentes da Polícia Marítima representando os Comandos Locais da Polícia Marítima do Continente.

Na sua alocução, o Director empossado agradeceu a confiança em si depositada para o exercício deste cargo e afirmou a sua lealdade, dedicação e cooperação, prometendo ser exigente mas compreensivo e, acima de tudo, justo e imparcial. Recordou ainda que ao longo dos 114 anos da sua existência, o ISN já salvou 35.000 vidas e participou na salvação de 10.000 embarcações, tendo prestado assistência a mais de 560.000 pessoas. O VALM DGAM/CGPM, no essencial do seu discurso, relevou a importância do salvamento e socorro marítimo, clarificou a relação hierárquica vertical instituída por lei e a dependência funcional das estações salva-vidas e do pessoal das embarcações, exigindo de todos rigor e disciplina e afirmou: "Importa garantir e manter o relacionamento adequado com órgãos públicos e privados que prestam apoio de cariz benemérito e humanitário à Marinha e à Autoridade Marítima através do seu órgão, o ISN, e que permite criar sempre melhores condições e satisfazer os requisitos do salvamento marítimo e manter a esperança naqueles que por algum motivo necessitam de ser salvos no mar e que é a razão de ser e o significado do estandarte do ISN pela designação SPES. Vivemos para que outros vivam".

A cerimónia terminou com um porto de honra, em ambiente de franca confraternização.

O Comandante Garcia Esteves é natural de Rio Frio – Bragança, entrou para a Marinha em 1968, estagiou em Moçambique a bordo do N.R.P. "João Coutinho" e serviu como oficial de guarnição e oficial imediato durante cerca de 14 anos em várias unidades navais do tipo patrulha, draga-minas, corveta e fragata. Especializou-se em Artilharia e comandou o NRP "Lagoa" e o NRP "Augusto Castilho".

Dentre as várias funções desempenhadas em terra, salientam-se as comissões no Comando Naval dos Açores e no Comando Naval do Continente, na Direcção do Serviço de Instrução e Treino, na Comissão Conjunta Político-Militar constituída para implementar os Acordos de Paz em Angola, 2º Comandante da Base Naval de Lisboa, na Divisão de Informações do Estado-Maior General das Forças Armadas, Comandante da Esquadrilha de Navios Patrulha, Comandante da Zona Marítima do Norte, em acumulação com as funções de Chefe do Departamento Marítimo do Norte, Capitão do Porto de Leixões e do Porto do Douro e Comandante Regional e Local da Polícia Marítima.

Na sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

DIRECTOR DO PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN

● No passado dia 5 de Dezembro realizou-se nas instalações do Planetário a cerimónia de tomada de posse do Director deste órgão cultural, o CMG Costa Mateus, que substituiu o CMG Monteiro Santos.

Foto Rui Saltã

Após a tradicional leitura da Ordem, o CALM Leiria Pinto, Presidente da Comissão Cultural da Marinha, que presidiu à cerimónia em representação do ALM CEMA, referiu-se em termos elogiosos ao Director cessante, salientando que a sua acção tinha sido decisiva, não só para o êxito da recente substituição do sistema de projecção astronómico e obras inerentes como também para o desenvolvimento dos meios informáticos da unidade.

Dirigindo-se ao novo Director o Presidente da Comissão Cultural, declarou que este acabara de receber um planetário perfeitamente modernizado e com amplas capacidades que deverão ser exploradas, desejando-lhe felicidades no desempenho do cargo.

Ao finalizar o evento o CMG Costa Mateus, depois de enunciar as linhas mestres que nortearão a sua acção disse que *para a consecução destas linhas de acção, será imprescindível a colaboração de todos, sublinho de todos, os militares e civis que prestam serviço no Planetário, aos quais me dirijo agora, para lhes dizer que conto com o vosso precioso contributo, aos diferentes níveis de responsabilidade. Pela minha parte, tudo farei para fomentar a constituição de uma verdadeira equipa, porque só com espírito de cooperação entre todos poderemos assegurar que o nosso Planetário – que há muito pouco tempo, e sem disso fazer alarde, atingiu os 3 milhões de assistentes – continuará a sua missão.*

O CMG António José da Costa Mateus nasceu em 01SET47, em Arganil, e ingressou na Escola Naval, tendo sido promovido a guarda-marinha em JAN70.

Fez parte da 1ª guarnição da corveta "João Coutinho" (FEV70-AGO72) na qual cumpriu uma comissão de serviço em Moçambique. Tendo-se especializado em Armas Submarinas em 1973, foi Chefe do Serviço A/S da fragata "Alm. Magalhães Corrêa" (JAN74 – JAN76) e instrutor na Escola de A/S (JAN76-AGO79).

Comandou o patrulha "Zambeze" (AGO79-DEZ81), prestou serviço como oficial adjunto na Capitania do porto de Leixões (FEV82-FEV84), foi Chefe da Divisão de Informações do CNC (AGO84-OUT85) e oficial de Planeamento de Informações na Divisão C2 do CINCIBERLANT (OUT85-JUN89).

Prestou serviço nas Forças de Segurança de Macau, como 2º Comandante da Polícia Marítima e Fiscal (JUL89-FEV94), na Divisão de Inf. do EMA (JUN94-NOV97), foi Director do Ensino da Escola Superior de Tecnologias Navais (NOV97-SET00), 2º Comandante da Escola Naval (SET00-SET01) e foi Director da DAS até à sua passagem a RES, tendo ainda prestado serviço na DGAM e na Cooperação (DGPDM).

Frequentou o CGNG (1984) e o CSNG (2001/2002).

Na sua folha de serviço consta, diversas condecorações e louvores.

A Relevância do Património Documental

O ser humano, assim como as instituições, necessitam de uma identificação só possível conhecendo as suas raízes, ou seja, a sua História, que deve procurar relatar a ocorrência tal e qual como aconteceu, isto é, descrever a realidade passada. A metodologia para alcançar este objectivo é diversa, devendo seguir a Teoria da Incerteza, o que significa que a História não se pode basear simplesmente em factos dogmáticos, mas todos têm que ser questionados e só aceites como próximos da verdade quando existirem fontes que os confirmem.

Assim, é primordial para a feitura da História, a consideração das fontes, que são compostas por testemunhos presenciais, materiais ou documentais. O conjunto destes testemunhos constitui o denominado Património Cultural que, recebido dos que nos antecederam, temos o dever de o transmitir, se possível, ampliado e consolidado aos que nos sucederão.

Reportando o caso da Marinha como Instituição, é obvio que também tem de ter a sua História que será construída com base no seu Património Cultural, devidamente preservado, estudado e divulgado. É certo que neste âmbito a principal responsabilidade cabe aos Órgãos Culturais da Marinha, no entanto, no que respeita aos testemunhos documentais a sua preservação tem de ser uma preocupação geral.

A acção de preservar começa nos Comandos, Estabelecimentos, Órgãos e Serviços, através de uma correcta classificação, conservação e arquivo dos documentos, que serão mantidos em Arquivo Corrente até cessar a sua utilidade administrativa. Em seguida deverão ser transferidos e entregues no Arquivo Central da Biblioteca Central da Marinha, a quem compete *receber, guardar, conservar, catalogar, recuperar informação e avaliar e seleccionar os arquivos ou documentos que lhe sejam remetidos por comandos, forças e outros órgãos da Marinha…*, propondo *a transferência para o Arquivo Histórico dos documentos relativamente aos quais tal se justifique*. Por sua vez, ao Arquivo Histórico compete… *guardar, conservar, catalogar, recuperar informação e apoiar a investigação dos documentos, cartas e iconografias nele existentes… ,* assegurando deste modo que toda a documentação de valor histórico ou probatório seja preservada, em condições ambientais adequadas e possa ser consultada publicamente. É por isso que actualmente o nosso Arquivo Histórico possui fundos documentais de grande valor, sendo de salientar que parte dessa documentação tem sido exposta, com muito sucesso, em diversas exposições, nomeadamente as que se têm realizado quando das celebrações do Dia da Marinha.

Um dos depósitos do Arquivo Central da Marinha.

Há que mencionar igualmente o facto da Sala de Leitura do Arquivo Histórico receber diariamente historiadores e investigadores de diversas nacionalidades (cerca de um milhar por ano) e que continuamente estão a ser solicitadas informações através de diversos meios, nomeadamente os relacionados com as novas tecnologias de comunicação.

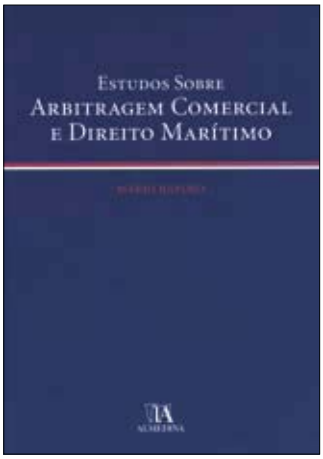
Constata-se, no entanto, que presentemente um vasto espólio documental, cujo o interesse administrativo há muito terminou e parte do qual é de relevante valor histórico, ainda não deu entrada no Arquivo Central. Este património, além de na generalidade se encontrar em deficientes condições de preservação, está interdito ao estudo e à divulgação. Saliente-se que, na prática, um documento inacessível é como se não existisse.

Deste modo, considera-se importante a transferência para o Arquivo Central de toda a documentação existente nos Comandos, Estabelecimentos, Órgãos e Serviços da Marinha que já não tenham qualquer utilidade para a administração corrente. Só assim se poderá consolidar o Património Documental da Marinha e continuar a construir a sua História.

J. L. Leiria Pinto
CALM

Estudos sobre Arbitragem Comercial e Direito Marítimo

Foi recentemente publicado, em Dezembro de 2006, pela Almedina, um livro do Dr. Mário Raposo na linha de publicações anteriores a que o ilustre jurista nos habituou sobre direito comercial marítimo, e no qual se incluem, entre outros temas, textos seus sobre transporte de mercadorias e os trabalhos preparatórios da lei marítima de Macau, com comentários técnicos sobre alguns antecedentes, e enquadramento em que os mesmos ocorreram, designadamente o conjunto de diplomas publicados em 1986/87, quando o Dr. Mário Raposo era, aliás, o titular governamental da pasta da Justiça.



Sobretudo quanto ao contrato de transporte marítimo de mercadorias, o fretamento e, também, a Lei dos Tribunais Marítimos de 1986 – cuja publicação vinha sendo reclamada até por imperativo constitucional -, é de elementar justiça reconhecer ao Dr. Mário Raposo o grande impulso que o quadro legal comercial marítimo conheceu, em Portugal, sob a sua orientação, tendo-lhe conferido uma base de tratamento doutrinário e regimental que, nas décadas anteriores, apenas tinha visto paralelo no início dos anos setenta com a acção que levaria à publicação de vários diplomas sobre recepção de (várias) convenções internacionais, ilícitos de poluição marítima e, fundamentalmente, do Regulamento Geral das Capitanias.

Pela importância das matérias tratadas no livro ora publicado, sublinham-se, de entre outras, os comentários do autor – e respectivo tratamento doutrinário – sobre arbitragem e imparcialidade dos árbitros, limitação legal da responsabilidade do transportador de mercadorias, arresto de navios e, ainda, a sua própria perspectiva sobre as funções e responsabilidade das sociedades classificadoras, a qual se encontra complementada com uma breve e interessante nota de direito comparado.

Na sequência de livros anteriores em que o Dr. Mário Raposo se debruça sobre o mesmo contexto de matérias, esta nova publicação assume-se, desta forma, como mais um valioso elemento de estudo doutrinário sobre uma disciplina em que, como é sabido, não são frequentes as obras de especialidade levadas ao prelo, sendo, notoriamente, muito poucos, os docentes que em sede universitária tratam, com a profundidade exigida, tais matérias, pelo que se saúda, com satisfação, mais este conjunto de estudos que o conhecido jurista marítimo-comercialista oferece à comunidade científica e técnica que com tais problemas lida no seu quotidiano.

Foi, precisamente, graças à estirpe e superior qualidade de juristas como o Dr. Mário Raposo, que, durante décadas, a Comissão de Direito Marítimo Internacional adquiriu o prestígio que lhe foi, e é, unanimemente reconhecido, constituindo uma obrigação institucional, e pública, do Estado Português, o seu ressurgimento, ainda que com a adaptação exigível.

Luís da Costa Diogo
Assessor do VALM DGAM

Das Lanchas de Fiscalização Pequenas (LFP)

Apesar de estarmos cônscios que a portaria n.º 23400 que aumentou ao efectivo dos navios da Armada as lanchas de fiscalização "ARCTURUS", "ALDEBARAN" e "PROCION" e que a portaria n.º 495/70 que aumentou ao efectivo as lanchas de fiscalização "SIRIUS" e "VEGA" determinaram que aquelas cinco lanchas ficassem a pertencer à classe "BELLATRIX", situação que discordamos, pois embora tivessem as mesmas dimensões: comprimento de fora a fora 20,72 metros, boca 5,05 metros e pontal 3,10 metros e aparelho propulsor igual, constituído por dois motores Diesel Cummins NRTO-6M com 225 HP cada, a 1800 r.p.m. havia outras características em que diferiam substancialmente como pode ser comprovado no quadro a baixo.

Existiram ainda mais três lanchas de fiscalização com as mesmas dimensões e aparelho propulsor, construídas no Arsenal do Alfeite, que receberam os nomes de "ALVOR", "ALBUFEIRA"[1] "ALJEZUR" as quais desde sempre constituíram uma classe à parte: a classe "ALVOR".

Pelos números apresentados no quadro é fácil verificar que as cinco "ARCTURUS" ainda se encontram mais afastadas das oito "BELLATRIX" do que as três "ALVOR" e se estas constituem uma classe à parte com maior força de razão deveriam as cinco "ARCTURUS" ser consideradas , também, uma classe autónoma.

Aliás estamos em crer que as três "ALVOR" só não terão sido englobadas numa única classe de dezasseis unidades pelo facto de terem sido baptizadas com nomes, de povoações algarvias e não com nomes de estrelas.

Os motivos das cinco "ARCTURUS" terem ficado com os deslocamentos e o calado máximo superiores e a velocidade máxima inferior aos das oito "BELLATRIX" foi o facto de na sua construção ter sido utilizada chapa de maior espessura, das capacidades dos tanques de aguada e de combustível serem maiores e ainda do guincho do ferro ser de um modelo diferente mais volumoso e mais pesado.

LFP "FOMALHAUT" da classe "BELLATRIX" vendo-se nitidamente as cinco vigias de forma rectangular existentes no costado e a pequena coluna, a BB da superstrutura da ponte, suportando a antena do radar.

LFP "ALDEBARAN" gémea da "ARCTURUS", da "PROCION" da "SIRIUS" e da "VEGA", podendo ver-se as oito vigias circulares no costado e a antena do radar no galope do mastro situado no plano de mediania do navio.

Mas além destas diferenças não detectáveis à vista, (exceptuando talvez o guincho do ferro), havia outras, exteriores, que permitem fazer a destrinça facilmente: assim as oito lanchas construídas no estaleiro alemão[2] têm dez vigias rectangulares no casco, cinco a cada bordo, enquanto que as cinco lanchas "ARCTURUS" têm quinze pequenas vigias circulares, sete no costado de BB e oito no de EB. Por outro lado a antena do radar (Decca 303) nas oito "BELLATRIX" está montada no topo de uma pequena coluna posicionada a BB da superestrutura da ponte ao passo que nas cinco "ARCTURUS" aquela antena de radar está instalada no galope de um mastro que tem quase o dobro da altura e que, como quase todos os mastros, se encontra colocado no plano de mediania do navio.

Por tudo o que atrás fica escrito é nossa opinião que aquelas treze lanchas, que foram baptizadas com nomes de estrelas, não deveriam ser consideradas como pertencendo a uma única classe mas sim a duas: a classe "BELLATRIX", composta pelas oito unidades construídas no estaleiro alemão e a classe "ARCTURUS" constituída pelas "ALDEBARAN",

NOME	INDICATIVO VISUAL	DATA DE AUMENTO AO EFECTIVO	LOCAL DE CONSTRUÇÃO	DESLOCAMENTO MÁXIMO TONELADAS	DESLOCAMENTO STANDARD TONELADAS	CALADO MÁXIMO METROS	VELOCIDADE MÁXIMA NÓS
BELLATRIX	P363	29.5.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
CANOPUS	P364	15.6.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
DENEB	P365	15.6.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
ESPIGA	P366	04.8.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
FOMALHAUT	P367	04.8.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
POLLUX	P368	23.8.61	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
ALTAIR	P377	13.1.62	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
RIGEL	P378	13.1.62	Alemanha	27,6	24,0	1,24	15,1
ALVOR	P1156	09.6.67	Alfeite	35,7	30,8	1,60	12,3
ALBUFEIRA	P1157	09.6.67	Alfeite	35,7	30,8	1,60	12,3
ALJEZUR	P1158	18.1.68	Alfeite	35,7	30,8	1,60	12,3
ARCTURUS	P1151	17.5.68	Alfeite	40,0	35,2	1,81	11,9
ALDEBARAN	P1152	17.5.68	Alfeite	40,0	35,2	1,81	11,9
PROCION	P1153	17.5.68	Alfeite	40,0	35,2	1,81	11,9
SIRIUS	P1154	21.9.70	Alfeite	40,0	35,2	1,81	11,9
VEGA	P1155	21.9.70	Alfeite	40,0	35,2	1,81	11,9

"PROCION", "SIRIUS", "VEGA" e a própria "ARCTURUS", construídas todas cinco no Arsenal do Alfeite.[3]

De facto afigura-se-nos muito estranho que possam ser considerados como pertencendo à mesma classe oito navios tendo o deslocamento máximo de 27,6 toneladas e o calado máximo de 1,24 metros e outros cinco com o deslocamento máximo de 40 toneladas e o calado de 1,81 metros.

Todas as dezasseis LFP's atrás citadas estavam armadas com uma metralhadora Oerlikon de 20 mm MK II montada em caça.

A algumas unidades foi adicionado um lança foguetes de 37 mm comportando trinta e duas munições e instalado na parte superior do reparo da Oerlikon, nomeadamente na "BELLATRIX", "CANOPUS", "DENEB", "ALJEZUR", "ARCTURUS", "ALDEBARAN" e "PROCION". Parte das LFP´s receberam protecção, constituída por chapa balística, na ponte, na casa dos motores e no cofre de munições prontas, nomeadamente a "ARCTURUS", a "ALDEBARAN" e a "PROCION".

Certas publicações afirmam que a classe "BELLATRIX", pretensamente constituída por treze LFP, teria sido a classe de navios mais numerosa que jamais existira na Armada Nacional.

Como, julgamos ter provado que, afinal, se deveriam tratar de duas classes diferentes uma constituída por oito e outra por cinco unidades, a classe mais numerosa, no que se refere a N.R.P.'s continua a ser a das dez Lanchas de Fiscalização Grandes da classe "ARGOS", construídas de aço, mais tarde igualada em número pela classe "CACINE" de navios-patrulha quatro dos quais, actualmente, ainda fazem parte do Efectivo dos Navios da Armada.

A propósito de falar em classes de navios numerosas ocorre-nos que, durante a Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos fizeram construir uma classe de 29 cruzadores iguais – a classe "CLEVELAND" – com 10.000 toneladas de deslocamento standard, 186 metros de comprimento de fora a fora, podendo atingir a velocidade de 33 nós e artilhados com doze peças de 152 mm e mais doze de 127 mm além de numerosas Bofors de 40 mm e Oerlikons de 20 mm.

E aquela classe só não atingiu o número de 37 cruzadores porque oito unidades, durante a construção, foram transformados em porta-aviões ligeiros de esquadra.

Mas enfim... é preciso ver-se que se trata dos Estados Unidos com toda a sua colossal máquina industrial.

Além das dezasseis LFP já mencionadas a Armada Portuguesa possuiu mais vinte e cinco unidades com aquela classificação, a saber: quatro da classe "ANTARES"[4] construídas de resina de poliester reforçada com fibra de vidro; seis da classe "JÚPITER", duas da classe "DOM ALEIXO" e seis da classe, "ALBATROZ"[5] todas catorze construídas de aço. Também em todas as dezoito unidades destas quatro classes agora referidas o armamento era constituído por uma metralhadora Oerlikon de 20 mm montada em caça.

A LFP "ALVOR" gémea da "ALBUFEIRA" e da "ALJEZUR".

LFP "PROCION" gémea da "ARCTURUS". Note-se a semelhança com as unidades da classe "ALVOR".

Para finalizar falta citar sete unidades desirmanadas que também foram classificadas LFP e que passamos a inumerar: a lancha-canhoneira de rodas "TETE" de 1920 e a lancha de fiscalização fluvial "RIO MINHO" construída de madeira, em 1956, que no dia 9 de Outubro de 1959 foram ambas reclassificadas Lanchas de Fiscalização Pequenas; a "CASTOR"[6] concebida especialmente para o lago Niassa. Construída em 1963 também estava armada com uma metralhadora Oerlikon de 20 mm, em caça; a pequena "ALGOL" armada apenas com duas metralhadoras MG42 de 7,62 mm; e a mais pequena de todas mas também a mais veloz, (capaz de atingir 32 nós), que depois de ter sido chamada "CORSÁRIO" (de 1972 a 1983), foi aumentada ao efectivo dos navios da Armada como a LFP "ÁTRIA" e utilizada na fiscalização do Rio Minho, posto o que passou a ser a UAM "TAÍNHA", tendo ficado adstrita à Esquadrilha de Submarinos; a "SABRE" produto da transformação do navio de rodas "CHIRE" da empresa Sena Sugar Estates. Ficou armada com duas Oerlikons de 20 mm instaladas uma em caça e uma em retirada; por último a "RIO MINHO" construída de aço, em 1991, armada com uma metralhadora HK – 21 de 7,62 mm, que continua ao serviço tal como as cinco "ARGOS", as quatro "CENTAURO" e a "ÁGUIA" e a "CISNE" únicas sobreviventes das seis da classe "ALBATROZ".

As LFP são grandes pequenos navios tendo, a maioria delas, participado na Guerra do Ultramar onde tiveram uma actuação brilhante tendo-se batido com grande galhardia.

José Ferreira dos Santos
Capitão da Marinha Mercante
Membro Efectivo da
Academia de Marinha

Notas

[1] Em 1973 o NRP "ALBUFEIRA" passou a ser U.A.M., tendo sido rebaptizado "TIBAR" e atribuído ao Comando da Defesa Marítima de Timor. A metralhadora Oerlikon foi desembarcada e a lancha deixou de ser cinzenta passando a ser pintada de branco.

[2] Bayerische Schiffbaugesellschaft mbH, em Erlenbach / Main.

[3] Quanto às oito LFP construídas no Arsenal do Alfeite, (As três "ALVOR" e as cinco "ARCTURUS"), são muito semelhantes e portanto muito difíceis de distinguir. Pela observação de fotografias a única diferença que conseguimos encontrar é, em ambos os bordos, o distanciamento entre as duas vigias mais de ré, do costado, que é menor, (cerca de metade), nas "ALVOR" do que nas "ARCTURUS".

[4] Duas unidades da classe "ANTARES", construídas de resina de poliester, na Grã-Bretanha, que se chamavam "SIRIUS" e "VEGA" e se perderam aquando da invasão indiana da Índia Portuguesa não devem ser confundidas com a "SIRIUS" e a "VEGA", construídas de aço, no Arsenal do Alfeite, e que eram gémeas da "ARCTURUS", da "ALDEBARAN" e da "PROCION".

[5] Neste número de seis está incluída a "CONDOR", ex-P1166, que passou a UAM e foi atribuída à Defesa Marítima da Madeira. Por outro lado a "ALBATROZ" e a "AÇOR" foram transferidas para a Marinha de Timor-Leste tendo recebido os nomes de "OÉ- CUSSE" e "ATAÚRO".

[6] Além da "CASTOR" também operaram no lago Niassa a "REGULUS" da classe "ANTARES" e a "MARTE", "MERCÚRIO", "SATURNO" e "URANO" todas quatro da classe "JÚPITER". Os seus transportes, por terra, desde o litoral até ao lago, constituíram seis pequenas epopeias.

Em 5 de Agosto de 1968 o NRP "CASTOR" transitou para a Marinha do Malawi tendo sido rebaptizado "JOHN CHILOMBWE" e em 21 de Março de 1970 foi a vez do NRP "REGULUS" que passou a chamar-se "CHIBISA". Foram constituir o embrião da Marinha do Malawi numa operação rodeada do maior secretismo liderada por oficiais da Armada Portuguesa.

INAUGURAÇÃO DA SEDE NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DE FUZILEIROS

● No passado dia 2 de Dezembro em cerimónia presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, foi inaugurada a Sede Nacional da Associação de Fuzileiros, sita no edifício da Delegação Marítima do Barreiro.

No acto, estiveram também presentes na mesa da Presidência, o Dr. Pinheiro de Carvalho, Presidente da Câmara Municipal Barreiro e os Presidentes da Mesa da Assembleia-geral, VALM Reis Rodrigues, da Direcção, CMG FZ Manuel Mateus, e do Conselho Fiscal, CMG FZ Cardoso Moniz.

Fotos 1SAR FZ Silva

Ainda, como Convidados de Honra, estiveram presentes os VALM Vargas de Matos, Comandante Naval; o CALM Carvalho Abreu, Comandante do Corpo de Fuzileiros, e os CALM's DI, Borges Brandão; DSN, Goulart Porto e Rui Abreu; DN, Pais Loureiro; e os Cmdts da Escola, CMG FZ P. Carmona e CFR FZ F. Campos da Base de Fuzileiros.

E bem assim outras entidades de âmbito Governamental e Autárquico, Marinha, Corpo de Fuzileiros, Ex-comandantes do CCF, Ex-Presidentes dos Órgãos sociais, Associações de Combatentes e de Marinheiros, Núcleos de Fuzileiros do Porto, Tomar e Jeromenha, sócios Fundadores, condecorados com a Ordem Militar da Torre Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, Honorários e Beneméritos e sócios em geral e em número de mais de trezentos.

No discurso alusivo, o Presidente da Direcção enalteceu o trabalho de equipa desenvolvido referindo todos os apoios recebidos e enfatizou os apoios da Marinha nas pessoas do Alm Ex-CEMA Vidal Abreu e do CEMA, ALM Melo Gomes que ao abrigo do art.º 8º dos Estatutos foram agraciados com o título de Sócios Honorários e distintivo de lapela em ouro da Associação Nacional Fuzileiros.

(Colaboração do Presidente da Direcção, CMG FZ A. M Mateus)

ASSINATURA DE PROTOCOLO DE COOPERAÇÃO ENTRE A BRIGADA FISCAL DA GNR E O ARSENAL DO ALFEITE

● A Brigada Fiscal, Unidade Especial da Guarda Nacional Republicana, e o Arsenal do Alfeite celebraram a 14 de Dezembro de 2006 um protocolo de cooperação, tendo em vista a manutenção das embarcações do Serviço Marítimo da Brigada Fiscal, em particular das Lanchas de Vigilância e Intercepção.

O protocolo de cooperação, para além da prestação por parte do Arsenal do Alfeite de serviços de manutenção preventiva e correctiva, abrange a colaboração técnica e apoio logístico e, ainda, a formação de militares da Brigada Fiscal nesta área de intervenção especializada.

Este protocolo, firmando o empenho de colaboração entre as duas instituições públicas, reconhece também a qualidade de serviço, as boas práticas e profissionalismo do Arsenal do Alfeite.

O Protocolo de Cooperação foi assinado pelo Comandante da Brigada Fiscal, Major General Samuel Marques Mota, em representação do Comandante Geral da Guarda Nacional Republicana, e pelo Administrador do Arsenal do Alfeite, CALM Victor Gonçalves de Brito.

XII ENCONTRO DE SAÚDE MILITAR DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA

● Decorreu entre 6 e 8 de Dezembro de 2006, no Hospital Naval Marcílio Dias, no Rio de Janeiro, Brasil, o XII Encontro de Saúde Militar da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Desta feita com uma delegação de Portugal abrangendo elementos da Marinha, Exército e Força Aérea, de Portugal, bem como delegações de Angola e Guiné-Bissau. Foram apresentados temas de saúde militar versando a área de catástrofe (gestão do atendimento em acidentes de massa e actos terroristas/a experiência da saúde em situações de guerra e outros conflitos), cirurgia do trauma, doenças infecciosas de interesse nas operações militares e odontologia militar, bem como comunicações técnicas específicas das várias especialidades médicas: sempre na perspectiva da saúde militar.

Delegação da Marinha Portuguesa (da esquerda para a direita): 2TEN Catarina Pereira; 1TEN MN Pestana Araújo; 1TEN MN Nelson Olim; CALM MN Goulart Porto; CFR MN Bronze Carvalho; CFR FN Santos Miranda.

As sessões, em várias salas em simultaneidade, foram muito participadas e – como já vem sendo característico destes eventos – muito contribuíram para o estreitar de laços entre países irmãos e para o aperfeiçoamento da prática e organização nas diversas áreas versadas.

Esta embaixada, em que todos foram palestrantes, teve oportunidade de presidir a uma mesa-redonda, efectuar uma palestra, apresentar nove (9) comunicações em mesas-redondas e ainda dois (2) posters.

NOTÍCIAS

DIA DA UNIDADE DO HOSPITAL DA MARINHA

● Realizou-se no passado dia 30 de Novembro, o Dia da Unidade do Hospital da Marinha presidido pelo Superintendente do Serviço de Pessoal, VALM Ferreira Pires, acompanhado pelo Director do Serviço de Saúde, CALM Goulart Porto.

A cerimónia contou com a presença de numerosos Oficiais Generais e Comandantes de diversos organismos, e outros convidados.

O Director do HM proferiu uma alocução de onde se destaca:

"A vossa presença em mais um dia da Unidade do nosso Hospital, em que se comemoram 209 anos de serviço à Marinha e ao País, constitui motivo de grande regozijo, enorme honra e forte estímulo para o cumprimento da nossa missão. Em meu nome e no de toda a guarnição do Hospital da Marinha, queiram aceitar sincero e profundo agradecimento.

Foto Cabo L Figueiredo

Faz hoje exactamente um ano, nesta biblioteca, proferia igualmente como Director, algumas palavras por ocasião da comemoração do Dia da Unidade. Afirmava então que ***"com tal empenho e determinação, procuraremos respeitar o nosso passado histórico, preservá-lo, melhorar as condições no presente, de forma a que as gerações futuras possam continuar o trabalho das anteriores, no sentido do reforço dos valores que nos unem e identificam. Estou seguro que toda a guarnição do HM, se encontra unida na vontade comum de fortalecer o nosso desempenho, e assim dignificar a sua actividade profissional e atitude humana."*** *Em ano particularmente duro e de enormes dificuldades, tive e ocasião de confirmar esta união e postura digna e determinada por parte de todo o pessoal da nossa Instituição, fundamental no enfrentar e ultrapassar dos obstáculos que foram surgindo na nossa caminhada.*

A defesa da concepção do HM como hospital generalista com especificidades próprias, prioritariamente concentrado na resposta ás necessidades operacionais da Marinha, no que respeita à decisão sobre aptidão médica para o serviço, e rápida recuperação do pessoal do activo em situação de doença, norteará o nosso rumo. A guarnição do Hospital da Marinha continuará com orgulho e total empenhamento, a desempenhar com brio a sua missão e a afirmar a identidade da nossa Instituição, certa de que esse é o caminho que melhor serve a Marinha e Portugal."

Foi de seguida proferida uma palestra "Marinha – papel pioneiro no desenvolvimento da medicina hiperbárica e subaquática em Portugal" pelo CFR MN Albuquerque e Sousa.

A cerimónia foi encerrada com a atribuição de Condecorações a Oficiais, Sargentos e Praças do HM, e entrega de distintivos de Tempo de Embarque e Tempo de Navegação.

FESTA DE NATAL NO HOSPITAL DA MARINHA

● Realizou-se no dia 18 de Dezembro a tradicional visita aos doentes internados no Hospital da Marinha (HM) pelo Almirante CEMA. Tendo sido visitadas as enfermarias de Medicina I, Cirurgia Ortopedia, e Familiares. O Almirante CEMA inteirou-se da situação de cada internado e em nome da Marinha ofereceu individualmente uma lembrança e transmitiu uma mensagem de ânimo e recuperação para a sua saúde.

No dia 19 de Dezembro teve lugar a festa de Natal do HM que contou com a colaboração da Cruz Vermelha Portuguesa (CVP) e dela constou um programa de variedades alargado de qualidade, sendo muito bem recebido pelos doentes, crianças e toda a guarnição do HM.

No final, a Direcção do HM e a representante da CVP, agradeceram a colaboração dos intervenientes e artistas convidados formulando a todos os tradicionais votos de Boas Festas.

Foto Cabo L Figueiredo

CONVÍVIOS

NÚCLEO DE MARINHEIROS DA FREGUESIA DE SÃO BRÁS DOS MATOS

● Realizou-se no passado dia 21 de Outubro o primeiro almoço-convívio do Núcleo de Marinheiros da Freguesia de São Brás dos Matos, Alandroal, Évora, acompanhados pelos seus familiares, no restaurante "O CENTRAL", na Mina do Bugalho.

Após o almoço seguiu-se uma visita/passeio ao Castelo de Juromenha. O convívio terminou com um lanche e com a Marcha dos Marinheiros cantada por todos, onde não faltou o tradicional bolo comemorativo.

O próximo convívio foi marcado para Junho de 2007, na delegação do Clube do Sargento da Armada, no Feijó, com uma possível visita à BNL.

A Comissão Organizadora agradece aos que compareceram neste convívio e faz votos para que no próximo sejamos muito mais.

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.
Rua do Campo, 16 – S.Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt **www.manferrostaal.com**

ThyssenKrupp Marine Systems
A Company of ThyssenKrupp Technologies

ALIMENTE A SUA SAÚDE 2

OS PERIGOS DA GORDURA ABDOMINAL

● A gordura abdominal faz mal. Não só à auto-estima (ou aos olhos de quem a vê), mas também (e sobretudo) à saúde de quem a carrega.... É que 3 kg de gordura na barriga fazem tanto mal à saúde quanto 19 kg de gordura nas coxas e nádegas... Ou seja, esta gordura na barriga, distribuida em forma de maçã (mais comum nos homens) faz pior à saúde do que a que se distribui, em forma de pêra (mais comum nas mulheres). Porquê esta descriminação?

É que a gordura a nivel abdominal, mais chamada de "pneuzinho" é responsável por uma série de alterações metabólicas no organismo e que podem provocar (mais tarde ou mais cedo) o aparecimento de diabetes (açúcar no sangue), hipertensão arterial, hiperuricemia (gota), dislipidemia (gorduras no sangue), cálculos na vesícula, fígado gordo, enfarte do miocárdio, angina de peito, alguns cancros, etc, etc.....

Por outras palavras, quem tem "pneu" corre o risco de vir a necessitar de "oficina"... E por isso, ou opta por emagrecer, ou candidata-se a iniciar uma viagem de mazelas e doenças que muitas vezes que se potenciam umas às outras, como "pescadinha de rabo na boca".

Mas nem tudo é mau, pois basta emagrecer um pouco para diminuir o risco de aparecimento das referidas mazelas. Mesmo quando se mantém algum peso acima do desejável. E mesmo quando o dito "pneu" não desaparece, mas torna-se mais "esvaziado".

Verifique se está ou não em risco: meça o perímetro (comprimento) da sua cintura, com uma fita métrica por volta da zona do umbigo. Conforme o resultado, as probabilidades de risco de complicações metabólicas serão muitas elevadas, elevadas ou baixas. Valores? Consulte a tabela.

Tabela: Perímetro Abdominal – Risco Clínico

Aceitável	Risco elevado	Risco muito elevado
< 80 cm Mulher < 94 cm Homem	≥ 80 cm Mulher ≥ 94 cm Homem	≥ 88 cm Mulher ≥ 102 cm Homem

Se os valores se encontram elevados, aqui fica o conselho: alimente-se de forma adequada no dia-a-dia, mexa-se (pratique actividade fisica com regularidade) e perca a gordura que tem em excesso. Proteja a sua saúde!

Mariana Brito
2TEN TSN

DESPORTO

XXVII CORTA-MATO COMEMORATIVO DO 95º ANIVERSÁRIO CMEFD

● Realizou-se em Mafra com organização do CMEFD – Exército em 16 Novembro, uma prova de Corta-mato (5 KM) integrada nas comemorações do 95º aniversário do Centro Militar de Educação Física e Desportos, com 144 participantes, sendo a Marinha representada por cinco atletas (03 – I Esc. / 02 – II Esc).

Constituição da Delegação Marinha:
Ch. Delegação – 2TEN TSN Dias (CEFA);
Seccionista – 707685 CAB FZ MEF Braz (CEFA);
Atletas – 403085 1SAR CM Santos (BNL); 743486 CAB FZ MEF Valverde (BFZ); 710590 CAB FZ Borges (BF1); CAB M MEF Marques (NRP Sagres) e 138889 CAB CRO Almeida (ETNA)
Classificações/ Tempos:
I Escalão – 2º CAB CRO Almeida (15'34" 35); 8º CAB FZ Borges (16'54" 25); 12º CAB M MEF Marques (17'10" 36)
II Escalão – 1º CAB FZ MEF Valverde (16'57" 96); 5º 1SAR FZ MEF Santos (17'19" 90)

XXVI CAMPEONATO NACIONAL MILITAR FUTSAL 2006

● Realizou-se em Beja com organização da FAP (Base Aérea nº11), no período de 14 a 16 Novembro, o XXVI Campeonato Nacional Militar Futsal 2006, com a participação das delegações da Marinha, FAP e GNR, representadas por três selecções nos I, II escalões masculinos/escalão feminino e respectivas equipas de arbitragem.

Equipa de Arbitragem – 916789 2SAR TF Carriço (ETNA); 631191 CAB L Ferreira (ETNA); 9804699 1MAR FZ MEF Gonçalves (ETNA).

Classificações:
I Escalão – 1º FAP; 2º GNR; **3º Armada**
II Escalão – **1º ARMADA;** 2º GNR; 3º FAP
Feminino – 1º FAP; 2º GNR; **3º Armada**

Constituição Equipa vencedora II Esc:
Treinador – 2TEN TSN Barradas dos Santos (CEFA);
Técnico de Saúde – 2TEN TS Leitão (UTITA);
Jogadores – 851390 1SAR MQ Pais (S. CABRAL); 406986 1SAR M Travanca (ETNA); 423381 CAB M Delgado (ANDROMEDA); 759885 CAB FZ MEF Grego (EN); 763486 CAB FZ MEF Costa (ETNA); 707087 CAB FZ MEF Abreu (DAG); 734487 CAB FZ MEF Leão (EFZ); 768090 CAB FZV Mouzinho (CATT); 355992 CAB US Anacleto (DMS).

QUARTO DE FOLGA

SOLUÇÕES PALAVRAS CRUZADAS Nº 375

HORIZONTAIS: 1 – Xilometrias. 2 – Io; cal; gamo. 3 – Lsd; raa; sob. 4 – Acordo; rr. 5 – Lufat; ora. 6 – Amadornar. 7 – Res; irado. 8 – Roar; eca; rm. 9 – Is; nilo; cie. 10 – Ceramo; raca. 11 – Otalgico; ar.
VERTICAIS: 1 – Xilolatrico. 2 – Ios; um; oset. 3 – Dafara; ra. 4 – Oc; cadernal. 5 – Marotos; img. 6 – Elar; eloi. 7 – Adonico. 8 – Rg; orara; ro. 9 – Ias; ara; ca. 10 – Amor; drica. 11 – Sobrenomear.

Carmo Pinto
1TEN REF

Fuzos!... Prontos!

Há uns tempos partilhei aqui com os meus martirizados leitores uma historieta passada na Escola de Fuzileiros, tendo na altura mencionado que aquele episódio não constituía a única lição que eu já recebera dos nossos "fuzos". E não o disse por acaso, uma vez que o meu primeiro contacto com a Marinha se fez por intermédio daquele Corpo de briosos militares, já lá vão trinta e tal anos, durante o período a que eu chamo pomposamente "a minha primeira comissão na Guiné". De facto, não tendo a honra de usar a boina azul-ferrete, posso afirmar, com toda a propriedade, que me corre sangue fuzileiro nas veias e que essa herança paterna influenciou decisivamente a escolha que hoje me faz orgulhar de usar o botão de âncora.

É, aliás, por ter plena consciência dessa afinidade que a Marinha escolheu a Escola de Fuzileiros como local de passagem obrigatório para os todos os seus "recrutas". E é pelo mesmo motivo que, há já pelo menos um par de décadas, os candidatos à Escola Naval efectuam um pequeno "estágio" naquela unidade. E se na altura em que o fiz o encarei como um reencontro não é menos verdade que para outros camaradas foi um verdadeiro tratamento de choque: a começar na corrida matinal antes do pequeno-almoço, passando pela obrigação de nos deslocarmos em formatura de um local para outro e acabando nos fatigantes treinos de Infantaria que muitas vezes se prolongavam para lá da hora do Recolher. Enfim, um ritmo mais do que intenso, mal dando tempo para respirar quanto mais para gozar uns breves momentos de ócio! Tudo isto para ensinar a um grupo de jovens e ainda pouco conscientes "paisanos" o significado da palavra "Disciplina".

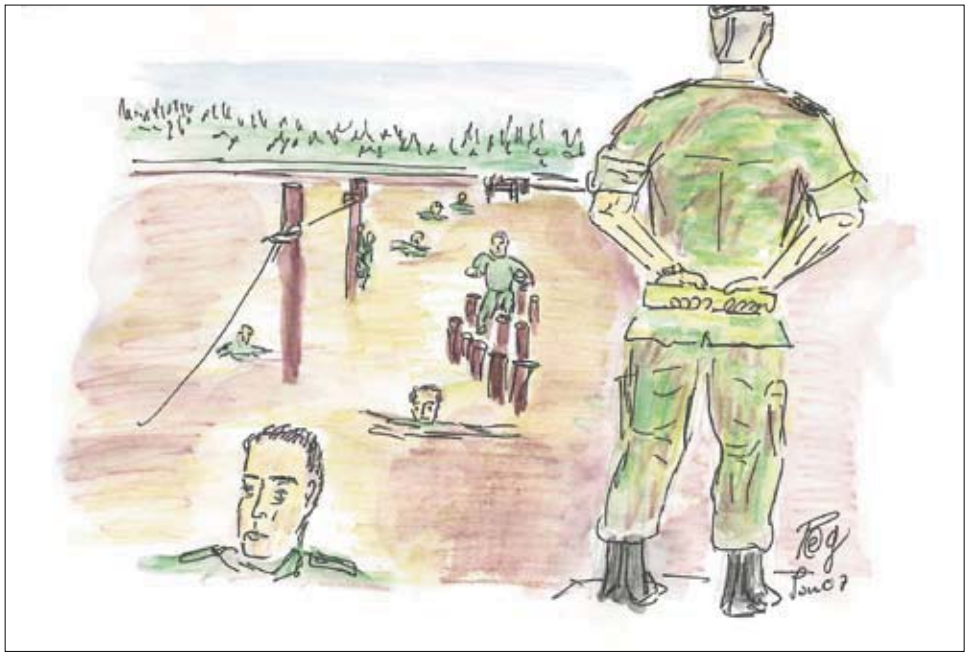
Mas a verdadeira aventura começava nos primeiros contactos com a pista de combate, sobre a qual já tínhamos ouvido uma ou duas peripécias sofridas pelos que nos haviam antecedido, como a do desgraçado que se "baldara" do *slide* gigante (proeza que lhe valera a alcunha de *Birdman*, em honra do homónimo herói alado da BD) e ficara com o corpo todo quadriculado da rede que lhe amparara a queda (felizmente ela estava lá!) ou a de um grupo que os instrutores tinham distribuído pelas duas únicas aberturas do apertado e claustrofóbico túnel/labirinto subterrâneo (cuja configuração era permanentemente alterada), deixando os infelizes completamente perdidos e entalados até alguém, finalmente, se decidir a vir em seu socorro. Da minha experiência particular só me ocorre, felizmente, o caso de um camarada que saltou para o "galho" de pernas abertas, produzindo, ao chocar com o poste, um ruído semelhante ao da fruta a ser esmagada. Ao escorregar para o solo vinha branco como a cal, com os olhos completamente esbugalhados. Bem lhe berrava o comandante de companhia "Respire fundo! Respire fundo!", mas o pobre coitado, enrolado sobre si próprio, só conseguia murmurar uns sufocados gemidos de dor.

A pista de lodo era outra experiência marcante, sendo que aí o carácter escorregadio dos obstáculos era compensado pela confortante sensação de termos piso mole por baixo de nós. Claro que isso nem sempre constituía uma vantagem, como sucedia no "salto à fuzileiro", uma queda de cinco metros no vazio, em que vi um dos meus condiscípulos enterrar-se de tal maneira ao chegar ao solo que só se lhe viam os olhos de fora da lama viscosa. Outro, porém, no estofo da enchente, não hesitou em pôr em prática as últimas aulas de natação, fazendo a sua entrada na pista com um aparatoso mergulho de cabeça e efectuando cinquenta metros do percurso num perfeito estilo "bruços", sem esquecer o controlo respiratório (e com umas valentes goladas de água lodosa à mistura).

O mesmo camarada tratou de criar nova situação de boa disposição dias mais tarde, durante uma aula de Infantaria, quando o instrutor o mandou tomar conta do pelotão e marcar a cadência da marcha. Como ainda não tinha a "letra" da cantilena bem decorada, pôs-se a entoar "Esquerdo… Direito… Hip! Hop!... Esquerdo… Direito… Hip! Hop!...". Está-se mesmo a ver a risota que isto gerou (nem o cabo que nos acompanhava conseguiu disfarçar os "soluços"), desacertando de uma vez por todas o passo dos marchantes. Bom rapaz, o R. B.! Foi pena a sua exclusão da classe de Marinha o ter levado a optar por outra carreira!

A véspera do último dia na Escola foi passada numa prova de orientação nocturna que deveria terminar antes das duas da manhã. O problema é que algumas equipas ficaram perdidas no meio da Mata da Machada e como tinham sido instruídas para "abrigar" atrás dos arbustos quando vissem passar o jipe dos instrutores (que fazia de "inimigo") ignoraram durante várias horas os avisos de que a prova tinha sido dada por terminada. Quando todos, finalmente, se aperceberam de que não se tratava de uma simulação já o dia começava a romper. Recolhendo às cobertas, ainda nos enfiámos debaixo dos lençóis para uma breve "passagem pelas brasas", que a Alvorada não tardaria. Ao apagar a luz, um dos nossos enquadrantes disse "Até amanhã, mancebia.". "Até amanhã, não, Sr. Cadete…", corrigiu um dos candidatos, "Até já!". "Negativo!", cortou o enquadrante, "Na Marinha dizemos sempre «Até amanhã!», nem que seja só por cinco minutos!". Guardei esta lição. Nos anos que se seguiram, na madrasta vida de bordo, mesmo naquelas alturas em que dispunha apenas de meia horita para me estender no beliche, nunca deixei de apagar a luz, aconchegar-me sob os cobertores e murmurar para mim próprio "Até, amanhã!". Ao acordar era como se tivesse dormido a noite toda.

Claro que esta curta experiência não nos deu sequer uma pálida ideia daquilo por que passa quem aspira a tornar-se fuzileiro (e quem é este representante da "Marinha de Pau" para o fazer?!), mas serviu, sobretudo, para nos inteirarmos de que aqueles homens constituem uma importante e inalienável parcela da identidade da Marinha (não obstante o facto de haver sempre quem teime em ver dois mundos distintos). Da parte que me toca apenas veio cimentar o respeito que por



eles nutria desde o berço. E é com orgulho que desfio as missões em que tive o privilégio de servir ao seu lado, partilhando com eles o exíguo espaço do navio, acompanhando-os nas vistorias no mar e com eles desembarcando nas incertas praias da Guiné e de Timor.

Não é, por isso, de estranhar que, certo dia, ao ouvir o cântico dos *US Marines*, tenha tido, por momentos, a sensação de que aquela música era uma homenagem aos nossos "fuzos" e tenha dado por mim a cantarolar mentalmente os versos que aqui deixo antes que novos considerandos sobre o assunto me forcem a partir para outra história:

Desde os rios de Angola
Às montanhas de Timor,
Houve sempre um fuzileiro
A mostrar o seu valor.

Rompendo as dunas da praia,
Ao chegar a tua vez,
Mostra a fibra de que és feito,
Fuzileiro Português.

Das bolanhas da Guiné
Às ravinas dos Balcãs,
As acções de um fuzileiro
Nunca são palavras vãs.

Sente o teu dever cumprido,
Sem angústias nem porquês,
E serás, por toda a vida,
Fuzileiro Português.

J. Moreira Silva
CTEN

SAIBAM TODOS

CONVENÇÕES ANTENUPCIAIS E REGIMES DE BENS NO CASAMENTO

Os nubentes podem livremente estabelecer entre si o regime de bens do casamento, não sendo porém obrigatória a celebração de qualquer convenção. Podem assim optar por um dos regimes previstos na lei ou por um regime misto, obedecendo neste caso a algumas restrições previstas na lei civil. Esta convenção deverá ser efectuada por escritura pública ou por meio de auto lavrado na Conservatória do Registo Civil onde corre o processo de casamento.

Se ambos os nubentes forem de nacionalidade portuguesa, a lei permite os seguintes regimes de bens:

Comunhão de Adquiridos – ou regime supletivo, ou seja, caso não seja celebrada qualquer convenção antenupcial, o casamento será celebrado neste regime. Neste regime o casal comunga apenas dos bens que adquiriram após o casamento. E ainda nestes, apenas os que foram adquiridos onerosamente. Ou seja, continuam a ser bens próprios de cada um dos membros do casal, os bens que cada um já tinha à data do casamento, e bem assim, os que foram recebidos por cada membro por herança, testamento ou doação. Ou ainda adquiridos por meio de direito próprio anterior ao casamento, como por exemplo, fundados em usucapião ou direito de preferência. O produto do trabalho dos cônjuges, ainda que apenas um receba remuneração, considera-se integrado na comunhão.

Comunhão Geral de Bens – Neste regime, salvo meras excepções, todos os bens presentes ou futuros são considerados comuns. Pertencendo metade de todos os bens da esfera do casal aos seus membros em partes iguais. Este regime não pode ser convencionado pelos noivos se algum deles já tiver filhos que não sejam comuns, independentemente da idade destes.

Separação Geral de Bens – Neste regime não existe comunhão. Cada um dos membros do casal conserva o domínio de todos os seus bens presentes e futuros. Não quer isto dizer que não possam haver bens comuns. Basta que, caso entendam, os adquiram em compropriedade (em nome dos dois). Este regime é obrigatório quando algum dos noivos tenha mais de 60 anos de idade, nada obstando neste caso, a que os noivos façam doações entre si.

Casamento em que algum dos noivos seja estrangeiro

Independentemente da nacionalidade dos noivos, aplicam-se as mesmas regras que ao casamento entre cidadãos nacionais. No entanto, os nubentes estrangeiros terão de fazer prova de que têm capacidade matrimonial de acordo com a sua lei pessoal. Existem países porém, que não verificam a capacidade matrimonial dos nubentes. Nesse caso, o processo de publicações deverá ser instruído com os seguintes documentos, sempre traduzidos em português:

- Certificado de nacionalidade
- Certificado de capacidade matrimonial ou da sua não verificação passado pelas autoridades competentes no país de origem.

Custos

Depois desta pequena resenha de legislação aplicável, e por fim, deverá dizer-se que casar é barato, ora vejamos:

Pelo processo de publicações são devidos na Conservatória, a título de emolumentos, 53,99€ e por cada certidão de registo civil, 15€. Acrescendo, ou não, emolumentos relativamente à celebração de convenção antenupcial, bem como da celebração do casamento fora das horas normais de expediente ou aos fins-de-semana ou em local diferente da Conservatória.

F. Batista Reis
STEN TSN

Quaisquer outros esclarecimentos sobre este ou outros assuntos de âmbito civil poderão ser obtidos junto do Gabinete de Consulta Jurídica da Direcção de Apoio Social (DAS). As marcações são efectuadas ou no atendimento da DAS, ou para os n.os 213255776 ou RTPM 324835.

(próximo tema: A união de facto e os seus efeitos)

EXPOSIÇÃO DO MUSEU DE MARINHA NO LUXEMBURGO

Por convite da Delegação da Caixa Geral de Depósitos, o Museu de Marinha irá expor uma parte da sua exposição itinerante na *Mediateca* daquela instituição na cidade do Luxemburgo.

A exposição deverá ser inaugurada em 15 de Fevereiro e ficará patente ao público até 8 de Março, sendo a primeira vez que esta exposição fica patente ao público fora de Portugal.

Esta mostra é composta por um conjunto de 6 modelos de navios, desde a barca até ao galeão, os quais ilustram a evolução da construção naval portuguesa nos séculos XV e XVI, bem como um conjunto de instrumentos náuticos portugueses que conta, entre outros com as réplicas de um quadrante e de um astrolábio náutico português que evocam a superioridade portuguesa relativa à arte de navegar naqueles séculos.

Estão também previstas duas palestras a realizar naquela cidade pelo Director do Museu sendo uma destinada aos jovens portugueses em idade escolar e ali residentes.

BANDA DA ARMADA

A Banda da Armada vai realizar no próximo dia **9 de Fevereiro** pelas 21.30h um concerto no Ateneu Artístico Vilafraquense, em Vila Franca de Xira.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si

A qualidade é a nossa imagem de marca

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Ao longo de 70 anos temos vindo a desenvolver, produzir e comercializar instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT. Os nossos principais objectivos são a alta precisão, máxima qualidade, produtos e serviços de extrema confiança.

Presença local e global

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamos-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

Equipa especializada e inovadora

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esperamos o melhor, não apenas dos nossos produtos mas também da nossa equipa. Fazemos todos os possíveis para desenvolver e promover as aptidões dos nossos colaboradores, pois o nosso sucesso como empresa está directamente ligado ao desempenho, motivação e criatividade de todos eles. Esta é a nossa formula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 93

TAPE E - W PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS.

Norte (N):

♠ R V 2 ♥ 4 3 ♦ R D V ♣ A 6 5 4 3

Oeste (W):

♠ D 7 6 5 ♥ A 8 7 6 4 ♦ 3 2 ♣ 9 8

Este (E):

♠ A 10 9 8 ♥ D V 10 9 3 ♦ 4 ♣ D V 10

Sul (S):

♠ – ♥ R 5 2 ♦ A 10 9 8 7 6 ♣ R 7 2

Todos vuln. Como deve S jogar para explorar todas as hipóteses de que dispõe para tentar cumprir o contrato de 5♦ com a saída ♦3?

(Solução neste número)

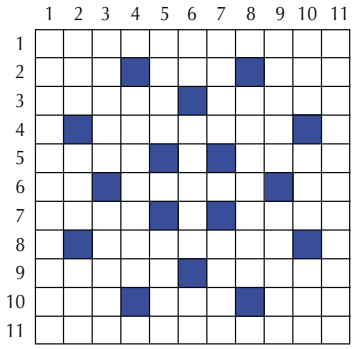
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 93

Da análise das 2 mãos verifica-se que temos 1 perdente a ♣ e 1 ou 2 a ♥ dependente da colocação do A, pelo que esta deverá ser a última hipótese a tentar…e se assim não fez não se queixe da falta de sorte!!! Como temos 8 ♣ em linha devemos precisamente começar por explorar se estão 3-2 e podemos apurar 2 para baldar 2 ♥ na mão. Vamos ver como: faz ♦R e joga ♠R; se E cobrir com o A, conforme vai acontecer, corta; vai ao morto num ♦ e joga ♠V para baldar um ♣; depois joga ♣R, ♣ para o A o outro ♣ para cortar, tendo então apurado os 2 ♣ que lhe permitem baldar as 2 ♥, indo ao morto em trunfo. Caso ♠AD estivessem em E, e a possibilidade de aparecer ♣D à 2ª em W também falhasse, então, sim, só restaria tentar a boa/má colocação de ♥A para se poder queixar de azar se cabidasse.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 376



HORIZONTAIS: 1 – Designativo de um corpo que emite electrões quando submetido à acção de radiações luminosas. 2 – Onda; Latitude (no princípio); Discurso. 3 – Lâmina de ferro dentada; Carne na barafunda. 4 – Doença febril e contagiosa, que ataca de preferência as crianças. 5 – Eiros; Um dos cinco grandes lagos da América do Norte. 6 – Nota musical; Cidade e município do estado do Rio Grande do Norte, Brasil; Graceja. 7 – Afluente do Danúbio; Vassoirar o forno (inv). 8 – Vendedeiras ambulantes de peixe. 9 – Nome próprio feminino; Leito tosco e pobre (inv). 10 – Morada (inv); Prefixo de vida; A pessoa ou coisa de quem se fala. 11 – Proporcionarias.

VERTICAIS: 1 – Que contém fósseis. 2 – O mesmo que olá; Chefe etíope; Óxido de cálcio (inv). 3 – Parte do pé, vulgarmente chamado peito do pé; Cidade de Espanha, cap. da província deste nome. 4 – Nivelaras. 5 – Segurar-se (a vide ou as plantas rasteiras) pelas suas gavinhas; O mesmo que rabino. 6 – Espécie de cânhamo de Manila; Ave galinácea e peralta, originária da América do Sul; Filha de Inaco, amada de Zeus, metamorfoseada em novilha por Hera. 7 – Parcela (fig); Elemento gasoso, que se encontra no ar. 8 – Jungir ao carro, ao arado, etc. 9 – Tratamento que se dá às freiras professas; Éter salino, resultante da combinação de um ácido e de um álcool com eliminação da água. 10 – Jogo de cartas (inv); Cólera; Fileira de pessoas. 11 – Indolência.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 376

HORIZONTAIS: 1 – Fotoemissor. 2 – Ola; lat; oro. 3 – Serra; earcn. 4 – Sarampo. 5 – Iros; erie. 6 – La; acari; ri. 7 – Isar; rear. 8 – Varinas. 9 – Elisa; ertac. 10 – Ral; bio; ele. 11 – Ocasionaras.

VERTICAIS: 1 – Fossilifero. 2 – Ole; ras; lac. 3 – Tarso; avila. 4 – Rasaras. 5 – Elar; rabi. 6 – Ma; agami; io. 7 – Item; neon. 8 – Apeirar. 9 – Soror; ester. 10 – Orc; ira; ala. 11 – Ronceirices.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

EXONERAÇÕES

● CMG Victor Manuel Gomes de Sousa, exonerado do cargo de HC 323 Staff Officer Maritimes Operations em Norfolk, Estados Unidos da América.

RESERVA

● CMG Simão Neves de Almeida ● CMG AN José Soares Rodrigues de Figueiredo ● CFR SEI Manuel Batista Sequeira ● CFR OT Júlio de Freitas Sousa ● CFR OT António da Conceição Graça ● CFR Nuno Sérgio Marques Antunes ● CTEN OT José Luís de Oliveira Santos.

REFORMA

● CMG CAP António Gomes Beltrão ● SAJ M Abílio David Rodrigues Alves.

FALECIMENTOS

● CMG REF Luís Adriano André da Cunha e Freitas ● CMG REF José Manuel Contreras de Passos ● CTEN REF José Carlos de Mello Borges Delgado ● 1TEN OTT REF Joaquim António Judas Ferreira ● SMOR E REF Ricardo Leal Belo ● SCH TF REF João Cerdeira Gil ● SAJ A REF Manuel Joaquim Carvalho ● SAJ M REF João Nunes ● SAJ M REF Germano Pereira da Silva Laires ● SAJ A REF Flaviano Angelino da Conceição Bica ● 1SAR R REF Manuel António Neira ● CAB T REF António Ourives Mendes ● CAB CM REF Isidoro Esmeraldo Espanhol do Monte ● CAB FZ REF José Leonel Veiga ● CAB TFH REF Artur Pinheiro de Magalhães ● CAB A REF Manuel Ferreira dos Santos ● 1GRT TA ACT Jorge Manuel dos Santos Saraiva ● AG 3ªCL PM ACT Pedro Miguel Clara Catarino ● AUX LIMP AUX ACT Dália Rodrigues Pereira Almeida.

CONVÍVIO

ALMOÇO DE NATAL DOS PILÕES NAVAIS

● No passado dia 10 de Dezembro os Pilões Navais reuniram-se num almoço destinado a assinalar a época natalícia. Desta vez o convite foi extensível aos respectivos familiares.

O repasto teve lugar no restaurante "Cantinho da Rosa", no Pobral (Ericeira) e contou com a presença de dois antigos presidentes do Núcleo: CALM AN RES Nunes da Cruz e CALM AN RES Silva e Pinho. Outra presença de assinalar foi a de um "veterano" já assíduo nestes encontros, o CMG AN Caeiro Junça.

O almoço foi antecedido de uma concentração repartida em duas fases: primeiro na praia do Guincho e depois no Cabo da Roca, onde foi tirada a primeira foto de grupo.

O convívio prolongou-se pela tarde dentro com a animação e a camaradagem características deste tipo de eventos. No final, o Presidente do Núcleo, CFR Valentim Rodrigues agradeceu aos presentes a sua vinda e a todos endereçou calorosos votos de boas festas.

CORRECÇÃO

● Por lapso nas Notícias Pessoais – RA n.º397/MAI06, na Reserva, **onde se lê** SMOR L Octávio Duarte Mendes Dias **deve ler-se** SMOR L Octávio Duarte Mendes Júlio.

SANTA MADALENA®
MEDICINA DENTÁRIA

Acordos: ADME ADMG ADMFA ADMA

Ortodontia (aparelhos removíveis e fixos)
Dentisteria
Cirurgia
Higiene Oral
Implantes
Rx Panorâmico
Odontopediatria (crianças)
Prótese Dentária

De 2ª a 6ª feira das 09.00 às 20.00 horas - Sábado das 09.00 às 13.00 horas

LISBOA - R. Gomes Freire, 183 1.º - 1150 - 177 Lisboa - Tel: 21 353 46 55/70 - Fax: 21 354 56 40
SINTRA - Av. Dr. Miguel Bombarda, 27, 4.ºB - 2710 - 590 Sintra - Tel: 21 924 34 02 - Fax: 21 924 45 22
ALVERCA - E.N. 10 - N.º8 - (Edifício Cinema) Sala 108 - 2615 - 139 Alverca - Tel: 21 957 36 40 - Fax: 21 957 36 42
TAGUSPARK - Núcleo Central, 185 - 2780 - 920 Porto-Salvo - Oeiras - Tel: 21 421 52 58 - Fax: 21 421 52 59
MONTIJO - Rua Guerra Junqueiro nº 2, 1-B - 2870 - 333 Montijo - Tel: 21 232 17 84 - Fax: 21 232 17 86

www.santamadalena.pt - email: santamadalena@netcabo.pt

Setting Sail

10. Galera

Encetamos com o presente número, um extenso périplo que nos vai levar de visita aos principais tipos de armação, ou aparelho, que caracterizam os grandes veleiros. Inicialmente previsto para dar corpo a um artigo no anterior formato, aceitámos o desafio de desenvolver cada uma das armações mais representativas, em igual número de contracapas da *Revista da Armada*. Não obstante a excelência do espaço, julgamos que o maior desafio se coloca ao nosso poder de síntese. Dito isto, certos, só estamos quanto ao carácter parcial da abordagem que agora se inicia…

A denominada galera é o veleiro por excelência. Qualifica um navio de três ou mais mastros, donde espigam dois mastaréus, cruzando vergas de pano redondo em todos eles. Dispõe de velas latinas triangulares, à proa e de entremastro, podendo também existir velas latinas quadrangulares, aparelhadas com retranca e carangueja, por ante a ré de cada um dos mastros reais. As maiores galeras alguma vez construídas tinham casco em ferro e cinco mastros, sendo que este tipo de aparelho também é conhecido como armação de *clipper,* pelo facto de estes haverem armado em idêntico preceito. Quanto à palavra galera, parece derivar do grego *galéa* ou *galê,* ambos sinónimos de toninha, uma espécie de golfinho, o que de pronto nos remete para linhas finas e forma elegante, requisitos fundamentais para se atingir uma boa velocidade na água. Relembramos, em qualquer dos casos, que ao longo dos tempos, este termo foi sendo utilizado no Mediterrâneo para designar sortidos tipos de navios, nem sempre veleiros, mas cuja característica – a velocidade –, os diferenciava dos demais, proporcionando-lhes o essencial: vantagem em combate e consequente supremacia no mar.

Cutelinho – Denominação pela qual são conhecidas as velas auxiliares que se prolongam por fora das testas dos joanetes, sobres e sobrinhos, embora as primeiras também possam ser conhecidas como cutelos. Recebem o nome das velas redondas que prolongam, ou seja, cutelo ou cutelinho do joanete de proa (**1**), cutelo ou cutelinho do joanete grande (**2**), cutelinho do sobrejoanete de proa (**3**), cutelinho do sobrejoanete grande (**4**) e cutelinho do sobrinho grande (**5**).

Cutelo – Nome que designa cada uma das velas quadrangulares suplementares, que trabalham nos paus de cutelo, por norma utilizadas com ventos largos e bonançosos, tal como sucede com os cutelinhos e varredouras. Recebem o nome da vela em cuja testa se prolongam, ou seja, cutelo do velacho (**6**) e cutelo da gávea (**7**). Do navio que navega com todo o pano caçado, diz-se que «vai com cutelos e varredouras».

Latino grande (**8**) – Vela latina quadrangular, dispondo de carangueja, e por vezes retranca, que enverga pela testa por ante a ré do mastro grande redondo. O mesmo que rebeca ou rabeca, recebendo as respectivas carangueja e retranca igual designação.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), Grande (**C**) e Gata (**D**).

Mastaréus – Velacho (**E**), gávea (**F**), joanete (**G**), gata (**H**) e sobregata (**I**).

Pau da varredoura (**9**) – Verga de pequena secção que corre enfiada em aros existentes na verga de papafigo do traquete, servindo de suplemento e prolongando o seu comprimento, com o objectivo de aí se largar um pequeno pano denominado varredoura. O seu comprimento máximo regula pela metade do da verga com a qual se prolonga, característica que de igual modo se aplica aos paus de cutelo e cutelinho. O mesmo que verga de varredoura.

Pau de cutelo – Verga de pequena secção que corre enfiada em aros existentes nas vergas de papafigo, gávea, velacho e joanete, servindo de suplemento e prolongando o respectivo comprimento. Estas vergas recebem, respectivamente, as designações de pau de cutelo do velacho (**10**) e pau de cutelo da gávea (**11**). O mesmo que verga de cutelo. Em todos os paus que visam envergar velas auxiliares, a extremidade de fora é designada por lais, enquanto que a do centro se chama pé.

Pau de cutelinho - Verga de pequena secção que corre enfiada em aros existentes nas vergas de gávea, sobrejoanete e sobrinho, servindo de suplemento e prolongando o respectivo comprimento. Recebe designação idêntica à da verga com a qual se prolonga: pau de cutelinho do joanete de proa (**12**), pau de cutelinho do joanete grande (**13**), pau de cutelinho do sobrejoanete de proa (**14**), pau de cutelinho do sobrejoanete grande (**15**) e pau de cutelinho do sobrinho grande (**16**). O mesmo que verga de cutelinho.

Sobrinho – Quinta vela ou verga a contar de baixo, caso não existam vergas partidas ou dobradas, de um mastro redondo. Com idêntico significado também se utiliza o termo joanetinho.

Varredoura (**17**) – Vela suplementar do traquete redondo, cuja forma pode ser triangular ou quadrangular. Se quadrangular a respectiva escota amarra no pau de surriola, pelo que a sua utilização se encontra consignada à existência de ventos relativamente fracos e largos. O mesmo que varredeira ou barredoura.

Velas de proa – Vela de estai (**18**), bujarrona de dentro (**19**), bujarrona de fora (**20**) e giba (**21**).

Velas do traquete – Traquete redondo (**22**), velacho baixo (**23**), velacho alto (**24**), joanete de proa (**25**) e sobrejoanete de proa (**26**).

Velas do grande – Grande redondo (**27**), gávea baixa (**28**), gávea alta (**29**), joanete grande (**30**), sobrejoanete grande (**31**) e sobrinho grande (**32**).

Velas da gata – Gata baixa (**33**), gata alta (**34**), sobregata (**35**) e sobregatinha (**36**).

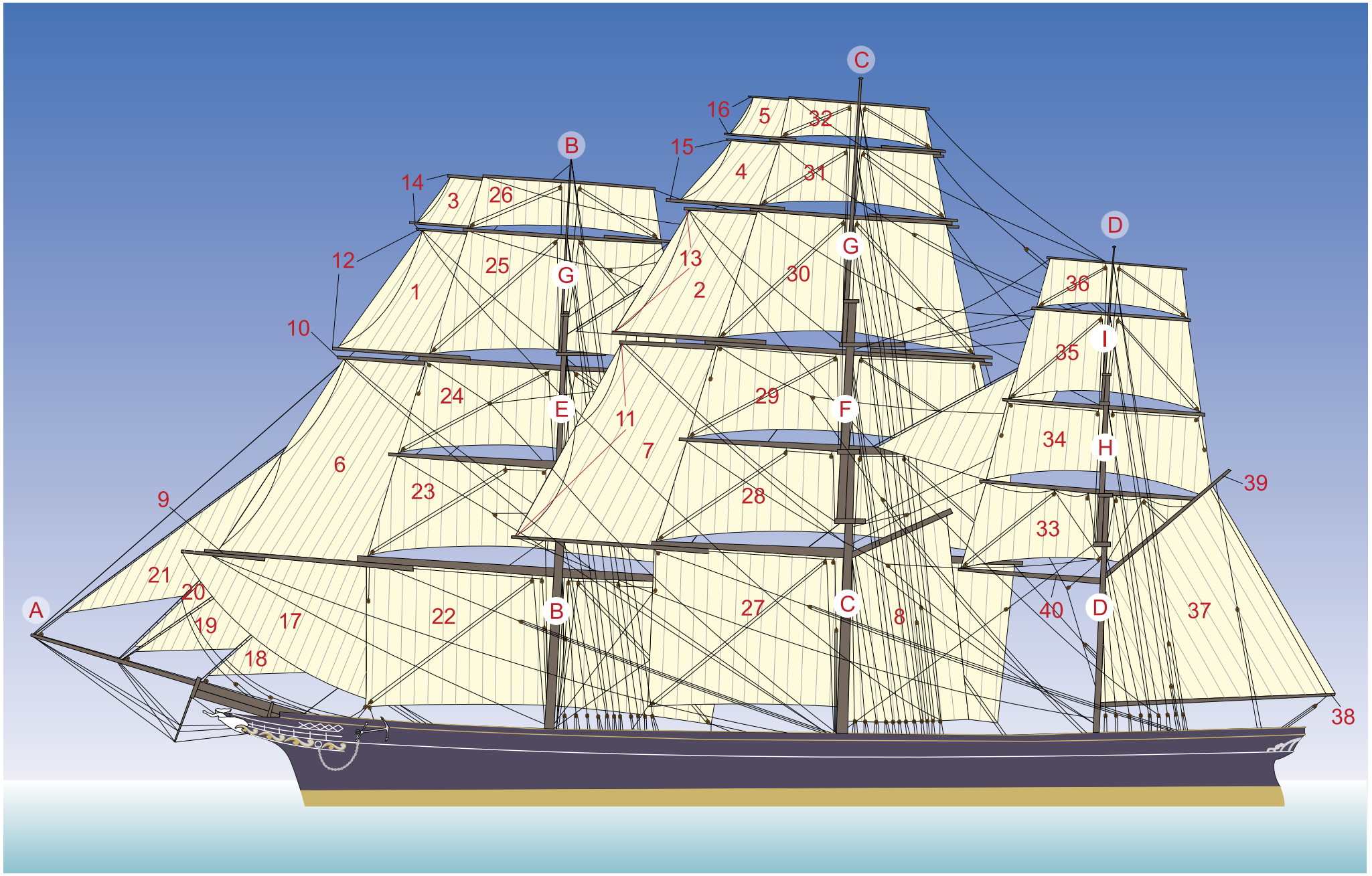
Velas auxiliares – A denominada andaina de velas auxiliares é composta pelas varredouras, cutelos e cutelinhos, sendo que todas elas habitualmente existem aos pares, uma por bombordo e outra por estibordo das velas redondas que ampliam. Podem, no entanto, sempre que as circunstâncias assim o aconselhem, ser caçadas isoladamente.

Vela-ré (**37**) – Nome atribuído à vela latina quadrangular, armando com retranca (**38**) e carangueja (**39**), que é caçada no mastro situado mais a ré no navio tipicamente redondo, como são os casos da galera e do brigue. Ao que sabemos, em tempos antigos, esta era considerada uma vela de bom tempo, sendo a mezena, igualmente envergada no mesmo local, utilizada para capear, debaixo de temporal. Também pode ser apelidada de mezena, apesar de ser menos comum neste tipo de armação. Com idêntico significado, mas de uso menos vulgar, podemos ainda encontrar os termos draiva e gala.

Verga seca (**40**) – Trata-se da verga de papafigo do mastro real da gata. Recebe esta designação devido ao facto de, regra geral, não envergar nela qualquer pano. Resta acrescentar que na época dos *clippers,* muitos deles envergavam aí uma vela redonda – papafigo da gata –, com o propósito de maximizar a velocidade. Assim, para vento de marcação até aos 120º/130º, essa vela era mantida ferrada. Quando a marcação do vento superava aquele valor, uma vez que o desempenho da vela-ré já pouco representava para a velocidade do navio, passando inclusivamente a comprometer seriamente o seu equilíbrio vélico e obrigando a navegar com leme metido, esta era carregada. Caçado o papafigo da gata, de imediato se sentia o seu efeito propulsor em prol da velocidade, com a vantagem de, simultaneamente, se ver eliminado o efeito pernicioso enunciado relativamente ao governo do navio.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço


A
B
C
D
E
F
G
H
I
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

Galera

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 406 • ANO XXXVI

MARÇO 2007 • MENSAL • € 1,50

A FRAGATA "ÁLVARES CABRAL"

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

Grandes actuações da Banda da Armada nos últimos 25 anos

Paris

Festival Internacional de Bandas Militares

1982

Norfolk – EUA

XII Festival Internacional das Azáleas

1994

Reitoria da Universidade de Lisboa – Aula Magna

Actuação conjunta com a Orquestra Metropolitana de Lisboa Dia da Marinha

1999

Foto 1SAR FZ Silva

Centro Cultural de Belém Grande Auditório

Concerto da Primavera

2006

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 406 • Ano XXXVI
Março 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

Foto
CAB L Figueiredo.

ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

8 A fragata "Álvares Cabral" terminou o treino operacional em Inglaterra.

O futuro com energias alternativas. **10**

16 A última missão do Bergantim Real.

19 O Maestro Carlos Silva Ribeiro e a Banda da Armada.

23 *Cocktail* + Sorte = Astrolábio.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
A MARINHA NA COOPERAÇÃO TÉCNICO-MILITAR	4
SEMINÁRIO DE COMANDO E CONTROLO / REFLECTINDO ... XIII	5
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA (11)	6
CONDECORAÇÃO DOS EX-CHEFES DOS ESTADOS-MAIORES MILITARES / O CHEFE DO ESTADO-MAIOR GENERAL DAS FORÇAS ARMADAS VISITA A MARINHA / VISITA DO SECRETÁRIO DE ESTADO DA DEFESA NACIONAL E DOS ASSUNTOS DO MAR À AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL	7
EXERCÍCIO "AÇOR 062"	9
AS NOVAS VIATURAS BLINDADAS LIGEIRAS ANFÍBIAS (VBLA)	14
ENTREGA DE COMANDO	15
ENTREGA DE COMANDO	18
A MARINHA DE D. JOÃO III (21)	22
ACADEMIA DE MARINHA	26
SAIBAM TODOS	28
ALIMENTE A SUA SAÚDE 3 / CONVÍVIO / NOTÍCIA	29
HISTÓRIA DA BOTICA (50)	30
BIBLIOGRAFIA / EXPOSIÇÃO	31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

A Marinha na Cooperação Técnico-Militar

A Cooperação, entendida como um das vertentes da Política Externa (PE), tem como objectivo primordial a ajuda ao desenvolvimento, quer este seja perspectivado em sentido lato, como a promoção global do progresso económico-social, ou em sentido restrito, no âmbito específico dos diversos sectores que constituem peças importantes da sociedade.

Assim, sentindo a necessidade de implementação de uma política de cooperação, foi aprovada, em Dezembro de 2005, "Uma Visão Estratégica para a Cooperação Portuguesa". Este documento, tendo por finalidade dotar as nossas iniciativas de maior rigor, racionalidade e coerência estratégica, reflecte também a PE nacional essencialmente em três aspectos: o relacionamento com os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) e Timor-Leste (um dos três pilares da PE, a par da integração europeia e aliança atlântica); a difusão da língua portuguesa no mundo; e a promoção de uma melhor inserção nos mecanismos internacionais e malhas da globalização.

A Cooperação Técnico-Militar (CTM) é uma forma sectorial de cooperação, que visa colmatar as assimetrias entre Estados no domínio técnico-militar, através do desenvolvimento de Projectos com objectivos específicos, que têm como fim último o desenvolvimento das Forças Armadas destes Estados. Neste sentido, os Projectos do âmbito da Marinha tomam especial relevo dada a importância do mar não só para Portugal, como para cada um destes países isoladamente. Incumbindo à Direcção-Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN) a análise, planeamento e coordenação da política de CTM, estas iniciativas são desenvolvidas com seis países de língua portuguesa: Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, S. Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

Nestes Estados, em que as vias de comunicação são ainda exíguas, as trocas comerciais são efectuadas na sua grande maioria por via marítima, o que torna essencial uma componente marítima com dimensão adequada, que consiga dar uma projecção de força e de defesa da integridade territorial, da soberania e do património nacional.

No entanto, os conflitos por que alguns destes países passaram recentemente, envolvendo exclusivamente a componente terrestre das Forças Armadas do país, condicionaram o desenvolvimento de outros ramos das Forças Armadas, nomeadamente da Marinha, facto que, a par dos elevados custos para fazer "nascer" de raíz uma componente marítima, torna a CTM de Marinha um projecto realmente ambicioso.

Assente nesta visão estratégica, e atendendo às responsabilidades da Marinha na direcção da execução técnica dos Projectos CTM que lhe são atribuídos, o Gabinete para a Cooperação do Estado-Maior da Armada, na dependência do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, através da coordenação das acções de cooperação, acompanha, analisa e avalia o desenvolvimento destas acções nos vários países, utilizando para isso diversos meios de comunicação e efectuando inclusivé uma análise da imprensa semanal focada nos PALOP e Timor-Leste.

Por outro lado, o pessoal cooperante no terreno tem uma tarefa muito especial. A par dos requisitos de competência específica na área, o cooperante, terá de agir como um "diplomata" no país de destino, em que além de pró-activo e empreendedor, deverá saber ganhar a confiança dos locais, favorecendo uma relação dinâmica e de respeito entre as partes.

O modelo de cooperação da Marinha de Guerra Portuguesa adaptado à realidade de cada país, traduz-se em três vertentes básicas de assessoria: ao comando e estado-maior; à área técnico-naval; e à área técnico-militar (Fuzileiros).

No apoio ao comando e estado-maior enfatiza-se a assinatura, a breve trecho, do novo Programa-Quadro 2007-2009 para Angola, contendo um Projecto autónomo de Marinha com assessoria directa ao comando e estado-maior, e apoio na reestruturação do sistema de formação profissional na área técnico-naval da Marinha de Guerra de Angola. Paralelamente em função da reestruturação das Forças Armadas cabo-verdianas e santomenses, a assessoria portuguesa tem vindo a colaborar com os respectivos Comandos das Guardas Costeiras na elaboração do correspondente edifício legislativo, onde estão deduzidas as necessidades de formação de âmbito técnico-naval. Ainda em São Tomé e Príncipe decorreu, em JUN06, a deslocação de uma equipa técnica da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) a fim de apoiar a edificação de um Sistema de Autoridade Marítima naquele país e inventariar, programar e avaliar as acções que permitam incrementar a operacionalidade da Capitania dos Portos.

No que concerne à formação, foram leccionados em Moçambique, no ano transacto, no Centro de Formação de Fuzileiros, na Catembe, o 10º e 11º Curso de Formação de Praças FZ (estando a decorrer o 12º CFP) e o 3º Curso de Formação de Quadros (para Oficiais e Sargentos), e no Grupo de Escolas da Marinha de Moçambique o 8º Curso de Formação de Grumetes, nas especialidades de Abastecimento, Condutor de Máquinas, Comunicações, Electricidade e Manobra. No Centro de Instrução Militar do Morro Branco, no Mindelo, em Cabo Verde, foi ministrado o 12º Curso de Fuzileiros. E, em Timor-Leste foi iniciada, em MAR06, uma 2ª acção de formação para as guarnições das lanchas da Componente Naval.

Mas a Marinha presta, também, o apoio necessário à reparação e manutenção dos meios navais destes países, nomeadamente na República da Guiné-Bissau (RGB) e em Timor-Leste. Foi com esta finalidade que se deslocou à RGB, nos períodos de 17MAR a 07ABR06 e de 23JUN a 21JUL06, uma equipa do Arsenal do Alfeite tendo por tarefa a realização de trabalhos de beneficiação e recuperação da operacionalidade das lanchas "Cacine" e "Cacheu". Com a mesma finalidade de manutenção e reparação, desta feita dos faróis e farolins da Rede de Ajudas Visuais à Navegação, entre Outubro e Dezembro do ano transacto, deslocou-se a São Tomé e Príncipe uma equipa da Direcção de Faróis.

No âmbito destes Projectos destacaram-se, ainda, no ano transacto, a realização de um exercício naval conjunto em Angola, entre 8 e 10ABR, aquando da visita do NRP "Corte Real" a Luanda, que envolveu efectivos das duas Marinhas de Guerra, incluindo forças de fuzileiros e mergulhadores; e do exercício da NATO, STEADFAST JAGUAR, em Cabo Verde, entre 12 e 27JUN, e no qual participaram elementos da Unidade de Fuzileiros de Cabo Verde.

Registe-se que foi a formação em Portugal que deu início às actividades de CTM da Marinha. Até aos dias de hoje, nos diversos estabelecimentos de ensino, já foram formados mais de 500 militares das várias classes e categorias. No corrente ano lectivo a Marinha está a ministrar acções de formação a 25 militares dos seis países anteriormente mencionados, assim distribuídos: 4 nos Cursos do IESM, 10 nos Cursos da Escola Naval, 8 na ETNA, e 3 no CEFA.

As principais dificuldades à implementação do modelo da MGP surgem, naturalmente, da limitação de meios destes países, reforçado pela falta de tradição de um ramo com um historial tão recente, não se encontrando os diversos Projectos com o mesmo grau de desenvolvimento.

No futuro, é intenção da Marinha continuar a promover as acções de CTM nos PALOP e Timor-Leste, no sentido de ajudar na edificação das respectivas componentes marítimas. Esta actividade, não muito conhecida da generalidade das pessoas, para além de promover a confiança mútua, contribui certamente para um aumento da segurança nacional e regional, e, consequentemente, para o crescimento económico e social destes Estados.

(Colaboração do Gabinete para a Cooperação do EMA)

Seminário de Comando e Controlo

Decorreu no dia 25 de Outubro de 2006, organizado pelo Director do Centro de Instrução de Táctica Naval, CMG Correia Andrade, e sob a égide do Comandante Naval, VALM Vargas de Matos, o seminário subordinado ao tema "Os Desafios do Comando e Controlo na Marinha". O evento visou a partilha do conhecimento e lançar em debate os principais aspectos doutrinais e procedimentais, bem como abordar os desafios futuros e as possíveis soluções que a tecnologia nos oferece como contributos para o eficaz e completo exercício da arte do Comando e Controlo do Poder Naval, em todas as suas áreas de actuação.

Tal desiderato foi realçado nas boas-vindas, proferida pelo Comandante Naval (CN), salientando que era seu objectivo promover o diálogo e a discussão entre todos os elementos da comunidade operacional presentes neste fórum, tendo realçado, para o efeito, que "O Comando e o Controlo são o exercício da autoridade investida num Comandante para dirigir, coordenar, accionar e inspeccionar forças militares na execução de Ordens ou Directivas, e que para o qual há que considerar, os novos Equipamentos e Sistemas, o Pessoal (a sua formação e treino), as Infra-estruturas de Apoio e a Doutrina e os Procedimentos adoptados de forma a permitir uma superioridade na utilização da informação no apoio ao decisor – O Comandante".

A afluência a este seminário demonstrou bem o interesse pelo tema abordado, pois para os 128 lugares disponíveis inscreveram-se 168 participantes, representando o topo das duas vertentes operacionais da Marinha, o Comando Naval e o Comando-Geral da Polícia Marítima.

Para além das intervenções pessoais do CN e do Comandante-Geral da Polícia Marítima e Director-Geral da Autoridade Marítima(CGPM/DGAM), durante a sessão da manhã, foram convidadas a fazer apresentações e a debater os assuntos abordados, as seguintes entidades: Pelo EMGFA (DICSI), o CALM Moraes Soares, abordando "**A Visão do C2 estratégico nacional**". Pelo EMA (DCSI), o CMG Almeida Carvalho, abordando "**A Visão Naval do C2**", seguido pelo CFR Alves Francisco que abordou "**Os desafios da Interoperabilidade dos Sistemas de C2**", e em conclusão o CTEN Boliqueime da Conceição que se referiu ao "**Planeamento Estratégico de SICA's na Marinha**". Pelo CN falaram o CFR Malhadas Teixeira (Div SIC) e o CFR Croca Favinha (Div OPS), tendo-se referido ao "**Exercício do C2 no COMNAV**". A finalizar as apresentações da manhã, em nome do CGPM/DGAM, o CFR Rodrigues Machado abordou o tema "**O Exercício do C2 na DGAM e no CGPM**", ao que se seguiu um debate animado com várias intervenções sobre os temas anteriormente expostos.

Após o almoço, os trabalhos reiniciaram-se com as intervenções do 1TEN Vieira Serra, do Centro de Informações Operacionais da Marinha, sobre o tema "**A Partilha de Informação Operacional**"; a que se seguiu o CFR Teixeira Moreira do CCF, abordando "**O C2 de Forças Anfíbias**"; e finalizando com as apresentações do CFR Moita Rodrigues da DN acerca dos "**Sistemas Navais**" e do CTEN Bulcão Sarmento da DITIC relativa aos "**Sistemas em desenvolvimento**".

No final destas alocuções, realizou-se novo debate animado onde, a título de exemplo, o CCF, CALM Carvalho Abreu, partilhou alguns episódios vividos com o exercício do C2 de forças de fuzileiros em missões no estrangeiro.

O VALM Comandante Naval encerrou o seminário agradecendo a todos os presentes, em especial aos palestrantes, salientando que os seus objectivos tinham sido alcançados uma vez que houve debate e discussão, e que muitas questões foram respondidas e muitas outras ficaram para futura meditação. Realçou também, ser primordial tornar todos os sistemas o mais "User Friendly" possível, colmatando algumas das dificuldades impostas pela relação entre o choque tecnológico e o choque de gerações.

(Colaboração do CITAN)

REFLECTINDO... XIII

COMANDO E DISCIPLINA

A disciplina militar é uma das referências mais significativas da condição militar; é um elemento fundamental da "cultura" militar. Tal como qualquer valor que caracteriza uma cultura (e porque os valores culturais não são genéticos), a disciplina é apreendida durante a formação e educação do indivíduo que ingressa na instituição militar; não se deve pretender impô-la.

Logo no início da carreira o militar aprende a compreender a disciplina, que acaba por ser consentida e vivida. É evidente, no entanto, que alguns anos de prestação de serviço permitem interiorizar melhor os seus princípios.

Inerente à vida militar desde os tempos mais recuados, a disciplina é aceite já como uma tradição. Não é pois de surpreender que o Decreto que promulga o actual Regulamento de Disciplina Militar comece por transcrever uma definição de 1913: *disciplina é o laço moral que liga entre si os diversos graus da hierarquia militar; nasce da dedicação pelo dever e consiste na estrita e pontual observância das leis e regulamentos militares.*

Sendo um facto natural a diversidade de carácter, da maneira de ser e de sentir dos elementos da instituição militar, é a disciplina que os congrega no respeito pelos outros valores que preenchem o Código de Honra das Forças Armadas: dever, dedicação, sacrifício, coragem e lealdade.

A disciplina obriga à observância das leis e dos regulamentos militares, à obediência ao comando, ao respeito pelos superiores, ao empenho no cumprimento da missão e ao desenvolvimento da camaradagem.

O desenvolvimento permanente de hábitos de disciplina permite criar uma atitude e um comportamento que se revela fundamental no decorrer das operações mais complexas, durante as frequentes situações de emergência ou risco no mar e, mais importante ainda, nas acções de combate.

O comandante adquiriu a preparação adequada e deve ter também adquirido a experiência necessária para o exercício do comando; deve ser um líder e tem que constituir um exemplo para os subordinados; sem dúvida, também ele, estando integrado na hierarquia, terá que respeitar os princípios da disciplina que se referiram.

É o comandante que detém a competência disciplinar, no exercício da qual poderá recompensar ou punir os seus subordinados. Esta competência resulta da função de comando e não do posto do comandante.

O exercício desta competência não pode ser objecto de intervenções externas, pois ela é inerente ao exercício do comando e é elemento estruturante da instituição militar.

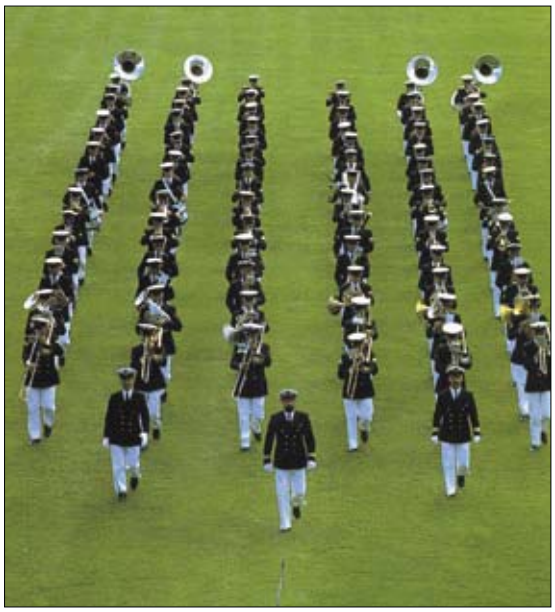
António Emílio Sacchetti
VALM

BANDA DA ARMADA

Símbolo do profissionalismo e excelência cultural da Marinha

"…E eles começaram logo a tanger quatro ou cinco flautas…E o capitão-mor mandou tanger as trombetas, e nós em os batéis bailávamos, e o capitão-mor também de volta connosco.", in Diário de Vasco da Gama

Ao longo dos mais de quinhentos anos de existência de formações musicais na Armada, estas sofreram inúmeras alterações, da designação ao número de elementos que as constituíram, tornando uma enumeração exaustiva praticamente impossível, até por manifesta ausência de informação fidedigna. Na realidade, as fontes históricas só são razoavelmente seguras sobre esta matéria a partir da primeira metade do século XVIII, e indicam que, em Agosto de 1740, existia na Armada Real uma música intitulada "Charamela". O seu aparecimento coincide com um dos períodos áureos da música em Portugal, em que a Orquestra de Câmara da Rainha D. Maria I apenas era suplantada, em dimensão e qualidade, pela do Papa. Do primeiro maestro de que há memória histórica, Caetano Tozzi, apenas se sabe que era italiano e músico da Câmara Real.



A 27 de Novembro de 1807, durante as invasões napoleónicas, a Banda da Brigada Real da Marinha acompanhou D. João VI e a Família Real na sua retirada para o Brasil. Tinha como regente o italiano Pascoal Corvalini. Em 1821, quando o soberano regressou ao reino, voltaram apenas dois dos músicos, tendo os restantes sido integrados na Armada Brasileira, criada por D. Pedro. Em 1863, a Charanga, constituída por 27 executantes e dirigida por Arthur Reinhardt, acompanhou D. Fernando II a Bordéus, a bordo da Corveta "Mindelo". É da responsabilidade deste monarca a vinda para Portugal do maestro Mark Holzel, que passou a ser responsável pela direcção de 20 músicos do Batalhão Naval.

A 3 de Abril de 1903 a Banda dos Marinheiros da Armada grava, no Quartel do Corpo de Marinheiros, em Alcântara, aquele que é considerado o primeiro disco produzido em Portugal, um documento histórico e fonográfico raríssimo. A capa contém o selo real e a inscrição "Oferta do Maestro António Maria Chéu ao rei D. Carlos". A gravação, efectuada pela *The Gramophone and Typewriter Ltd.* de Londres, pretendia comemorar a visita de Eduardo VII de Inglaterra a Portugal, através da perenização de uma das mais notórias obras musicais relativas à identidade nacional, os *Cantos Populares Portuguezes nº2 de Rodriguez.*

Em 1922 a Banda dos Marinheiros da Armada integrou a viagem oficial do presidente António José de Almeida, a bordo do navio "Porto", para participar nas comemorações do 1º Centenário da Independência do Brasil. Realizou diversos concertos no Rio de Janeiro, com retumbante sucesso do público e da crítica, tendo como chefe o CTEN Artur Fernandes Fão. Durante os 35 anos da sua regência (1920-1955) a Banda dos Marinheiros da Armada é referida em múltiplas Leis e Decretos-Lei, que provocam diversas reestruturações, abrangendo a designação, a composição, a forma de admissão e os ajustamentos salariais dos músicos.

Muitos foram os navios da Armada que fizeram uso de charangas e fanfarras. Exemplo disso é a viagem de 1955 à Índia, a bordo do "Bartolomeu Dias", em que se salienta a actuação da charanga no desfile de homenagem a Afonso de Albuquerque, em Damão. Esta viagem ficou imortalizada na magistral descrição de Urbano Tavares Rodrigues, no livro "Jornadas no Oriente". Na memória de muitos ficou também o conjunto musical "Os Náuticos" que, no início da década de 70, actuou para as forças militares estacionadas nas províncias ultramarinas. Ao longo de quase dois anos percorreram a Guiné, Cabo Verde, Angola e Moçambique, em várias digressões a bordo do navio mercante "Vera Cruz" e em unidades navais.

No início da década de 80, sob a direcção do CTEN Manuel Maria Baltazar (1976-1987), a Banda da Armada ganhou uma consistente visibilidade junto da sociedade civil, constatando-se a sua merecida inclusão no grupo das melhores bandas filarmónicas do país. O contacto sistemático com o grande público foi o início de uma longa sucessão de salas cheias e extraordinárias inovações, prestigiando a Marinha através do virtuosismo, dedicação e talento dos seus músicos. Na década seguinte, já com o CFR José Joaquim Araújo Pereira como maestro (1987-2006), empreendeu várias deslocações pelo país e pelo estrangeiro, todas com grande sucesso. Destacam-se as actuações a França, por ocasião do 5º Festival Internacional de Música Militar e aos EUA, onde participou no XII Festival Internacional das Azáleas. Em 1998 actuou nas Bodas de Diamante do IPO e em diversos eventos no âmbito da Expo 98, entre os quais dois concertos que foram aplaudidos em apoteose por milhares de pessoas. Em todas as actuações a Banda da Armada enalteceu a música portuguesa, demonstrando a sua vocação de serviço público e o papel fundamental na preservação da tradição musical nacional. Por isso, em 1999 foi-lhe concedida a Medalha de Ouro dos Serviços Distintos pelo Almirante CEMA. No seu louvor enalteceu o "notável desempenho, inexcedível dedicação e vontade de bem servir, graças ao profissionalismo e excelência dos seus músicos, do qual resultou lustre, honra e prestígio para a Marinha."

No último ano a direcção da Banda da Armada passou a estar a cargo do CFR Carlos Silva Ribeiro que, na linha dos seus antecessores, a tem conduzido por padrões de alta qualidade e eficiência, executando programas atractivos e de reconhecida qualidade técnica, obtendo significativos êxitos e suscitando o mais vivo e caloroso entusiasmo das audiências. Em Janeiro deste ano a Banda contava com 107 músicos, muitos dos quais com formação superior e com uma média etária de 33 anos. Fruto do esforço de renovação e dinamização levado a cabo nos últimos anos, os resultados reflectem-se no grande valor e visibilidade nacional e internacional das suas actuações ao vivo e na constante gravação e edição de CD's. Na realidade, ao longo dos tempos têm pertencido e continuam a despontar na Banda da Armada, vários compositores de reconhecido mérito e alguns dos melhores instrumentistas portugueses. O futuro vem, por isso, impregnado de esperança e de vontade determinada de perpetuar e prestigiar o legado cultural do país na Marinha, através da música.

Condecoração dos ex-Chefes dos Estados-Maiores Militares

No passado dia 5 de Fevereiro em cerimónia no Palácio de Belém, o Presidente da República condecorou o anterior Procurador-Geral da República e os três Chefes dos Estados-Maiores militares que deixaram funções em 2006, para lhes "expressar reconhecimento do Estado e da Nação" pelos serviços prestados nos seus altos cargos.

O Professor Cavaco Silva condecorou, com a Grã-Cruz da Ordem de Cristo, o antigo PGR, Conselheiro José Souto de Moura, e os antigos CEMGFA, Almirante José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas, CEMA, Almirante Francisco António Torres Vidal de Abreu e CEMFA, General Manuel José Taveira Martins.

O Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas visitou a Marinha

Foto Júlio Tito

No passado dia 24 de Janeiro, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), General Valença Pinto, visitou a Marinha. À chegada do CEMGFA ao Portão Verde da BNL, esperava-o o Comandante da BNL com o dispositivo protocolar. O CEMGFA fazia-se acompanhar pelo Chefe de Gabinete, Major-General Pina Monteiro, Assessores dos Ramos e o Adjunto de Campo.

Foi recebido pelo Almirante CEMA, acompanhado do Vice-CEMA, e por todas as altas chefias da Marinha, na Praça do Comando da BNL, onde lhe foram prestadas honras militares por uma companhia de Fuzileiros com a Banda da Armada e pelo N.R.P. "Afonso Cerqueira" que, salvou durante a execução do Hino de Continência, conforme previsto na Ordenança.

Após o desfile, à entrada do Palácio do Alfeite, quatro Mestres saudaram o General Valença Pinto, com os apitos protocolares previstos.

No N.R.P. "Álvares Cabral", o CEMGFA foi recebido pelo Comandante Naval, onde assistiu a um *briefing* sobre a Marinha, dado pelo SUBCEMA, tendo tido oportunidade de obter alguns esclarecimentos e de expressar a sua visão das FA's. Nesta ocasião foi apresentada a realidade da Marinha, as suas missões e os meios afectos à execução, as responsabilidades e a estrutura que lhes responde, assim como o caminho percorrido na adaptação às novas missões e às circunstâncias do País, reforçando o carácter expedicionário da Marinha, não tendo sido evitados os constrangimentos apesar de ter sido sublinhado o empenho no aprontamento e na disponibilidade em bem servir.

Após o *briefing*, o CEMGFA efectuou uma breve visita ao navio, que terminou no convés de voo onde embarcou no helicóptero Lynx, com destino à Base de Fuzileiros (BF), em companhia do Almirante CEMA e do VALM CN.

À chegada à BF o CEMGFA foi recebido pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros e o Comandante da BF, que os acompanharam ao Posto de Comando do Dispositivo Estático na mata da BF.

Aqui recebeu um *briefing* sobre os Fuzileiros, do CALM CCF e do Comandante do BF2. Seguiu-se uma visita ao Dispositivo onde teve oportunidade de tomar conhecimento com as diversas valências dos FZ's, pessoal, material e missões no exterior do Território Nacional em apoio à Diplomacia do Estado.

De regresso ao Palácio do Alfeite, decorreu então o almoço oferecido pelo CEMA.

No final o CEMGFA assinou o Livro de Honra da Marinha.

Visita do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar à Autoridade Marítima Nacional

Foto Júlio Tito

No passado dia 12 de Janeiro, o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. João Mira Gomes realizou uma visita à Marinha no âmbito da Autoridade Marítima Nacional.

A visita iniciou-se com os cumprimentos de boas vindas no gabinete do CEMA e Autoridade Marítima Nacional, nas instalações da Administração Central da Marinha.

Prosseguiu na Doca da Marinha onde foi apresentado equipamento, pesado e ligeiro, de combate à poluição no mar, que pode ser afectado ao Plano Mar Limpo, efectuado um *briefing*, no posto de comando móvel do Serviço de Combate à Poluição da DGAM, sobre os meios e capacidade de combate à poluição no mar existentes e realizada uma demonstração com diverso equipamento destinado à recolha da água de diversos tipos de poluentes.

O passo seguinte foi a visita às instalações da Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local da Polícia Marítima, em Alcântara, tendo o percurso entre a Doca da Marinha e a Doca de Alcântara sido efectuado pelo rio Tejo na UAV "ALBATROZ". Aí, foi apresentado um *briefing* sobre a Autoridade Marítima Nacional, pelo Director-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima, VALM Medeiros Alves, efectuada uma exposição das valências e capacidades dos serviços da Capitania e da PM, na sala de operações daquela Capitania, e assinado o respectivo Livro de Honra.

A visita terminou com um almoço na Messe de Lisboa oferecido pelo CEMA e Autoridade Marítima Nacional ao Secretário de Estado e respectiva comitiva.

A fragata "Álvares Cabral" terminou o treino operacional em Inglaterra

A fragata "Álvares Cabral" terminou o seu período de aprontamento operacional, cumprindo o exigente programa de treino e avaliação no Reino Unido, o "Portuguese Operational Sea Training" (POST), que decorreu entre 6 de Novembro e 14 de Dezembro de 2006.

A preparação de uma fragata da classe "Vasco da Gama" termina com a participação no POST, o que constituiu a validação de todo o processo de aprontamento do navio para as suas missões futuras. O POST funciona, de facto, como uma auditoria externa por uma entidade de excelência reconhecida – o "Flag Officer Sea Training", vulgarmente designado por FOST. O FOST treina e certifica todos os tipos de navios de guerra, navios auxiliares e submarinos da Marinha do Reino Unido e de outras marinhas, para o emprego em todo o espectro das operações navais, quer em tempo de paz, quer em situações de conflito. Conceitos como segurança para navegar e para combater, técnicas de combate a incêndios e alagamentos, organização geral do navio, defesa própria, capacidade de apoio a populações sinistradas, condução de operações ofensivas e defensivas, são amplamente treinados e verificados pelo avaliadores do FOST durante o treino proporcionado ao navio. A longa tradição do FOST no treino e preparação de navios, que remonta a 1958, permite-lhe dispor de um vasto leque de ensinamentos e de doutrina que é constantemente revista e adaptada de acordo com a evolução dos cenários onde operaram navios de guerra.

O treino efectuado no FOST pela fragata "Álvares Cabral" iniciou-se com uma inspecção inicial no dia 06 de Novembro, designada por "Material Assessement and Safety Check" (MASC), que visa a verificação do navio nos seus aspectos básicos de segurança e estado do material. Esta avaliação permite estabelecer o patamar inicial a partir do qual o treino de preparação do navio para combate vai evoluindo, exercitando-se numa primeira fase cenários contra ameaças simples, e posteriormente situações de combate em ambiente de multi-ameaça integrando uma força naval.

Após o MASC, teve, assim, inicio um programa de treino de seis semanas, sendo duas em terra e quatro no mar, que se desenrolou através de um programa estruturado e focado nas necessidades que se identificam como mais prementes quando se considera o leque de situações em que uma unidade deste tipo possa vir a ser empenhada. Tal inclui a simulação de danos e avarias internas a bordo, que venham a ocorrer por força de acções externas contra o navio.

Nas semanas de treino em terra, com a "Álvares Cabral" atracada na Base Naval HMS Drake, na cidade de Plymouth, foram levados a cabo um extenso conjunto de exercícios em todas as áreas técnicas, de onde se destacam os incêndios de porto, os de condução da plataforma em modo normal e degradado que abrangeram quer a área da propulsão quer a de produção e distribuição de energia, os de controlo de acessos e de visitantes e os de incidentes à prancha com engenhos explosivos. Foi também nas semanas de terra que o navio participou nos exercícios de maior grau de dificuldade, por envolverem uma percentagem muito grande da guarnição e constituírem um grande desafio no plano do Comando e Controlo, como o "Disaster Exercise" (DISTEX) onde é prestada assistência humanitária a uma população ribeirinha afectada por uma catástrofe natural, e o "Ship Protection Exercise" (SPE), em que o navio é sujeito a uma série de desafios, , que vão de simples intimidações a ataques vindos de terra e do rio, simulados por pessoal do FOST que encarna uma força de milícia local que se opõe à presença do navio no porto. Especialmente sensível no caso do SPE é a definição e implementação de regras de empenhamento que permitam ir dando uma resposta proporcional e gradual às acções dos supostos agressores. Refira-se, ainda a este propósito, um episódio curioso que demonstra o detalhe que o staff do FOST coloca na execução de todas as séries. No decorrer de uma das muitas acções da "milícia", é raptado um suposto cidadão português, que anteriormente se tinha identificado como um ex-marinheiro que servira com o comandante do navio, em 1984, no patrulha Geba (informação certamente retirada do currículo que é, obrigatoriamente, enviado para o FOST no âmbito da literatura pré-OST!).

Nas semanas de mar foram efectuadas diversas inspecções ao navio, tendo os exercícios incidido nas áreas da navegação, da marinharia, das operações navais, da propulsão e energia e da limitação de avarias desenvolvendo-se com graus de complexidade crescente nas áreas da luta anti-submarina, luta anti-aérea e luta de superfície, e culminando semanalmente nas designadas guerras de 5ª feira (Weekly Wars) onde se efectuava a integração da batalha externa (área das operações) com a batalha interna (áreas do propulsão e energia, armas e electrónica, logística e médica), e se proporcionava o treino no âmbito de força naval.

A mais valia do POST situa-se sem dúvida no plano do treino operacional, onde é possível interagir com um número muito alargado de meios. Entre outros, foram efectuados exercícios de tiro real de artilharia, utilizando-se áreas próprias e spotters embarcados em helicópteros; operações de interdição marítima; exercícios de manobras e evoluções; exercícios de pilotagem; exercícios de reboque; operações de reabastecimento no mar com diferentes tipos de navios (o reabastecedor holandês "Zuiderkruis" e o inglês "Black Rover"); exercícios avançados de luta anti-submarina com o submarino convencional alemão "U-22", integrando tarefas relacionadas com "Water Space Management" que colocavam problemas no plano das "Rules of Engagement" (ROE) e o processo de decisão táctica; exercícios de luta de superfície com emprego de helicópteros equipados com mísseis anti-navio; exercícios de defesa aérea contra aeronaves do tipo "Falcon" e "Hawk", cujos pilotos são famosos pelo arrojo que colocam nas suas acções. De salientar ainda a presença na área e a participação do porta-aviões da Marinha Inglesa "Ark Royal" em alguns exer-

cícios sob coordenação da "Álvares Cabral" (CTG). Em termos de cooperação com meios aéreos, para além dos helicópteros orgânicos, foi constante a presença dos aviões de aviso antecipado E3A, aviões de patrulha marítima "Nimrod", e de helicópteros "Merlin", "Lynx" e "Dauphin", estes para transferência dos avaliadores do FOST. Durante o período do OST, participaram no treino da "Álvares Cabral" quinze navios, e diversas aeronaves, do Reino Unido, Alemanha e Holanda.

Infelizmente, o impacte das condições meteorológicas durante o OST foi considerável, tendo provocado o cancelamento de algumas séries , o que na 3ª semana de mar, deu origem ao cancelamento da "Weekly War", sem que (pela segunda vez em todo o período de existência do OST) tivesse sido possível agendá-la para outro período. O estado do tempo nessa semana não permitiu que o navio fosse avaliado num conjunto de áreas, por falta de factores de ponderação que se deveram ao cancelamento das acções de treino programadas.

O sucesso final e as boas prestações que foram muito elogiadas pelo "staff" do OST, deveu-se sobretudo aos sempre elevados níveis de motivação, de moral e de empenhamento, que a guarnição da fragata "Álvares Cabral" manteve durante todo período da missão, sem que tenham sido notadas flutuações na dedicação e na vontade de bem cumprir. No

conjunto das seis semanas no FOST o navio obteve a avaliação final de "Very Satisfactory", classificação que face aos actuais elevados padrões de exigência no OST, atestam a elevada qualidade do treino que já é efectuado pela Marinha através da Flotilha, órgão que treina actualmente toda a nossa esquadra. Refira-se, a este propósito, que o OST não é uma repetição deste treino, mas antes um complemento e uma oportunidade de adquirir novos ensinamentos, o que permite manter os navios, e a Marinha, actualizados com os ensinamentos adquiridos através da participação em operações reais.

A tipologia e qualidade do treino ministrado no OST associado ao número de meios navais e aéreos disponíveis envolvidos, tornam, assim, este tipo de missão rica e essencial para o aprontamento das unidades navais combatentes. As lições aprendidas no OST, que são devidamente validadas e posteriormente difundidas e aplicadas, traduzem anos de experiência no mar que a Marinha Portuguesa como organização ganha em saber e profissionalismo, de que é fundamental dispor nas unidades navais, mas também nos organismos tutelares do treino e formação. A multidisciplinaridade do treino a que o navio e a sua guarnição foram sujeitos e a eficiência obtida no desempenho atestam que a fragata "Álvares Cabral" se encontra pronta para as missões que à Marinha forem atribuídas.

Durante o OST, a fragata "Álvares Cabral" efectuou cerca de 1200 horas de missão, percorreu 4330 milhas náuticas e embarcou um total de 545 avaliadores do FOST, numa média de 19 avaliadores por dia.

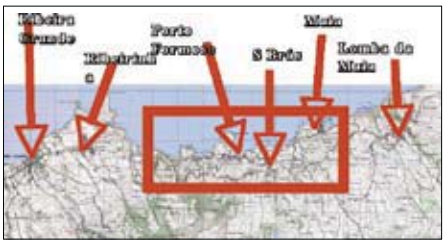
(Colaboração do Comando do NRP "Álvares Cabral")

Exercício "AÇOR 062"

No cumprimento da sua missão e programa anual de exercícios, o Comando Operacional dos Açores (COA) realizou entre 15 e 17 de Novembro de 06 o Exercício "Açor 062", na modalidade de Postos de Comando (CPX). O exercício insere-se no âmbito do emprego das Forças Armadas em apoio a acções de Protecção Civil, concretamente, no apoio ao Serviço Regional de Protecção Civil e Bombeiros dos Açores (SRPCBA), no auxílio às populações afectadas por uma catástrofe.

Os objectivos foram avaliar e intensificar a adequabilidade das normas e directivas em vigor para a participação das FA's em acções de Protecção Civil; a capacidade de coordenação do COA naquelas acções; a proficiência e eficácia dos circuitos de comunicações existentes e/ou a instalar; a adequabilidade dos meios disponíveis para o cumprimento da missão; o entendimento, a confiança mútua e a cooperação entre o pessoal dos três ramos das FA's; a capacidade de comando e controlo em acções de Protecção Civil; o relacionamento com os órgãos regionais de Protecção Civil.

O exercício apoiou-se num cenário fictício, elaborado com o apoio do Sistema de Vigilância Sismológica dos Açores (SIVISA), tendo sido "criada" uma situação de catástrofe, originada por um sismo de grande intensidade com epicentro a cerca de 5 km a SW da localidade de Porto Formoso. A região mais afectada foi a costa norte da ilha de S. Miguel tendo ficado isoladas as localidades de Porto Formoso, S. Brás e Maia em virtude de cortes de estrada, deslizamentos de terra, desmoronamentos, etc.



Face à gravidade da situação, o Governo Regional solicitou ao COA, nos termos da lei, o apoio das FA's. O Exercício contou com a participação dos Comandos, Forças e Meios das Zonas Militares (Marinha, Exército e Força Aérea) e do SRPCBA. Para além das Forças e Meios existentes na Região Autónoma dos Açores (RAA), foram considerados os seguintes reforços vindos do Continente:

- **Marinha:** 1 Corveta + 1 Companhia de Fuzileiros;
- **Exército:** 1 Companhia de Engenharia;
- **Força Aérea:** 1 C-130 + 2 AL III e, em D+1, um EH-101.

O Exercício decorreu de acordo com o cenário elaborado pelo DISTAFF, tendo-se este revelado adequado aos objectivos previamente definidos, e tendo proporcionado um bom ritmo e realismo através da "injecção" de eventos/incidentes simulando situações próximas da realidade. O Exercício foi dirigido pelo Estado-Maior do COA, tendo sido accionadas Células de Resposta nos Comandos das Zonas Militares e Unidades Executantes.

Em 171430NOV06 teve lugar no COA o "Distinguished Visitors Day (DVD)" encerrando assim o Exercício "Açor 062". A opinião generalizada das Entidades, Comandos e Forças envolvidas foi unânime quanto à pertinência e utilidade do mesmo, tendo em conta a forma como foi planeado e como decorreu, constituindo uma boa base para o exercício "LIVEX" que, no mesmo âmbito, terá lugar no primeiro semestre de 2007. Este exercício contribuiu, sem dúvida, para o reforço da coesão entre os Ramos das FA's e do trabalho conjunto, bem como, para o fortalecimento e agilização da ligação e relacionamento com o SRPCBA, Forças de Segurança e Autoridades Civis dos Açores.

(Colaboração do Comando Operacional dos Açores)

O futuro com energias alternativas

O fim do petróleo vai levar-nos para uma nova dimensão épica da história da humanidade

INTRODUÇÃO

No primeiro dos artigos desta série vimos que o período da invenção à inovação é grande, normalmente de várias décadas. Desta forma, as tecnologias que vamos usar nos próximos anos já estão inventadas, só lhes falta o aperfeiçoamento prático que permita a sua produção e utilização em larga escala. Por outro lado, no último artigo, vimos que o petróleo está perto de atingir o pico de produção, haverá mais procura do que a oferta e consequentemente o seu preço vai aumentar, bem como a luta pelo que resta.

Então como poderão milhões de pessoas por todo o mundo continuar a usar o seu automóvel todos os dias? Será possível manter viagens aéreas baratas depois do pico do petróleo? E como transportaremos os produtos baratos criados nos quatro cantos do mundo pela globalização?

Haverá esperança nas energias alternativas?

INVENTÁRIO DE PROBLEMAS

Antes de fazermos uma breve viagem pelas energias alternativas actuais vejamos o lote dos principais problemas que se avizinham. A mobilidade está no lote dos principais problemas a resolver. O petróleo usado nos transportes é virtualmente insubstituível, por ser um líquido de fácil transporte à pressão atmosférica e por ter uma relação massa/energia fabulosa. Os motores de explosão interna podem ser adaptados para usar gás natural ou etanol, no entanto, isso não passaria de uma solução de curto prazo já que nunca se conseguirão produzir as quantidades de combustível que hoje o mundo consome. Os transportes marítimos e aéreos irão sofrer os mesmos problemas. A indústria naval ainda pode arquitectar eficientes velas modernas para minimizar o consumo de combustível, mas a indústria aeronáutica não tem no horizonte um combustível estável, uniforme e energético como o jet-fuel.

Difícil também será a produção de electricidade já que cerca de três quartos é produzida a partir de combustíveis fósseis, petróleo, gás e carvão. Com o aproximar do Pico do Petróleo a produção de electricidade vai ter que depender cada vez mais do carvão e do gás. Além de uma subida do preço da electricidade, tal pode também levar a um aumento da poluição atmosférica, o que contraria o objectivo da diminuição de C02 tão defendida pelo protocolo de Quioto.

Quem também não tem alternativas é a indústria petroquímica que está na base de quase todos os produtos que consumimos ou usamos, desde os plásticos, ao calçado, à roupa, aos electrodomésticos, aos químicos domésticos (ceras, detergentes, etc.), aos perfumes, e muito mais. A indústria farmacêutica sofre de iguais limitações e será também atrofiada.

Mesmo outras indústrias serão muito afectadas directa ou indirectamente. Por exemplo, a indústria da construção civil também deve muito à petroquímica, nalguns tipos de cimento, sobretudo no alcatrão e em especial na movimentação de máquinas.

Falta também lembrar a extrema importância do petróleo na agricultura, não só para o funcionamento de todas as máquinas agrícolas, mas em especial para sustentar a moderna agricultura que depende inteiramente dos pesticidas e herbicidas, para manter as culturas saudáveis e os adubos e fertilizantes que permitem o cultivo em solos pouco produtivos. Nos países ocidentais estima-se que por cada caloria que o consumidor ingere, são gastas 10 calorias em petróleo.

Estamos a aproximar-nos dos 6 500 milhões de pessoas a viver na Terra e, mantendo-se a tendência actual, daqui por 50 anos, segundo a ONU, seremos mais de 9 000 milhões. O nosso planeta não terá capacidade para alimentar mais de 2 000 milhões sem a ajuda dos petroquímicos.

Continuará a população mundial a crescer exponencialmente?

E AS ENERGIAS ALTERNATIVAS?

Será que podemos ter esperança nas energias alternativas, em especial nas renováveis?

De acordo com a American Energy Information Administration (EIA) e a International Energy Agency (IEA), prevê-se que o consumo mundial de energia suba em média 2% ao ano. Este crescimento faz prever que o consumo em 2040 seja o dobro do actual. A previsão de maior consumo é para a Ásia que se situa nos 3,7%, os países não pertencentes à OCDE (Organização de Cooperação de Desenvolvimento Económico) 3% e a América Central e do Sul 2,8%. A Europa regista a previsão de menor consumo na ordem de 1%.

Não podemos esperar muito do **gás natural**, que fornece actualmente cerca de 1/5 da energia global, já que tem a mesma curva de depleção do petróleo com um retardo de aproximadamente uma década. A procura de gás natural na América do Norte começou já a ultrapassar a oferta, sobretudo a partir do momento em que as centrais energéticas passaram a usar o gás excedente para produzir electricidade. O gás pode ser usado nos automóveis, com simples modificações, mas não serve para navios, aviões ou mesmo tractores e ceifeiras. Imagine-se, por exemplo, os problemas que virão quando o gás começar a faltar nos países frios em que as canalizações congelam.

O **carvão mineral** representa cerca de 1/4 da energia total a nível global (24% em 1997 e previsto 22% em 2020) de acordo com o "International Energy Outlook 2000" da EIA. Como substituto do petróleo é inadequado, porque é mais pesado que o petróleo, entre 50 a 200%, por cada unidade de energia. Substituir o petróleo por carvão levaria a uma expansão da actividade mineira, que por sua vez conduziria à degradação ambiental nas áreas de exploração e ao aumento das emissões de gases que provocam o efeito de estufa. Ao contrário dos combustíveis petrolíferos e do gás, no carvão é praticamente impossível a afinação rigorosa do ponto de combustão. Por isso ele é usado em centrais energéticas para obter electricidade, desperdiçando assim metade do seu conteúdo energético. De qualquer das formas para recolher o carvão são precisas inúmeras máquinas, quase todas movidas a gasóleo. Uma única central alimentada a carvão produz por ano milhões de toneladas de resíduos sólidos. A central termoeléctrica de Sines é a empresa portuguesa que mais contribui para o efeito de estufa.

A queima de carvão nas residências polui a atmosfera com fumos ácidos, que contêm partículas e gases ácidos. Por último, os combustíveis líquidos obtidos a partir do carvão são pouco eficazes e requerem enormes quantidades de água.

Se pensarmos na **energia nuclear** pensamos também logo nos riscos de acidentes

ou de actos de terrorismo de enormes consequências. Um reactor nuclear custa cerca de 3.000 milhões de dólares e requer quantidades brutais de petróleo na sua construção. O número de reactores necessários para os EUA é de 800 a 1 000. Em França cerca de 75% da energia eléctrica é produzida a partir de centrais nucleares.

A energia nuclear não se adequa directamente aos transportes ou à agricultura. O urânio requer energia petrolífera na sua extracção. Todos os reactores abandonados permanecem radioactivos por períodos de tempo que vão de décadas a milénios. Mesmo que fechássemos os olhos a estes problemas, a energia nuclear é uma solução de curto prazo. Segundo Matt Savinar (http://www.lifeafter-theoilcrash.net) o urânio tem igualmente um pico de Hubbert, e as reservas actualmente conhecidas permitem gerar a energia necessária na Terra durante um período de 25 anos, no máximo. O urânio é um recurso muito escasso no nosso planeta para poder vir a ter um papel determinante nas nossas necessidades energéticas. Quanto às centrais de plutónio depois de 50 anos de fracassos voltaram à ordem do dia, só o tempo dirá até que ponto podem ajudar.

As fontes de **energia renováveis** têm de ajudar muito mas ainda estão num estado embrionário. Apesar da Natureza nos fornecer enormes quantidades de energia através do vento, ondulação, correntes de marés e correntes marítimas, para podermos usufruir delas agora o investimento deveria ter começado há cerca de 30 anos. A energia eólica é neste momento a mais amadurecida, mas ainda precisa de mais alguns anos de desenvolvimento pela frente.

Os moinhos de vento foram inventados na Pérsia no séc. V para bombear água para irrigação. Os mecanismos básicos de um moinho de vento não mudaram desde então, antigamente usavam-se para irrigação e hoje usam-se para gerar electricidade. A **energia eólica** forneceu em 2006 3,3% da energia eléctrica consumida na Europa e menos de 1% da energia total gerada no mundo. A energia eléctrica não é gerada de forma constante já que depende das condições meteorológicas. Em Portugal, o primeiro parque eólico foi criado em 1988 em Santa Maria (Açores), mas actualmente a distribuição destas centrais abrange quase todo o território nacional com aproximadamente 1 716 MW de potência instalada no final de 2006. A capacidade mundial no final de 2006 era de 74 223 MW, ocupando Portugal o 9º lugar no ranking ocupado respectivamente pela Alemanha (20 621 MW), Espanha (11 615 MW), os EUA (11 603 MW), a Índia (6 270 MW) e a Dinamarca (3 136). Este sector tem tido um crescimento anual médio de 32%.

Quinta de vento (windfarm) de Horns Rev – Dinamarca. É o primeiro de cinco parques de larga escala em águas dinamarquesas (160 MW). Pode ver estes geradores on-line numa webcam em http://www.hornsrev.dk/Engelsk/default_ie.htm .

A China será em 2020 o maior produtor mundial de energia eólica, ultrapassando a Alemanha e os Estados Unidos, segundo o Relatório Anual de 2006 da Associação Chinesa da Indústria de Energias Renováveis, divulgado no final de Janeiro de 2007. O relatório, que menciona um estudo do Conselho Global de Energia Eólica (http://www.gwec.net), prevê que a China gere 150 milhões de quilowatts de energia eólica até 2020.

A **energia hidroeléctrica** fornece actualmente 2,3% do total mundial, mas não consegue mover aviões, navios, nem os actuais 800 milhões de veículos. A construção de novas barragens tem impacte na agricultura, consome enormes recursos financeiros e muito do trabalho é feito por veículos movidos a gasóleo.

Actualmente pensa-se aproveitar a energia eléctrica sobrante dos geradores eólicos para voltar a bombear água de jusante para montante de barragens, para usar quando não há vento. O grande problema das barragens é o seu assoreamento. De qualquer das formas as mini-hídricas são uma boa opção para a geração de electricidade para abastecer comunidades locais.

A **energia solar** fornece actualmente 0,006% do total global, prevê-se 4% em 2030. O Sol irradia anualmente o equivalente a 10.000 vezes a energia consumida pela população mundial neste mesmo período. Está dependente da alternância entre o dia e a noite e depende também das condições meteorológicas. A Energia Solar Fotovoltaica é a energia da conversão directa da luz em electricidade (Efeito Fotovoltaico). O efeito fotovoltaico é o aparecimento de uma diferença de potencial nos extremos de uma estrutura de material semicondutor, produzida pela absorção da luz. A célula fotovoltaica é a unidade fundamental do processo de conversão. Actualmente o custo das células solares é um grande desafio para a indústria e a principal limitação para a difusão dos sistemas fotovoltaicos em larga escala.

Outra limitação determinante é a capacidade de armazenamento de energia. As baterias que hoje usamos são pouco mais eficientes do que as usadas na Segunda Guerra Mundial. Estamos muito longe de conseguir armazenar grandes quantidades de energia como fazemos com o petróleo.

Um painel solar típico pode no entanto fornecer 50% a 85% da água quente consumida numa residência contribuindo para a diminuição do consumo de energia externa.

A construção da maior central solar do mundo em Serpa constitui um "passo importante" para o desenvolvimento da energia solar e para o cumprimento das metas portuguesas para o renovável, defendeu no final de 2006 o director-geral de Energia. Com 52 mil painéis fotovoltaicos espalhados por 32 hectares, a Central Solar Fotovoltaica de Serpa vai ser a maior do mundo, com uma capacidade instalada de onze megawatts (MW), quase o dobro do que a actual maior central situada na Alemanha.

Geradores de energia maremotriz desenvolvidos por http://www.oceanpd.com/, futuramente na Póvoa de Varzim.

No campo das energias renováveis Portugal é o terceiro país da Europa com mais capacidade instalada. Prevê-se que seja o primeiro a construir um parque de energia **maremotriz**, ainda este ano, na Póvoa do Varzim. O sistema é constituído por uns enormes tubos articulados, semi-flutuantes, cada um com 37,5 metros de comprimento e 3,5 metros de diâmetro. Cada "serpente" é composta por quatro secções unidas entre si. Em cada uma das três juntas, fica instalado um motor hidráulico. O movimento das ondas faz com que seja bombeado óleo das juntas através dos motores hidráulicos. Estes motores estão acoplados a geradores, que, por sua vez, transformam a energia mecânica em eléctrica. A energia é, depois, transportada por via de um cabo submarino até à subestação eléctrica. No final deste projecto "Parque Okeanós" existirão 28 cilindros que vão gerar 24MWh. A Póvoa de Varzim foi escolhida devido à profundidade das águas, energia das ondas, proximidade aos portos marítimos e à facilidade de ligação à rede eléctrica. O sistema tem de ter amarrações muito bem concebidas para resistir à energia titânica das ondas do mar.

Na ilha do Pico há também uma central do tipo de coluna de água oscilante, com uma turbina Wells de eixo horizontal que acciona um gerador eléctrico de velocidade variável, com a potência de 400 kW.

Actualmente 16% da energia produzida nos Açores provém de **energia geotermal**. A água quente sobre pressão, produzida pela energia geotérmica, é utilizada para accionar directamente as turbinas da central, ou efectuar a passagem a vapor da água no cir-

cuito secundário que vai accionar as turbinas da central.

Nos Açores há uma potência geotérmica de 13 Megawatts (MW) no maciço da Lagoa do Fogo, na Ribeira Grande, 10MW no Pico Vermelho com potencial para 20MW. Na Terceira estão a ser feitos furos de ensaio industrial e tudo indica que em 2009 estará a funcionar mais uma central geotérmica com 12MW. Nessa altura estima-se que os Açores tenham uma potência geotérmica instalada de 45MW. Estudos de avaliação do Potencial Geotérmico nos Açores já efectuados apontam para a possibilidade técnico-económica de instalação de aproveitamentos geotérmicos também no Faial (7.5MW) e no Pico (5MW).

O **Etanol** (C2H5OH), também chamado de álcool etílico, é uma substância obtida da fermentação de açúcares, muito utilizada em bebidas alcoólicas como a cerveja, vinho e aguardente, bem como na perfumaria. No Brasil, tal substância é também muito utilizada como combustível de motores de explosão. A área terrestre disponível para o cultivo não produzirá combustível suficiente para as necessidades actuais sem entrar em concorrência com a agricultura. O etanol pode ser uma energia negativa, ou seja ser necessária mais energia para o produzir do que a que se obtém do etanol. No Brasil é bem conhecido o etanol da cana-de-açúcar, sendo este um dos poucos casos sustentáveis. Por outro, lado o etanol produzido a partir de milho nos EUA não parece ser sustentável, apesar da subida do preço do petróleo continua a necessitar de subsídios, o que pode indicar que é consumida mais energia na sua produção que aquela contida no produto final. É preciso, no entanto, salientar que o sucesso do Etanol no Brasil tem enormes efeitos secundários nomeadamente devidos ao facto de ser uma monocultura e ao processo, em muitos casos ainda primitivo, da apanha da cana ser precedida da queima da folhagem que liberta gás carbónico, ozónio, gases de nitrogénio e de enxofre (responsáveis pelas chuvas ácidas).

Nos EUA, a mistura etanol-gasolina corresponde a 8% do mercado de combustível, enquanto que no Brasil, 43% dos automóveis são movidos a álcool.

As **fontes não-convencionais, como a hulha, areia de alcatrão e metano carbonífero** fornecem actualmente 6% do consumo de gás nos EUA. Cada uma destas alternativas requer um investimento enorme em investigação e infra-estruturas para a sua exploração, e ainda grandes quantidades de petróleo, cada vez mais escasso, antes de se tornarem efectivas.

No Canadá, por exemplo, produzem-se em Alberta cerca de 200 mil barris diários de petróleo não convencional, mas são necessários cerca de 2 barris de petróleo de investimento energético para produzir 3 barris de petróleo equivalente, a partir desses recursos. Este sistema tem enormes efeitos secundários e utiliza uma enorme quantidade de água potável e gás natural, recursos que existem em quantidades limitadas.

A "**despolimerização térmica**" consegue transformar muitos tipos de resíduos em petróleo e pode ajudar-nos a subir o nível de eficiência energética. A maior parte dos resíduos (como os plásticos e os pneus) já precisou de muito petróleo para o seu fabrico e as leis da termodinâmica dizem que o resultado, ou seja o petróleo que se obtém, é muito inferior ao gasto. Para se tirar proveito seriam precisas milhares de instalações de despolimeração para que esta tecnologia fizesse uma pequena diferença na nossa situação.

Na Internet há artigos sobre uma máquina chamada de **Energia de Ponto Zero** inventada por Nikola Tesla. As tecnologias da "Nova Energia", como a Fusão Nuclear a Frio ou a Energia do Ponto Zero, são uma promessa muito vaga quanto à sua capacidade para nos compensar da escassez do petróleo. Apesar da Nova Energia ter algumas possibilidades interessantes a verdade é que não passam de teoria. (www.infinite-energy.com).

Para o fim ficou propositadamente o **hidrogénio** por haver muita esperança no futuro baseado na "economia do hidrogénio". Os cientistas sonham com um mundo novo no qual o petróleo será substituído pelo ecologicamente correcto gás hidrogénio, inodoro e incolor. Um automóvel alimentado por hidrogénio para ser viável e prático teria que levar um tanque de gás quase do tamanho de um camião cisterna. Em alternativa tem de se arrefecer o hidrogénio abaixo dos -252,77ºC para o liquefazer. É por isso que virtualmente todas as pesquisas na área estão voltadas para o desenvolvimento de métodos de armazenamento de hidrogénio. Muitos dos desenvolvimentos são no sentido de utilizar compostos químicos sólidos que contenham hidrogénio. Para utilizar o hidrogénio, as ligações químicas seriam quebradas e o combustível libertado. Além de levar muito mais hidrogénio por unidade de peso, o sistema é muito mais seguro do que tanques pressurizados.

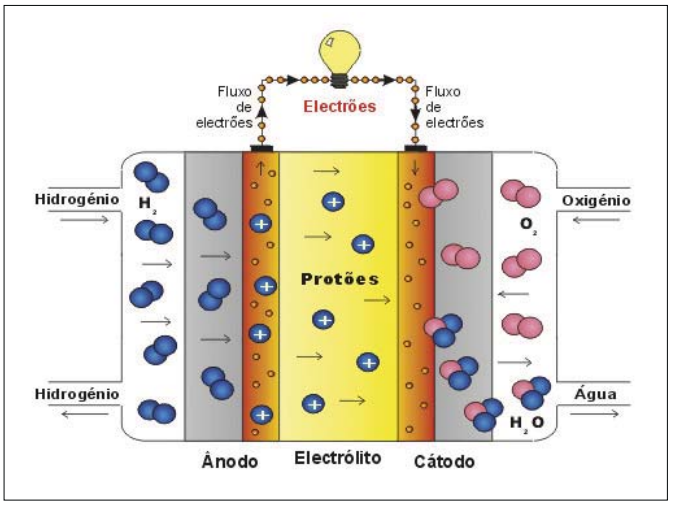


Ilustração de uma célula de combustível. A produção de energia eléctrica é conseguida pela reacção electroquímica, o hidrogénio e o oxigénio reagem através de uma membrana separadora de electrões e protões. Os novos submarinos de tecnologia AIP (Air Independent Propulsion) usam esta tecnologia.

O hidrogénio pode ser considerado como uma fonte de energia intermédia, sendo necessário produzi-lo, transportá-lo e armazená-lo antes de o usar. É ainda preciso encontrar soluções tecnologicamente eficientes, económicas e seguras para o seu manuseamento. O hidrogénio é um combustível leve, mas com baixa densidade de massa por m^3. No entanto, sendo o combustível de utilização mais eficiente, na prática, a relação de volume entre o hidrogénio e os combustíveis convencionais não lhe é assim tão desfavorável.

Os desenvolvimentos tecnológicos em curso baseiam-se nas chamadas **células ou pilhas de combustível** (Fuel Cells) que é uma tecnologia que tira partido da reacção química da interacção entre o hidrogénio e o oxigénio e que permite gerar electricidade e vapor de água. A importância da célula está na sua alta eficiência silenciosa e na ausência de emissão de poluentes, quando se utiliza o hidrogénio puro.

Apesar da alta tecnologia empregada para o seu funcionamento, as células de combustível são conhecidas pela ciência há mais de 150 anos. Embora tenham sido consideradas uma grande curiosidade do século XIX, elas foram alvos de intensas pesquisas principalmente durante a Segunda Guerra Mundial.

A primeira pilha de hidrogénio foi construí-

Imagem de uma viatura protótipo movida a hidrogénio. Quase todas as marcas estão a desenvolver protótipos.

da em 1801 por Humphrey Davy, que realizou estudos em electroquímica usando carbono e ácido nítrico. Mas o advogado e cientista inglês, William Grove (1811–1896), é que foi considerado o precursor das células de combustível. A "Célula de Grove", como era chamada, usava um eléctrodo de platina imerso em ácido nítrico e um eléctrodo de zinco imerso em sulfato de zinco para gerar uma corrente de 12 amperes e uma tensão de 1.8 volts. Uma vez mais encontramos um longo período desde a invenção até à inovação, que verdadeiramente ainda não aconteceu.

O hidrogénio, pode ser obtido a partir de diversas fontes renováveis a partir da água (electrólise, foto electrólise, foto biológica) e a partir de recursos fósseis (carvão, gasolina, metano, gás natural). Espera-se que venha a ser uma solução para a geração de energia no próprio local de consumo, nas indústrias, residências, centros comerciais, além da sua utilização em automóveis, aviões, motos, autocarros e equipamentos portáteis, tal como o telemóvel e computador portátil.

Já foram investidos mais de dois biliões de dólares pelas grandes indústrias automobilísticas no desenvolvimento de automóveis (carros, camiões e autocarros) movidos por células de combustível, prevendo-se a produção em massa para a nova geração de veículos movida a hidrogénio dentro de 15 anos, segundo a BMW. A General Motors espera produzir até ao ano de 2020, um milhão de automóveis movidos por célula a combustível.

Segundo o departamento de energia dos EUA, se o país utilizasse, em 10% da sua frota, veículos movidos por células de combustível, poupavam-se 800.000 barris de petróleo por dia, ou seja cerca de 13% das importações.

Há, sem dúvidas, um movimento em direcção à economia baseada no hidrogénio, no entanto, é preciso fazer ainda muito para a colocar a funcionar. São precisos sistemas eficientes adaptados para usarem hidrogénio, infra-estruturas para o produzir, armazenar e distribuir. A dúvida que existe é se haverá tempo para fazer tudo isso antes do petróleo começar a diminuir significativamente e afectar profundamente a vida da nossa sociedade. Há quem argumente que o hidrogénio não é um verdadeiro substituto dos combustíveis fósseis porque é actualmente fabricado essencialmente a partir do gás de metano, sendo precisa mais energia para o fabrico do que aquela que o hidrogénio depois vai fornecer. É portanto um "condutor" de energia e não uma fonte. O hidrogénio líquido ocupa um volume 4 a 11 vezes superior ao de uma quantidade energeticamente equivalente de gasolina ou diesel. Para estar no estado líquido precisa de arrefecer até aos 253º C negativos. Como gás comprimido precisa de depósitos capazes de suportar muitas atmosferas. Os veículos, aeronaves e sistemas de distribuição actualmente existentes não são adaptáveis ao hidrogénio. O hidrogénio não proporciona a produção de fertilizantes nem dos plásticos que continuam a ser precisos nas viaturas a hidrogénio.

REFLEXÃO FINAL

Se o pico da exploração do Petróleo for atingido na próxima década há sérias dúvidas que estejamos preparados para enfrentar a "Longa Emergência" de que James Howard Kunstler fala no seu livro "O Fim do Petróleo". A humanidade não está, nem quer estar preparada para abdicar do conforto conquistado no último século. Kunstler relata-nos o que nos espera depois de ultrapassarmos o pico global da produção petrolífera e iniciarmos, mais cedo do que pensamos, a longa trajectória de depleção – mudanças económicas, políticas e sociais a uma escala épica - A Longa Emergência. Entraremos num território inexplorado da História.

Com base no que se sabe actualmente nenhuma combinação das chamadas novas energias ou procedimentos energéticos permitirá manter a vida quotidiana da forma a que nos habituámos. Os combustíveis fósseis representam mais de 85% no actual fornecimento energético global. Em Portugal temos uma enorme dependência do petróleo importado da ordem dos 70% (energia primária), e uma dependência do exterior de quase 90%, quando incluímos o gás natural e o carvão. Nenhuma das alternativas ao petróleo convencional aqui apresentadas se aproxima sequer a este valor, mesmo sem considerar o incremento necessário no futuro para responder ao aumento da população e da industrialização.

A análise dos recursos energéticos acaba sempre por se render a uma perspectiva desconfortável mas inevitável: mesmo que se intensifique agora a mudança para os recursos energéticos alternativos, após o pico de extracção petrolífera as nações industriais terão menos energia disponível para realizar o trabalho útil incluindo o fabrico e transporte de bens, a agricultura, e o aquecimento das residências. As alternativas disponíveis dificilmente suportarão os tipos de infra-estruturas de transportes, alimentação ou habitação que possuímos actualmente. Desta forma, a transição para a nova forma de vida implicará um redesenho quase completo das sociedades industriais.

A solução para a crise energética só pode ser enfrentada com as energias renováveis e pela preservação. No entanto, para alcançar uma transição suave entre as energias não renováveis e as renováveis, seriam necessárias décadas e nós não temos décadas antes de ocorrerem os picos na extracção do petróleo e do gás natural.

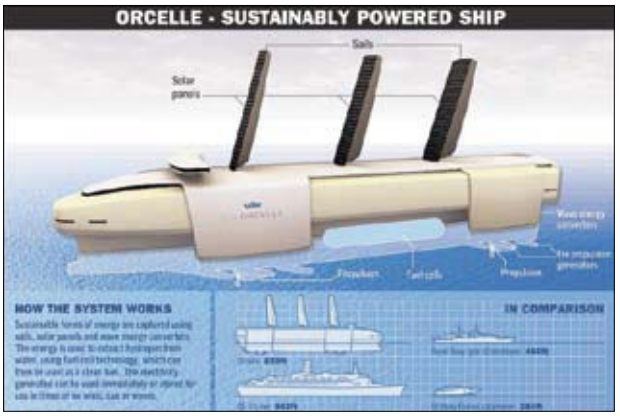
Nesta perspectiva é urgente poupar o petróleo que resta pois só com ele se fazem os plásticos e os petroquímicos necessários à agricultura. Precisamos de desenvolver e explorar a alta velocidade energias renováveis. Será muito mais fácil gerar electricidade do que implementar a "sociedade do hidrogénio" o que significa que no futuro, por exemplo, será mais provável andar de TGV do que voar a partir da OTA.

Actualmente, os nossos governantes acreditam que o futuro dos portugueses passa pelo desenvolvimento de novas tecnologias. Se há área com futuro é precisamente a do desenvolvimento de sistemas que melhorem a eficiência energética e produzam energia. Temos em Portugal a sorte de ter um clima ameno e muitas fontes titânicas de energia, podemos ser bons nesta área. Para tal é preciso um elevado investimento em investigação, que por certo dará os seus frutos.

Muito provavelmente o leitor após ter lido estes artigos ficou confuso e preocupado, ainda não acredita bem que o mundo está à beira de entrar numa crise tremenda em resultado do fim do petróleo. Recomendo-lhe que faça o que eu fiz, comece por procurar no Google o termo "Peak Oil". Encontrará imensa informação e verá que o que foi apresentado neste artigo e no anterior é suportado por factos palpáveis, relatados por fontes altamente respeitadas.

Termino a pensar na edição nº 800 da Revista da Armada, daqui a 35 anos, onde espero ser capaz de explicar como afinal a humanidade conseguiu um rumo capaz de compensar a diminuição da produção de petróleo.

A. Dias Correia
CFR



Projecto de um navio movido a energia solar, vento, energia das ondas e hidrogénio apresentado na Exposição Mundial de Nagoya, Japão, em 2005. http://www.2wglobal.com/www/aboutUs/environment/orcelle-GreenFlagship/index.jsp.

Navio híbrido (http://www.solarsailor.com/.

As Novas Viaturas Blindadas Ligeiras Anfibias (VBLA)

No passado, dia 16 de Fevereiro, certamente muitos foram os que ouviram nos noticiários ou leram nos jornais do dia seguinte, que tinha sido aberta uma fábrica onde se iriam construir os novos blindados para a Marinha e para o Exército.

Foi pois com pompa e circunstância que se inaugurou a linha de montagem das VBLA e que estiveram presentes várias entidades civis e militares das quais destacamos da Marinha o VALM Viegas Filipe (DGAED), o VALM Palhinha (SSM), o CALM Pais Loureiro (DN), o CALM Abreu (CCF) e vários Oficiais Superiores.

Antevisão da viatura porta canhão para a Marinha.

É uma realidade que a empresa situada no Barreiro, mais precisamente à entrada da Quinta da Lomba, anteriormente designada por "A.R.B" e actualmente mais conhecida por "A.R.B. FABREQUIPA", que há muito construía atrelados para Portugal e essencialmente para exportação, inclusivamente construiu alguns para os Fuzileiros, vai montar os novos veículos blindados que estão a ser desenvolvidas pela Styer em Viena, encontrando-se já o primeiro grupo de 5 cascos, montados na Áustria na fase de montagem de equipamentos e mais 10 na linha de montagem dos cascos, em Portugal.

Porque este programa envolve um conjunto de 17 tipos de viaturas de entre as quais se destacam 5 tipos na versão anfíbia, para a nossa Marinha, que a seguir se descrevem, vão demorar algum tempo para que todos se encontrem com os projectos finalizados.

Para salvaguarda de interesses, a Marinha e o Exército indigitaram pessoal que tem acompanhado o desenvolvimento dos estudos e projectos efectuados pela Styer, equipa esta, que tem conseguido introduzir alterações que irão ser fundamentais para que os veículos sejam aquilo que os Ramos mencionados precisam. Apesar da necessidade da realização de testes vários, ao aço empregue, aos "ADD-ON", etc. e de testes no terreno ao casco e à motorização, o grupo das primeiras viaturas de Transporte de Pessoal (TP), que estão a ser finalizadas irão ser entregues ao Exército já no 3º trimestre deste ano, terminando assim o desenvolvimento deste tipo, através da realização dos testes finais em Maio próximo.

As primeiras **3** viaturas (TP 12.7 mm) para a Marinha estão já agendadas para o último trimestre de 2008, estando previsto as restantes entregas para 2009: **4** (TP 12.7 mm) no 1º trimestre e mais **1** no 3º; **2** (TP LGA 40mm) no 3º e **3** no 4º trimestre; **3** Posto de Comando (PC) no 3º trimestre; **2** Canhão no 3º trimestre e **2** Morteiro 120 no 4º trimestre.

A necessidade dos Fuzileiros possuírem viaturas blindadas, já se fazia sentir desde os anos 70, altura em que foram adquiridos os primeiros Chaimites. Estas viaturas mais vocacionadas para travessias de cursos de água que para o ambiente marítimo, deram entrada nos Fuzileiros no início de 76, num total de 4 onde se destacava uma, designada por Armada 90 (viatura que incorporava uma arma, desenvolvida na Marinha pelo engenheiro Neto, constituída por 8 tubos, capaz de disparar outras tantas munições de 88.9 mm, usadas na Bazuca). De facto, cedo se concluiu que não estavam vocacionadas para o desafio das águas salgadas e para tal não foi preciso mais que duas ou três em deslocações até à Lisnave em Cacilhas com entrada e saída na Ponta dos Corvos. Por razões várias, de entre as quais se salienta a razão atrás mencionada, cedo deixaram de ser usadas em ambiente operacional podendo-se afirmar que não foram utilizadas mais que uma dezena de anos.

Com o empenhamento dos fuzileiros em missões de interesse nacional, algumas das quais com características anfíbias, e em missões de Apoio à Paz, tornou-se imprescindível que os nossos Fuzos possuíssem meios com capacidade de blindagem, aptos a desempe-

Linha de montagem "FABREQUIPA".

Viatura em construção.

nharem tais missões com riscos diminuídos para o pessoal. Talvez seja de relembrar que no ano de 2000, os Fuzileiros para poderem desempenhar a missão de Apoio à Paz na Bósnia, entre Janeiro e Julho, tiveram que utilizar 12 viaturas Chaimite, cedidas pelo Exército.

Descrevem-se a seguir as principais características das viaturas que vão ser entregues à Marinha.

As viaturas, além do condutor e atirador, têm capacidade de transportar Fuzileiros equipados para combate, sendo de destacar que as TP irão transportar 8 a 9 homens (estando este número dependente de estudos sobre o emprego operacional), as Porta Canhão 5, as Porta Morteiro o apontador e o municiador e as PC possuirão 4 posições de trabalho com todos estes militares armados e equipados para combate, havendo espaços no veículo para colocação de mochilas, cunhetes de munições de reserva e outros materiais.

Viatura de transporte de pessoal terrestre.

CARACTERISTICAS PRINCIPAIS	
Comprimento	7,4 m
Largura	2,7 m
Altura	2,1 m
Velocidade Máxima	105 km/h
Velocidade na água	5,4 nós
Autonomia a 60 km/h	600 km
Altura da Vaga	1 m

TIPO VIATURA	TIPO DE ARMAS
8 viaturas de transporte de pessoal	12,7 mm
5 viaturas de transporte de pessoal	LGA 40 mm
3 viaturas de posto de comando	Metralhadora 7,62 mm
2 viaturas porta canhão 30 mm	Canhão 30 mm, dois mísseis spike, uma Met. Ligeira 7,62mm coaxial e Met. Ligeira 7,62mm
2 viaturas porta morteiro 120mm	Mort.120mm e uma Met. Ligeira 7,62mm

Apesar das armas empregues estarem já descriminadas, há a realçar que o sistema de armas do canhão 30 mm que é "over head", o que significa que o atirador está dentro da viatura e escolhe os alvos através do ecrã que está á sua frente, onde escolhe também o tipo de arma a utilizar e no caso de escolher o canhão de 30 ainda pode escolher o tipo de munição. O disparo é feito através de um "joy-stick" como se faz num jogo de computador, podendo também aproximar a imagem, para no caso do míssil, o apontador escolher o ponto mais frágil do alvo a destruir. Para que tudo funcione na perfeição o sistema é apoiado por um Laser Range Finder, uma câmara térmica e uma câmara TV que permitem, mesmo com fumo ou nevoeiro, detectar os alvos e informar o atirador do tipo de alvo a abater e da sua distância. O míssil já foi dito, é o Spike. Trata-se de um míssil de fabrico Israelita da 4ª geração, considerado como um dos mísseis mais avançados no momento.

Todas as viaturas vêem equipadas com equipamento de identificação para os meios aéreos, com detectores de partículas nucleares e químicas, com os respectivos filtros e têm ambiente pressurizado em todo o veículo, que lhe permite atravessar uma área contaminada, com protecção para o pessoal embarcado.

Por serem veículos da última geração possuem ar condicionado, sendo assim possível dar conforto aos Fuzileiros mesmo em climas díspares e estão equipados com uma suspensão que faz inveja aos nossos veículos particulares.

Francisco Preto
CMG FZ

ENTREGA DE COMANDO

ESCOLA DE FUZILEIROS

● No dia 31 Outubro de 2006, decorreu no Salão Nobre da Escola de Fuzileiros, a cerimónia da tomada de posse do novo Comandante da Escola de Fuzileiros, CMG FZ Pires Carmona.

Presidiu à cerimónia o Comandante Naval, VALM Vargas de Matos, estando presentes o Comandante do Corpo de Fuzileiros, CALM Carvalho Abreu e outros oficiais generais, a generalidade dos oficiais do CCF, representantes dos sargentos, praças e funcionários civis das unidades e ainda familiares e amigos do empossado.

Após a leitura da ODU, o CMG Pires Carmona no seu discurso afirmou "…Formar, educar, transformar o civil em militar, em infante de marinha e combatente, são as responsabilidades da Escola, do Corpo de Fuzileiros, mas também da Direcção do Serviço do Pessoal e da Direcção do Serviço de Formação. O Comandante da EF tudo fará no sentido de gerir com rigor, qualidade e eficácia, mas com o pragmatismo que o FAZER BEM implica, as conhecidas carências em recursos humanos que limitam ambições e dificultam concretizações".

Falou de seguida o Comandante do CF, que salientou a importância da "missão da Escola … e a futura necessidade de esta ser chamada a colaborar no processo de crescimento do DAE". A terminar destacou "a importância, para a formação, e também para o treino das unidades operacionais, de áreas de treino e de exercícios, que possibilitem efectuar desembarques anfíbios, outra acções típicas da manobra terrestre, apeada ou motorizada, com tiro real em muitos casos", deixando uma orientação no sentido de a Escola preparar um estudo sobre os requisitos militares de um campo que possa também comportar as novas Viaturas Blindadas Ligeiras Anfíbias, que dispondo de maior mobilidade, implicam maior raio de acção para treino.

O CMG FZ João Alberto Pires Carmona foi incorporado na Marinha e nos Fuzileiros em 1972 e em 1979 passou a integrar o Quadro de Oficiais Fuzileiros.

Cumpriu comissão de serviço em Angola, em 1973 e 1974 e no G2EA, onde prestou serviço no Serviço de Abastecimento e desempenhou as funções de Chefe do Serviço de Prisão da Marinha.

No Corpo de Fuzileiros desempenhou, entre outras, as funções de Comandante da Companhia e Comandante do Batalhão de Fuzileiros Nº1, Policia Naval, Chefe do Estado-Maior e 2º Comandante da extinta Força de Fuzileiros do Continente, 2º Comandante e Comandante da Base de Fuzileiros, Chefe do Estado-Maior e em acumulação 2º Comandante do Corpo de Fuzileiros.

No MDN prestou serviço no Gabinete de Comunicação e Relações Públicas do Gabinete do Ministro da Defesa Nacional e no Departamento de Cooperação Técnico-Militar da Direcção-Geral de Politica de Defesa Nacional, desempenhando funções de Adjunto para o planeamento e coordenação da execução da Politica de Cooperação Técnico-Militar com Angola, Cabo Verde e Guiné-Bissau.

No âmbito da Cooperação Técnico-Militar, em 1993/94 foi Chefe da Assessoria para a concepção, direcção e organização da Força de Fuzileiros Navais de Angola e em 2000/2001 desempenhou as funções de Assessor do Adido de Defesa em Luanda.

Possui, entre outros, o Curso de Mando Para Ascenso a Jefe de Infanteria de Marina (Espanha), o Curso de Formação de Oficiais Fuzileiros da EN, CGNG, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais em Guerra Electrónica, Curso de Aperfeiçoamento em Inactivação de Engenhos Explosivos Convencionais / Ramo Terrestre, Curso de Aperfeiçoamento em Contra-Vigilância (EPE-Tancos), Estágio de Estados-Maiores Conjuntos (IDN) e Public Information Officers Course (PIO- SHAPE-MONS).

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

A última missão do Bergantim Real

2. O DESEMBARQUE DA RAÍNHA DE INGLATERRA

O CAIS DE DESEMBARQUE

Em alguns casos anteriores de embarques ou desembarques de Chefes de Estado, o Bergantim atracara na parte lateral do Cais das Colunas, ou seja, numa linha perpendicular à margem.

Mas o desembarque no topo do Cais era certamente mais adequado, pois se faria de frente para a entrada do Terreiro do Paço, e no alinhamento da escadaria e do Arco da Rua Augusta.

Foi essa a modalidade escolhida. Para a concretizar, o Porto de Lisboa encarregou-se de colocar na extremidade do Cais um pontão para garantir um suficiente afastamento e uma altura de água adequada ao calado do Bergantim. Esse pontão tinha sensivelmente o mesmo comprimento e dispunha de cabeços para serem passados os cabos de amarração. Nele se iniciava a passadeira e demais ornamentos que conduziam à Tribuna de recepção, colocada já sobre o pavimento da avenida que pelo Sul limita o Terreiro do Paço.

Foto SCH T Sá

Bergantim Real – Camarinha e Painel de Popa.

OS TREINOS

Como se disse na 1ª Parte deste artigo, as vozes de comando da manobra do Bergantim eram as que à data se usavam na Marinha. Houve porém que as adaptar às características específicas da embarcação, muito diferente das ainda existentes a bordo dos navios, pelas suas dimensões e comportamento a navegar. Era ainda preciso ter em conta a natureza formal do serviço que se ia cumprir, que exigia o maior rigor e não admitia falhas de qualquer espécie: tudo tinha que correr da forma planeada, sem margem para erros, pois se algum ocorresse não se poderia emendar!

Outro ponto importante era definir e manter o ritmo certo das remadas, em intervalos cronometricamente iguais e adequados à voga que se viesse a utilizar. Convinha que isto fosse feito duma forma discreta, que sugerisse um automatismo natural dos remadores actuando em simultâneo em cada remada ou alteração da voga mas sem evidenciar o mecanismo da sincronização.

Para conseguir estes objectivos, o responsável pela manobra de remos ocupava um lugar a estibordo, a ré da antepara de vante da camarinha, sendo portanto invisível para quem seguia na praça da embarcação. Tinha o relógio no pulso esquerdo, e a mão direita segurava a espada - mas o indicador dessa mão estava livre, e nos seus movimentos se concentrava a atenção dos vogas : como ponteiro de um metrónomo, marcava o ritmo da sucessão de remadas, segundo um padrão "prepara para remar" - "rema" - "leva remos" com um período de sete segundos.

Havia que treinar todas estas técnicas e testar a eficácia dos procedimentos a seguir em relação a cada uma delas. Para isso, foi o Bergantim levado para a Base Naval do Alfeite, onde ficava durante a noite; de manhã era guarnecido e seguia para o Mar da Palha, para treino de remos.

Antes de se iniciarem os treinos com a embarcação em movimento, ensaiaram-se as manobras de armar remos, preparar para remar e arvora remos, com o Bergantim parado. Só depois se passou a navegar no mar da Palha, na zona compreendida entre a Base e Cacilhas.

Como facilmente se calculará, só com grande esforço e decorrido bastante tempo se atingiu uma razoável perfeição. De manhã e à tarde navegávamos durante horas, melhorando a voga e as remadas, fazendo "atracações" a hipotéticos "cais" representados por bóias, e parando de vez em quando para descanso dos remadores.

Repetiu-se inúmeras vezes uma manobra fundamental: a de determinar, com a maior exactidão possível, o espaço necessário para que a extinção natural da velocidade parasse o Bergantim no ponto exacto onde devia atracar. Com efeito, se a velocidade de aproximação fosse insuficiente corria-se o risco de parar antes de chegar a esse ponto; mas se fosse excessiva, o cais podia ser ultrapassado – erro dificil ou impossível de emendar, pois implicaria um "ala e larga" e a repetição de toda a manobra o que, nas circunstâncias concretas, seria imperdoável, atento o formalismo e importância do evento.

Como é evidente, a velocidade do Bergantim deixava de poder ser controlada a partir do momento em que, na fase final da aproximação, fosse dada a ordem "leva remos"; e a manobra de "ciar" só em emergência se justificaria - sendo, de resto, impossível de executar a partir do momento em que se ordenasse "arvora remos".

Diversos aspectos do treino dos remadores.

O DESEMBARQUE DA RAINHA

Quando o BRITANNIA chegou ao Tejo e fundeou em frente ao Terreiro do Paço, o Bergantim, que estava na Doca da Marinha, veio colocar-se pela sua alheta de estibordo, aguardando o momento de atracar para embarque dos passageiros. A guarnição usava a farda tradicional do remadores das Galeotas Reais, e os oficiais traziam espada, sobrecasaca e chapéu armado. No mastaréu, a estibordo, para ser içado quando a Rainha embarcasse, o estandarte real. À popa, a bandeira portuguesa. Além da guarnição, estavam a bordo os Embaixadores de Portugal e de Inglaterra e o Comandante Matoso, oficial às ordens do Duque de Edimburgo.

No momento oportuno, o Bergantim atracou ao portaló de estibordo do BRITANNIA, e embarcaram os reais passageiros, enquanto o iate real salvava. Finda a salva, começaram os preparativos para a largada em direcção ao Terreiro do Paço, que nessa altura estava apinhado de gente.

A Rainha, o Duque e as entidades oficiais atrás referidas colocaram-se na praça da embarcação, onde ficaram até ao momento do desembarque, tendo Isabel II mantido durante todo o percurso um semblante alegre, conversando com as entidades que a acompanhavam.

Por seu turno, o Duque de Edimburgo numa atitude de grande informalidade, curioso e agradado com o que via, observava tudo. A dada altura, entrou na camarinha, e quando regressou, trazia na mão um avantajado objecto de prata que estava na parte de ré daquele compartimento, no gabinete privado dos soberanos. Mostrou-o à Rainha, e voltou a arrumá-lo onde o encontrara. Passou depois a tentar perceber como era marcado o ritmo das remadas, pois nada se via que explicasse o seu sincronismo. Como era de esperar, logo descobriu…e riu-se. Só assumiu uma pose formal na fase da aproximação ao Cais, já perto de terra.

O Bergantim tinha que fazer um amplo ala e larga após deixar o BRITANNIA e seguir em direcção á barra, guinando depois para estibordo para se aproximar de terra e tomando, por ultimo, um rumo paralelo à Avenida das Naus, com a proa no Cais das Colunas e o batelão cais ligeiramente aberto pela amura de bombordo. À distância previamente calculada faria "leva remos", quando a velocidade fosse suficiente para chegar ao ponto de atracação sem necessidade de mais impulso.

Esta manobra fora ensaiada dezenas de vezes, pelo que se sabia exactamente a que distancia do cais e com que velocidade se podia "levar remos" de modo a que a embarcação parasse no ponto desejado.

A necessidade de espaço para manobrar era vital, e a Polícia Marítima tudo fazia para impedir as embarcações de invadirem a área de manobra; mas depressa se tornou evidente que não conseguiria obstar a que apertassem cada vez mais o cerco, para poderem ver a Rainha de perto…

Aproximação ao Cais das Colunas.

Col. Família Matoso

Col. Família Matoso

Resultou disto ter o Bergantim iniciado a aproximação ao cais sob um angulo mais acentuado do que seria desejável, por não dispor de espaço para concluir os 180 graus de inversão de rumo.

E como uma desgraça nunca vem só, começou nesse preciso momento a sentir-se, o efeito de uma corrente de enchente junto á terra, bastante mais forte do que aquilo que se previra e com que se contava.

Resultou daqui uma situação de crescente gravidade: quando se conseguiu pôr o Bergantim num rumo quási paralelo ao cais, e já a curta distância deste se fez "leva remos", logo seguido de "arvora remos", a velocidade era superior à desejável e não devia haver possibilidade de a reduzir.

Esses angustiantes momentos de preocupação tornaram-se ainda piores quando se constatou que na direcção da proa se abria a bocarra negra de um enorme cano de esgoto - a saída da "Cloaca Maxima" de Lisboa, que nessa altura desembocava no Terreiro do Paço, mais ou menos onde hoje é a ponte de embarque dos cacilheiros…

Durante alguns instantes, quem estava atento à manobra e previa o que podia suceder imaginava já as consequências do tremendo escândalo que seria enfiar ali o Bergantim, ou ir encalhá-lo na margem lodosa e imunda das suas imediações… Foram instantes terríveis, aqueles em que, a meio metro de distância do cais e a ele paralelo, o maldito Bergantim prosseguia a sua marcha imparável, sem se poderem usar os remos para o travar, e falhando as sucessivas retenidas que se iam lançando para terra, sem êxito, para o deter: o pessoal do cais, fascinado com a proximidade da Realeza, estava mais atento ao espectáculo do que á manobra de receber ou passar para bordo cabos que travassem a embarcação!

No último instante, quando mais de metade do comprimento do Bergantim havia já ultrapassado o fim do cais, conseguiu-se passar um cabo e encapelá-lo num cabeço, reduzindo a marcha e acabando por parar o Bergantim, que foi depois discretamente alado a ré, concluindo-se a manobra sem mais problemas.

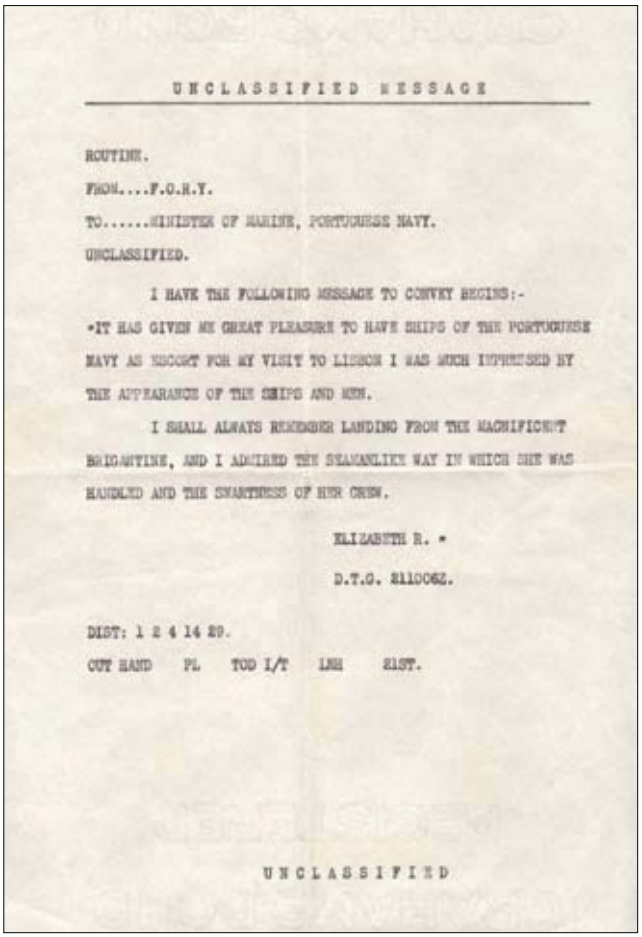
Tudo isto se passou em menos tempo do que o necessário para ler estes três parágrafos - embora tenha parecido uma eternidade para

quem viveu o incidente. De terra, ninguém se apercebeu do que sucedera – nem do que estivera prestes a suceder; a bordo, só teve consciência do que se passava quem estava virado para vante e atento á manobra. Talvez o Duque de Edimburgo e o Comandante Matoso, distintos oficiais da armada com larga experiência na manobra de navios, hajam intuído a eminência dum desastre; mas não certamente a Rainha, nem as outras altas individualidades presentes, atentas às honras prestadas no cais e às personalidades que aguardavam o seu desembarque.

Assim, nada mais houve que um "pesadelo instantâneo", vivido apenas por alguns, sem consequências que viessem empanar o brilho do desembarque de Isabel II, que, acompanhada pelo Presidente da República General Craveiro Lopes e sua Esposa, subiu a escadaria do Terreiro do Paço com um prazenteiro e feliz sorriso, ao iniciar a sua primeira visita a Portugal, que motivou a ultima missão executada pelo Bergantim.

Ou melhor: a penúltima!

Poucos sabem, com efeito, que



UNCLASSIFIED MESSAGE

ROUTINE.

FROM....F.O.H.Y.

TO.....MINISTER OF MARINE, PORTUGUESE NAVY.

UNCLASSIFIED.

I HAVE THE FOLLOWING MESSAGE TO CONVEY BEGINS:-

"IT HAS GIVEN ME GREAT PLEASURE TO HAVE SHIPS OF THE PORTUGUESE NAVY AS ESCORT FOR MY VISIT TO LISBON I WAS MUCH IMPRESSED BY THE APPEARANCE OF THE SHIPS AND MEN.

I SHALL ALWAYS REMEMBER LANDING FROM THE MAGNIFICENT BRIGANTINE, AND I ADMIRED THE SEAMANLIKE WAY IN WHICH SHE WAS HANDLED AND THE SMARTNESS OF HER CREW.

ELIZABETH R. "

D.T.G. 211006Z.

DIST: 1 2 4 14 29.

OUT HAND PL TOD I/T INH SIST.

UNCLASSIFIED

Col. Família Matoso

dias depois do desembarque da Rainha, o Presidente do Conselho manifestou o desejo de visitar o Bergantim, que foi por isso novamente guarnecido e preparado para o receber, na Doca da Marinha.

Numa deslocação relampago, tão discreta e anónima quanto possivel e, se bem me recordo, acompanhado unicamente pelo Ministro da Marinha, o Dr. Oliveira Salazar visitou atentamente a embarcação; fez perguntas; interessou-se por pormenores; falou com os tripulantes; cumprimentou-os; e voltou a sair, evidenciando grande satisfação com o que vira, duma forma calorosa e numa atitude que, segundo parece, era nele pouco vulgar.

Algum tempo mais tarde, o Bergantim foi para o Museu da Marinha, onde presentemente se encontra. Com toda a certeza não voltará a navegar, o mesmo acontecendo com as galeotas e mais embarcações que ali se conservam. Por isso, Fevereiro de 1957 marca o fim da navegação das grandes embarcações a remos no Rio Tejo, e possivelmente no Mundo.

Comandante G. Conceição Silva

ENTREGA DE COMANDO

BASE DE FUZILEIROS

● Em 27 de Outubro de 2006, decorreu na Base de Fuzileiros, a cerimónia de rendição do cargo de Comandante desta Unidade, presidida pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros CALM Carvalho Abreu, na qual estiveram presentes diversas entidades da Marinha, antigos comandantes da Base de Fuzileiros e outros convidados militares e civis.

Depois de prestadas as honras militares ao Comandante do Corpo de Fuzileiros pelas Forças em Parada (FP), que eram constituídas por efectivos das Unidades de Fuzileiros e comandadas pelo CFR FZ, Teixeira Moreira, teve início a cerimónia de entrega de comando.

O Comandante cessante no seu discurso, referiu que era com emoção que vivia o "...momento de passagem de testemunho a uma nova geração, que admiro e prezo pelo seu valor, pela lufada de ar fresco que representam o seu conhecimento, as suas ideias, ambições e objectivos".

De seguida teve lugar a leitura da ODU que publicava a rendição do cargo e um louvor alusivo ao desempenho do Cte. Pires Carmona, após o que se procedeu ao cerimonial de rendição, com a revista das Forças em parada e a entrega do estandarte da Unidade ao novo Comandante.

O novo Comandante da Base de Fuzileiros, o CFR FZ Ferreira de Campos, agradeceu a presença dos ilustres convidados e a confiança que o Comandante do Corpo de Fuzileiros em si depositou ao confiar-lhe este importante cargo, mostrando-se convicto da resposta capaz que a guarnição certamente irá dar nos novos desafios que se aproximam e também do apoio por parte das Unidades sedeadas, na linha do que sempre tem acontecido anteriormente.

Por fim usou da palavra o Comandante do Corpo de Fuzileiros, referindo-se nomeadamente ao trabalho de recuperação de infra-estruturas que está a ser efectuado e exortando o novo comandante. Destacou ainda o novo desafio que se aproxima, já em 2008, com a chegada das Viaturas Blindadas Ligeiras Anfíbias (VBLA), que irão naturalmente obrigar "…a melhorar a organização e métodos de trabalho e a valorizar a preparação e bem estar do pessoal, através de formação e treino adequado".

A cerimónia terminou com um almoço na Messe de Oficiais.

O CFR António Manuel Ferreira de Campos, foi incorporado na Marinha e nos Fuzileiros em Setembro de 1977, tendo em 1984, após a frequência do 4º Curso de Oficiais Fuzileiros na EN ingressou nos QP's.

Foi Comandante da Companhia de Fuzileiros Nº 23 (CF23) e desempenhou as funções de Chefe do Serviço de Comunicações e do Centro de Comunicações da antiga Força de Fuzileiros do Continente.

De 1997 a 2000 cumpriu uma comissão de serviço no IASFA.

Foi Comandante da CF 21, Oficial de Operações, 2º Comandante e Comandante do Batalhão de FZ Nº 2 de 2000 a 2003.

No Comando do Corpo de Fuzileiros, no âmbito do Estado-Maior, desempenhou as funções de adjunto da Secção de Operações e de Chefe da Secção de Logística do Material.

De 2005 a 2006, desempenhou as funções de 2º Comandante da BFz.

Possui entre outros o Curso de Oficiais Fuzileiros da EN, CGNG, "Peace Keeping Course" e o "Electronic Warfare Course" no âmbito da NATO, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais Fuzileiros em Comunicações, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais em Guerra Electrónica, Curso de Aperfeiçoamento em Inactivação de Engenhos Explosivos Convencionais / Ramo Terrestre, Curso de Transmissões das Armas (EPT – Porto) e o Curso de Defesa NBQ (EPE – Tancos).

Ao longo da sua carreira recebeu vários louvores e condecorações.

O Maestro Carlos Silva Ribeiro e a Banda da Armada

Ali, à Praça da Armada, no vetusto edifício do Quartel de Marinheiros, num singelo mas confortável gabinete que dá para o espaçoso pátio, o mesmo onde há mais de cem anos se fez o primeiro registo fonográfico em Portugal, fomos ouvir o sucessor de uma plêiade de Maestros que à frente da nossa multissecular Banda, têm prestigiado a Armada, em Portugal, no estrangeiro e, acrescente-se, em diversos Continentes.

Revista da Armada – Senhor Comandante Carlos da Silva Ribeiro, quando pensamos na Banda da Armada não podemos deixar de recordar os tempos em que, ao menos temporariamente, ensaiava no Corpo de Marinheiros, onde a escutávamos em «Dia de Joanetes», já lá vão cerca de quarenta anos. O curioso é que tendencialmente a imaginamos... a mesma, imutável o que, claro, é impossível. Há quanto tempo está ligado à Banda?

Maestro Silva Ribeiro – Fez, em Outubro de 2006, 35 anos. Vim em 1971 e fiz a Recruta que era então de três meses.

RA – Quer dizer que nem sequer fomos contemporâneos no Serviço Activo! Em Janeiro desse ano, suspensas as Licenças Ilimitadas, a escassos meses da promoção a Capitão-Tenente que aguardávamos desde 1969, "optámos" pela Reserva Ab) e permanecemos, como então se dizia, «espoliados» de todos os direitos adquiridos até ... 1984. Enfim... e depois?

MSR – Ingressei logo na Banda. Todos nós temos esta particularidade, a de concorrermos directamente para a Banda.

RA – Não se pode ser tudo e no vosso caso estamos numa carreira altamente especializada. Já se traz uma preparação anterior?

MSR – Sim! Fazíamos, como agora, um Concurso Técnico, para um pequeno número de vagas, naquele tempo com muito menos pessoas a concorrer do que hoje.

RA – Já nos disseram que a maior afluência tem permitido melhorar o nível da Banda...

MSR – Tem, tem. Isto porque no próprio País, nestes últimos 15 anos, houve um ***boom*** de escolas profissionais e conservatórios regionais que permitiu encaminhar para a Música um apreciável número de jovens a que o mercado, infelizmente, não tendo dado resposta adequada, levou a que muitos, legitimamente ambiciosos, se organizassem em grupos, mais ou menos precários, ou buscassem agrupamentos de prestígio e nesse aspecto a Armada tem apoiado a Banda e sabido aproveitar esta possibilidade, como tal a triagem é cada vez mais fina.

RA – Confirma-se, portanto...

MSR – Com o Concurso Técnico a «cunha» não funciona. A exigência é muito grande. O Júri é presidido pelo subdirector e Chefe do Departamento de Apoio Geral da DSP, mas em termos técnicos é o Chefe da Banda e portanto se não fizer uma escolha criteriosa será ele, no caso eu próprio, quem irá sofrer com o beneficiado que acabará, consequentemente, por se sentir frustrado pois aqui está a ser-se diariamente examinado pelos próprios colegas...

RA – Essa é uma realidade que as Escolas Militares, face às civis, não têm sabido enfatizar. Os militares, no seio da sua unidade, estão sempre sob a observação dos seus superiores (uns poucos), dos seus pares (alguns mais), e também, talvez até mais determinante, de todos os seus subordinados, directos ou indirectos (a grande maioria), e afinal todos estão a ser avaliados, no País e quantas vezes lá fora, por outros militares, do seu Ramo, ou não, e também por civis. Quem se preocupa em saber onde se formou um licenciado? Os MIT's são escassos a nível mundial...

MSR – Assim, dado o tal ***boom*** e também porque um elevado número de elementos atingiu a reforma, temos actualmente uma média etária de 33 anos. Na área da música há 22 licenciados, 17 a frequentar a licenciatura, dois mestres, dois mestrandos e um a preparar o seu doutoramento. Nenhum destes 44 elementos ao abrigo do «Acordo de Bolonha». Isto tudo num universo de 66 sargentos e 41 praças, além dos dois oficiais.

RA – Mas, o Quadro é de três oficiais? Está previsto algum concurso?

MSR – Já foi seleccionado. Está presentemente a frequentar o Estágio Técnico-Naval na Escola Superior de Tecnologias Navais (ESTNA) e deve apresentar-se em breve. Temos, também na Naval, a frequentar a ESTNA, um elemento da Banda, na área da Economia.

RA – Este vai, portanto, mudar de Classe... Que idade tem o futuro Doutor que citou?

MSR – Sim... Ah! Esse tem à volta de 37 anos. Foi, durante os recitais de Mestrado que deu na Escola Superior de Música de Lisboa (ESML), convidado por professores da Universidade de Évora a fazer aí o seu doutoramento.

RA – Notável! Os mestrados podem ser feitos em que escolas?

MSR – Nas Escolas Superior de Música, e nas Universidades que possuem a área de Música. O Conservatório é hoje uma Escola Secundária orientada para a formação musical e para os cursos complementares de instrumento.

RA - E o Superior?

MSR – Os cursos superiores de música são ministrados nas Universidades e nas Escolas Superiores de Música

RA – E quanto a actuações?

MSR – No ano passado tivemos noventa actuações públicas, o que dá, entre concertos e outras actuações, uma média de dois concertos por mês, 49 cerimónias militares e protocolares, sete audições pedagógicas para os jovens das escolas que vêm participar, e doutro tipo como na Procissão da Senhora da Saúde, inauguração do novo arranjo do Campo Pequeno, etc., num total de mais dez.

RA – Recordamos a participação de um grupo da Banda numa Sessão Solene na Sociedade de Geografia de Lisboa...

MSR – Esse é um tipo de actividade que envolve apenas pequenos conjuntos que está incluído nas actuações. Temos um quinteto de Música de Câmara e um de grupo de ***Diexiland***, que toca um género mais jazzístico.

Por ocasião de uma reunião que trouxe a Lisboa as 300 mulheres com os cargos mais importantes a nível mundial fomos solicitados para actuar no Palácio Foz. Também temos actuado em jantares de beneficência.

RA – E para 2007, já há uma previsão especial, pois ocorrem algumas efemérides interessantes?

MSR – Já temos várias solicitações, mas confirmadas temos o projecto de uma obra que estamos a construir, a nosso pedido, com o Jorge Salgueiro, o compositor residente da Banda, que é uma fábula que trata os assuntos do mar, dos seus recursos e degradação do meio marinho. A obra propõe-se também dar a conhecer os instrumentos de uma banda e foi escrita a pensar no crescente interesse das escolas pelas audições pedagógicas que organizamos

para as crianças, à semelhança da obra «Pedro e o Lobo» de Prokofiev.

O mar e a marinha tem tantos temas apelativos que decidimos juntar o útil ao agradável, aproximando os jovens do Mar, da Marinha e da Banda.

RA – De facto, há hoje uma convicção muito viva de que a Banda projecta a imagem da Armada muito mais longe do que a Armada pode ir, no interior do País.

CSR – Por termos tido a felicidade de penetrar bem nas populações, temos sido, em especial no interior norte, abordados e muito questionados acerca da Marinha, como é que podem vir para a Armada e para a Banda e de uma forma geral despertar nos jovens o interesse pelo Mar.

RA – O que, dado o quase inesperado divórcio, difícil de explicar, do País com o Mar é da maior importância, sobretudo junto dos mais pequenos.

CSR – E também ao nível do Ensino Superior, como nos concertos na Escola Naval, por ocasião das Jornadas do Mar.

O projecto que referi foi apresentado ao Almirante Chefe de Gabinete para a aprovação do CEMA, e parte de uma parceria com a Companhia de Teatro «O Bando» e o Coral Infantil de Setúbal, que é dirigido por um elemento da Banda.

RA – Como se vai chamar?

MSR – O nome será dado pelo público numa iniciativa que decorre ao longo dos concertos da Banda da Armada. A médio prazo - estimamos em 2008 - está previsto participarmos numa grande produção que é a montagem de uma obra de Sofia de Melo Breyner, «A Saga» a ser musicada por Jorge Salgueiro e destinada a itinerar pelo País. Está pensada como uma ópera de rua ou mesmo para ser apresentada numa grande sala de teatro dado que se trata de uma companhia muito credenciada e apoiada oficialmente.

RA – Mais concretamente...

MSR – Temos agendado, para 19 de Janeiro, um concerto no Teatro «Luísa Todi» destinado a homenagear os compositores Ferrer Trindade, com ligações a Setúbal e que pertenceu à nossa Banda, cuja música tocaremos (1ª parte) bem como Jorge Salgueiro (2ª parte), também com fortes ligações àquela cidade.

No dia 9 de Fevereiro um concerto no Ateneu Vila-franquense, no dia 4 de Março, no Porto, na Casa da Música.

RA – Magnífico! E mais actividades para este ano?

MSR – Temos muitos pedidos de actuações e claro todo o planeamento anual da Armada, muito pormenorizado, que já recebemos.

RA – Ocorre-me que há anos que sigo alguns concertos corais de Natal e que nunca ouço obras de origem portuguesa, erudita ou popular. De clássicos até Lopes Graça, cujo centenário se celebra, e até dos levantamentos anteriores aos que ele, com Giacometti, fez pelas aldeias mais recônditas. Que se passa? Estará isso no âmbito da Banda...

MSR – Implica a participação de um coro e depende das escolhas que o próprio coro tiver feito. No Concerto de Natal deste ano, na Escola Naval, tivemos a colaboração do Coral Infantil de Setúbal e tocámos a alemã, «Noite Feliz»...

RA – Aquele concerto a que, com o trânsito bloqueado à entrada da ponte, tivemos de faltar...

MSR – Não! Esse foi o das Jornadas do Mar.

RA – Tem razão! Em alguns Países da Europa Central e do Norte há uma produção contínua de música natalícia que vende imenso. Não tem nada a ver com a Fé mas com a Cultura. Presumo que Lopes Graça não era sequer crente... Importamos tantas modas alheias à nossa Cultura por que não uma que valorizasse a nossa Tradição de forma inovadora?

MSR – Nós, na Banda, prezamos muito a Música Portuguesa. Nos concertos tocamos sempre duas ou três obras de autores portugueses. É aliás uma tarefa que está hoje mais facilitada pois existem jovens compositores a produzirem música com qualidade.

RA – Sem dúvida!

MSR – Nós, no ano passado, gravámos mais um CD que nos foi proposto por uma editora de partituras de Música Portuguesa e sem qualquer despesa para a Marinha que recebeu como contrapartida 500 CD's.

RA – Apareceu com que nome?

MSR – Não apareceu nos circuitos comerciais, apenas na editora. O nome é «Caminho para a Índia» e é só de autores nacionais (8 originais e 2 arranjos; Brahms e J. Strauss Jr.). Tenho-o aqui...

RA – A capa e o folheto são apelativos. O nome dos elementos por instrumentos... na foto da Banda julgo reconhecer o fundo do palco da Gulbenkian. Ou será o do CCB?

MSR – O do Centro Cultural de Belém. Foi durante o Concerto da Primavera, integrado na Festa da Primavera, em 26 de Março de 2006.

RA – Lembramo-nos. A Banda dirigida pelo Comandante?

MSR – Por mim e pelo Subchefe, o 2TEN Maestro Délio Coelho Gonçalves. Curiosamente um dos autores concorreu à Banda e a 10 de Janeiro já estará entre nós.

RA – Quem é?

MSR – Trata-se do Samuel Pascoal com a obra que dá nome ao CD e que é também o autor dos «Campinos Scalabitanos».

RA – Foi pois uma boa aquisição enquanto instrumentista e jovem compositor. A RA não pode deixar de lhe dar as boas vindas...

MSR – Vem como instrumentista e como já disse não facilitamos as entradas...

RA - Há aqui outro compositor da banda!

MSR – Há! O David Correia autor da obra «Bali». Aliás o CD tem uma grande diversidade de música.

«Sons de Cá» é uma tradicional marcha de concerto da Banda Portuguesa. Uma peça de quando a Música de Banda era muito valorizada... A sonoridade das bandas portuguesas está toda aí!

RA – Não há um festival de bandas em Portugal?

MSR – Há vários, mas só de bandas de amadores. De profissionais, não.

RA – Quantas bandas profissionais existem, além das três das Forças Armadas.

MSR – Três? Não. (RA - Ah! Esqueceu-nos a da GNR!) Não! Não! Há mais! Só o Exército tem cinco bandas. e a Guarda Nacional Republicana tem duas, Porto e Lisboa A FAP, a PSP e nós, cada um, uma. Civis não há nenhuma que seja profissional.

RA – Não fazia ideia... mas antigamente havia...

MSR – Os ***Tatoos*** militares que permitiam

mostrar as bandas. Isso ainda se faz muito no estrangeiro, mesmo organizado por civis. Temos tido muitos convites, todos os anos temos da Alemanha, de França e até de Espanha, mas não temos tido oportunidade de ir, embora eles paguem tudo... depois de lá chegarmos. O problema é as passagens até ao destino

RA – Por uma circunstância tão infeliz como cómica teve de ser, à última da hora, cancelada a ida de uma pequena banda amadora pois o patrocinador esqueceu-se de incluir o transporte dos instrumentos que, de avião, era, por si só, exorbitante. Quando actuaram no estrangeiro pela última vez?

MSR – Em Norfolk, em 1994, como País Convidado do «Festival das Azáleas». Fomos em representação nacional, apoiados, então, pelo Ministério da Defesa. Ali, dentre vinte bandas, fomos muito elogiados.

Os custos do transporte mais uma vez inviabilizaram a nossa ida a Macau por ocasião da transferência da Administração. Foi o Exército com uma representação reduzida.

RA – E para este ano que está a chegar?

MSR – Refere-se à Presidência Portuguesa?

RA – Seria uma boa razão, tanto mais que há uma tentativa de relançar a ligação de Portugal ao Mar. Na verdade estávamos a pensar no segundo centenário da saída da Família Real para o Brasil, em Novembro de 1807

MSR – Em relação a isso não há nada.

RA – Não é propriamente uma partida que festejemos, apesar de muito acertada e genialmente concebida e executada (mesmo que um tanto atabalhoada). Mas o Brasil, em 2008, prepara-se para festejar o evento que conduziu a um dos mais felizes períodos da sua História, a de cabeça do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, e que a Banda, enquanto tal, acompanhou.

MSR – Para 2008 temos um convite para participarmos num Festival em Bremen, na Alemanha, num ***Tatoo*** organizado, para angariar fundos, pelos antigos Combatentes da II Guerra Mundial e da Associação dos Cemitérios Militares.

Como o próximo Dia da Marinha deverá ser comemorado nos Açores aí regressaremos depois de em 1992 termos lá ido por duas vezes.

Até ao Dia da Marinha, em cada concerto será tocado mais um quadro do projecto de que já falámos, a obra que o Jorge Salgueiro tem vindo a compor de modo que nesse dia seja então executada na sua versão integral, já com o título escolhido pelo Autor e pelo Chefe da Banda, dentre os que tiverem sido propostos pelos nossos auditores ao longo destes últimos concertos.

Com a mesma preocupação pedagógica que vimos assumindo, teremos a participação de coros locais a cujos Maestros enviaremos partes da partitura de modo a que os seus coros possam participar na execução da obra.

RA – Na linha do que já foi feito...

MSR – Exacto. Do que o Jorge Salgueiro já fez com a «Foco Musical» em relação à peça da «Quinta da Amizade». Se for em Ponta Delgada, como pensamos que será, essa audição inaugural integrará pois coros infantis de S. Miguel. É uma forma de nos aproximarmos da população, particularmente dos mais jovens.

RA – E ao encontro de uma tradição musical que é muito forte nos Açores.

MSR – Onde o gosto pela música está muito divulgado, em especial a de Banda. É, em Portugal, onde há maior densidade de bandas filarmónicas por habitante.

RA – Não imaginávamos.

MSR – Tivemos ocasião de o verificar pois actuámos nas nove ilhas e fomos muito bem recebidos.

A «Foco Musical», também já se mostrou interessada em editar a obra dedicada aos assuntos do mar apoiada num texto em banda desenhada cujos personagens principais serão os peixes. E isto sem custos para a Armada.

RA – É um investimento de curto, médio e longo prazo a custo zero que a Armada, através da Banda, presta à Marinha e à causa do regresso de Portugal ao Mar. Não poderia ser melhor...

MSR – Vamos fazer isto em duas versões, uma mais simples, orientada para as formações mais jovens a quem enviamos, como apoio didáctico, um excerto da gravação, e outra mais elaborada para coros com outra maturidade.

RA – Como se desenvolve a carreira dum B? O B de Banda que é a letra atribuída aos Músicos já que o M é privilégio da Classe de Manobra, a mais antiga...

MSR – Sempre por prestação de Provas Técnicas e apresentação de habilitações curriculares da área de Música. Assim, para Cabo faz-se através de provas técnicas realizando-se a promoção por escolha. Para Sargento tem lugar a apresentação curricular do 12º ano técnico para concorrerem ao Estágio Técnico Militar (ETNB) que frequentam na Escola de Tecnologias Navais (ETNA). Para Oficial tem de se fazer apresentação curricular de Licenciatura na área de Música, prestação de provas técnicas perante um júri que engloba professores civis do ensino superior, isto, para se ser admitido no ETMB mas, agora, na ESTNA.

RA – O que por si só justifica o nível Musical atingido...

MSR – É-nos assegurada, à partida, uma garantia que um aturado programa de trabalho permite afirmar e que faz com que a Banda seja procurada pelos melhores intérpretes instrumentais. Orgulhamo-nos disso e dá-nos sólida garantia da continuidade num futuro de grande qualidade.

RA – E com toda a justiça! Sabemos que a reserva de boas surpresas não está esgotada. As referências nos meios musicais têm sido e são das melhores, entre nós e nas, infelizmente poucas, actuações no estrangeiro. A população, tem-se deixado cativar não só pelas inteligentes acções de aproximação mas também pela qualidade musical e, certamente, pela disponibilidade pessoal dos elementos da Banda o que, no todo, é uma mais valia que, também sabemos, os mais altos responsáveis na Armada têm presente. Permita que através de si felicitemos cada um dos homens e as quatro mulheres que contribuem para o êxito desta empresa.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN
Fotos Julio Tito

As Capitanias do Brasil

Na primeira metade do século XVI, distingue-se em Paris a figura de um prelado humanista português, de nome Diogo Gouveia que, às preclaras funções universitárias na Sorbonne e noutros colégios de prestígio da cidade francesa, associou uma preciosa colaboração com a coroa de Portugal, servindo várias vezes de intermediário na resolução de diferendos diplomáticos, nomeadamente os que se relacionaram com o corso e resgate de presas marítimas. D. Diogo acompanhava de perto as intenções dos homens de negócios da Bretanha e Normandia, empenhados em alcançar as mercadorias do Brasil, e teve um papel determinante como conselheiro de D. João III sobre tudo o que a esse assunto dizia respeito. Em 28 de Fevereiro de 1532, escreveu de Ruão uma carta ao rei português onde está implícita uma crítica à administração portuguesa sobre esse território. Dizia ele que D. João devia ter atendido aos pedidos de João de Melo da Câmara e Cristóvão Jacques, efectuados cerca de três anos antes, para colonização da Terra de Santa Cruz (Brasil), sob sua iniciativa e custo. E recorda o prelado que um e outro se propunham para ali deslocar com cerca de 3000 portugueses, o que faria com que "já agora houvera quatro ou cinco mil crianças nascidas e outros muitos da terra casados com os nossos, e é certo que após estes houveram de ir outros muitos". Está a falar do que poderia ter sido um projecto privado de povoamento, anterior à viagem de Martim Afonso de Sousa. Projecto esse que o rei não atendeu, preferindo tomar para si a obra de limpar o Atlântico Sul de franceses, procurando uma solução que mantivesse a administração do território sob a sua alçada centralizadora.

Na referida carta, Diogo Gouveia adverte ainda para o facto dos recentes aprisionamentos dos navios franceses terem despertado uma enorme agressividade dos armadores normandos, havendo autorização de Francisco I (rei de França) para que fosse organizada uma expedição colonizadora do Brasil. Queria isso dizer que o êxito de Afonso de Sousa poderia tornar-se efémero, uma vez que a costa brasileira continuava desprotegida, não havendo condições económicas que pudessem sustentar esquadra com dimensão suficiente para a policiar em permanência. No fundo, o distinto humanista português estava a aconselhar o rei a dar andamento urgente a um projecto de povoamento a efectuar por privados, que permitisse a ocupação fortificada dos principais rios e barras, retirando a todos os adversários os pontos de apoio costeiros, indispensáveis para que os seus navios conseguissem abastecer-se e obter o cobiçado pau brasil*.

Carta da costa sul americana, desde o Rio Amazonas ao Estreito de Magalhães, com a delimitação das primeiras capitanias do Brasil.
Biblioteca da Ajuda – Manuscrito atribuído a Luís Teixeira.

É de crer que, pelos finais da década de vinte, alguma informação ou circunstância levou o rei a optar pela tentativa de manter o território sob a sua própria alçada, contudo, a empresa não tivera os resultados que esperara. Antes do mais, a campanha militar naval custara uma fortuna, que saíra do erário régio sem um retorno compensador e sem oferecer uma solução de futuro. De forma que, ainda em 1532, D. João já decidira que a colonização era indispensável e devia ser entregue, sob condições a estabelecer, a empreendedores privados. Nesse mesmo ano determinou que a costa brasileira devia ser dividida em parcelas de 50 léguas a entregar a capitães donatários, reservando, desde logo, 100 léguas para Martim Afonso de Sousa e 50 para seu irmão Pêro Lopes de Sousa. E fê-lo enviando carta para o principal interessado, que a recebeu em S. Vicente no princípio de 1533.

Para além dos dois benefícios concedidos, a medida tomada não teve outro efeito durante o ano de 1533, mas viria a ser fortemente implementada no seguinte, com algumas alterações que se compreendem. Uma delas foi a adopção de novas fronteiras territoriais, cingindo-se ao espaço entre o Pará e a Terra de Santa Ana, excluindo o rio da Prata para evitar qualquer conflito com Carlos V. Desta forma foram formadas 15 capitanias, cujo modelo assentava no que tinha sido a administração das ilhas atlânticas, embora com extraordinários poderes para os respectivos capitães. A título de exemplo, dir-se-á que nem o infante D. Henrique teve poderes tão alargados nos seus territórios insulares quantos os que receberam os capitães do Brasil. E assim procedeu a coroa, com o objectivo primeiro de aliciar iniciativas, fornecendo o que lhe parecia serem os meios indispensáveis à governança de terras bastante difíceis e afastadas do reino.

Todas as parcelas foram distribuídas, mas – deve dizer-se – o sucesso dos empreendimentos foi muito desigual, devido a múltiplos factores que não importa aqui explicar em detalhe. Uma boa parte delas não conseguiu viabilizar-se economicamente nem estruturar-se de forma consistente. Nalguns casos proliferaram os conflitos com as populações indígenas, noutros faltou todo o tipo de mão de obra e, noutras ainda, a experiência da administração privada com poderes tão alargados levou a excessos que motivaram deserções e queixas sucessivas, com consequências óbvias de natureza política e económica. Na realidade não foi possível ocupar toda a costa brasileira, deixando brechas fatais para a penetração francesa que conseguiu estabelecer-se em lugares tão importantes como a baía de Guanabara. Apesar de tudo, foi significativo o crescimento da presença portuguesa na Terra de Santa Cruz, mas a solução não era totalmente adequada aos tempos e às circunstâncias, revelando fragilidades enormes e obrigando a novas decisões de que trataremos na próxima revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Nota

* O pau brasil era a designação de uma família de árvores cujo núcleo central duro, era triturado, misturado com água e fermentado, permitindo obter uma gama de corantes usados na indústria têxtil.

Cocktail + Sorte = Astrolábio

Há uns bons anos atrás, assisti a uma conferência proferida por um prémio Nobel japonês. Não lhe recordo o nome, mas lembro-me de ter afirmado que, sendo professor, abandonara a docência por desentendimento com a Universidade em que tinha uma cátedra. Mas um prémio Nobel não está sequer um minuto desempregado: logo a seguir, uma das maiores empresas de electrónica do Mundo o convidou para Presidente, e nessa qualidade o ouvimos. Foi uma bela conferência. Ainda recordo uma passagem. Disse ele que o sucesso é composto por três vertentes: o saber, a experiência e a sorte. E disse mais: disse que a sorte tem tanta importância como o saber ou a experiência, e referiu o seu próprio caso como exemplo. De facto, por uma casualidade fortuita e feliz – será isto a tal serendipidade? -- ele tinha passado, segundo ele, do modesto lugar de professor para o de gestor milionário.

Portanto, não estarei sozinho quando destaco a importância da sorte no nosso quotidiano. É o que vou fazer. E, começando pelo princípio – que é a ordem natural de todas as coisas –, vou recordar que, no fim da minha carreira activa, o Almirante Souto Cruz, Chefe do Estado-Maior da Armada, por razões que não vêm para o caso, me conferiu o lugar de Adido Naval em Paris. E, foi assim, que deparei comigo a viver na Cidade-Luz, coisa que, para mim, nunca tinha passado de utopia.

Aveiro

Não sei se entre os meus leitores se encontram alguns ex-adidos daqueles que actuaram junto das nossas embaixadas, espalhadas por esse mundo fora. Se os há, certamente não irão discordar se eu disser que uma das actividades mais importantes destes modestos servidores é o *cocktail-party*. E não se julgue que estou a fazer humor. De facto, uma das maiores dificuldades para um adido, é obter resposta a uma pergunta vinda de Lisboa, tanto mais que, tratando-se de um Estado-Maior que se preze, é sempre super-urgente. Quando o pretendemos fazer, a resposta habitual da secretária do almirante é do género "o almirante está embarcado no porta-aviões *Clemanceau*" e, se for um general, esse "não se encontra presente porque está numa reunião em Bruxelas".

Pois bem, a solução para isto é o *cocktail-party*. Com um *gin* tónico na mão, avançamos para o general, ou para o almirante, com quem queremos falar e, depois de cinco ou dez minutos de banalidades, expomos o nosso problema e, se não obtivermos resposta imediata, conseguimos quase sempre o encontro atempado que desejamos.

Foi precisamente num *cocktail*, numa roda de pessoas desconhecidas, que uma senhora presente me disparou: "Você é português? Terramoto. Lisboa. 1755!"

Percebi que havia algo de estranho. E havia mesmo. Estava a falar com a esposa de François Bellec, oficial de Marinha. O casal tinha vivido em Agadir, onde ele trabalhava no serviço de informações militares respeitantes às bases de treino da Frente de Libertação Nacional. Pois bem, no fatídico dia 29 de Fevereiro de 1960, a terra em Agadir abanou tão violentamente que fez cerca de 15 mil mortos. O casal Bellec habitava no último andar dum edifício que ruiu, esmagando todos os andares inferiores. Só escaparam quatro pessoas. O andar dos Bellec aguentou-se em parte, mas bloqueou a saída dos ocupantes. Só passado algum tempo – para eles, certamente, uma eternidade – é que as equipes de socorro deram com aqueles desesperados prisioneiros. E foi em resultado desta tragédia que, naquela tarde, em Paris, o trauma de Letícia Bellec ressurgiu.

François Bellec estava ali por ter sido nomeado para as funções de director do Museu de Marinha. E o episódio que relatei serviu, certamente, para fazer nascer, entre nós, uma sólida amizade. Passei a frequentar o Palácio de Chaillot, onde de encontra o Museu desde os anos '40.

Bellec é pintor de Marinha e estudioso da História da Navegação. Tem muitas obras publicadas. Interessa-se, naturalmente, por instrumentos e lamentava o facto de não possuir nenhum astrolábio náutico nas suas colecções. Mas havia um exemplar em França. Pertencia a um oficial de Marinha, de nome Coindreau, que o conseguira em resultado de dragagens no estuário do rio Bou-Regreg, quando exercia funções no porto de Rabat.

Imaginámos, em comum, as mais arrojadas estratégias para convencer o Comandante Coindreau a oferecer ou, pelo menos, depositar o astrolábio no Museu. Sem resultado. E para cúmulo dos azares: o Coindreau filho ingressou também na Marinha e seguiu as teimosas pisadas do pai.

Entretanto, a minha comissão em Paris terminou. Tudo que é bom se acaba. O almirante Emanuel Ricou desafiou-me para ir para o Museu de Marinha, de que era director. Aceitei. Lamentavelmente, um brutal desastre de automóvel impediu-me de o tornar a ver.

Foi no Museu que privei, pela primeira vez, com essa figura inesquecível que foi o Almirante Teixeira da Mota, já que ambos pertencíamos à Comissão Técnica Consultiva, auxiliar da direcção do Museu.

Ericeira

Santiago

Um dia, numa reunião, Teixeira da Mota vira-se para mim e diz-me "Porque não escreve isso que acaba de dizer?". "Escrever o quê?", perguntei. "O que acabou de dizer", insistiu. E o resultado foi este: bem ou mal, nunca mais parei de escrever.

Entretanto, fui dando uma arrumação aos instrumentos de navegação que tí-

nhamos no Museu, onde não existia – como em Paris – um único astrolábio náutico. Havia, porém dois belos astrolábios planisféricos, mas esses eram mais ferramenta de cosmógrafos que de marinheiros.

Até que, num certo dia, recebo um telefonema de alguém a dizer que tinha um astrolábio em casa. Não acreditei, naturalmente. Isto é: só me convenci ao fim duns bons largos minutos. "Eu vou aí!" Mas a resposta foi: "Estou na Ericeira e tenho de sair. Só amanhã".

No dia seguinte, eram nove horas manhã, estava em casa do meu interlocutor. As oportunidades não se podem perder. E vim a saber, então, a história do tal astrolábio.

Sardinha Alves tinha tido um acidente e por isso ficara com dificuldades de locomoção. O médico dissera-lhe para fazer exercício. Começara a nadar. Passava horas dentro de água na esperança de melhorar. O fundo do mar deixou de ter segredos para si. Ia achando objectos sem interesse, que trazia para casa. Certo dia, estava a ver televisão com um amigo quando lhes apareceu alguém no ecrã a mostrar o funcionamento dum astrolábio. O amigo diz-lhe: "Tu tens ali uma coisa igual! Telefona para aquele tipo!" E, assim, entrou o primeiro astrolábio náutico no nosso Museu.

Crismámo-lo de *Ericeira*.

Entretanto, no Brasil, mais precisamente na Baía de Todos os Santos, tinham sido encontrados vestígios de navios afundados. O futuro almirante Max Justo Guedes, Director do Património Histórico e Cultural da Marinha, contrata a firma SALVANAN (Salvamentos Marítimos) –, especializada neste tipo de trabalhos arqueológicos – para efectuar a pesquisa. São encontrados pelo menos três astrolábios náuticos. E digo *pelo menos* porque depois se veio a saber que algumas das peças tinham sido sonegadas, isto é, não haviam chegado até à Marinha Brasileira, como, por exemplo, um sino de prata com o nome dum dos navios e que foi vendido na Holanda, em leilão.

Robert Marx, que fora o responsável por essa pesquisa criminosa, é proibido de voltar a entrar no Brasil. Mas nem por isso perdeu qualidades. Não há muito tempo, quis vender um astrolábio ao Museu da Marinha de Madrid que não nos foi difícil rotular como falso. Não se julgue, porém, que Robert Marx é um caso isolado. A pirataria entre os caçadores de tesouros continua. Recentemente, uma das mais emblemáticas firmas de leilões que há no Mundo vendeu um astrolábio náutico e, como se recusa a dar conta dos antecedentes desta peça – afirmando que não consegue entrar em contacto com o anterior proprietário, desculpa em que ninguém acredita – tudo leva a crer que estamos perante uma fraude semelhante à que atrás mencionei.

Voltando aos três astrolábios retirados das águas da Baía de Todos-os-Santos, esclareço que dois deles foram achados nos restos da nau portuguesa *Sacramento*. O almirante Max Guedes, generosamente, propôs ao seu Ministro da Marinha que um deles fosse oferecido a Portugal. Na altura, ainda não tínhamos nenhum exemplar neste Museu, pois o *Ericeira*, de que falámos anteriormente, só foi achado depois. A entrega teve lugar numa cerimónia na magnífica biblioteca da Universidade de Coimbra. Um gesto inesquecível que veio enriquecer o Museu de Marinha com um novo astrolábio: o *Sacramento B*.

Em Agosto de 1595, a nau portuguesa *Santiago* vai a caminho da Índia e, ao navegar no Canal de Moçambique, perde-se nos baixios da Judia, naufrágio esse que está nas páginas da nossa História Trágico-Marítima.

Atocha III

Atocha IV

Sacramento B

Quase quatro séculos depois, uma firma sul-africana encontra os restos do navio e vende ao Museu de Marinha um astrolábio, bastante corroído, mas que constitui uma recordação daquele triste naufrágio. A nau em que se encontrava o instrumento chamava-se *Santiago*.

E de *Santiago* o baptizámos.

Em Setembro de 1622, os galeões espanhóis *Nuestra Señora de Atocha* e *Santa Margarita* regressavam do Novo Mundo carregados com uma fortuna imensa. O mau tempo atira-os para os baixios da ponta sul da Florida. Passados que foram 350 anos, Melvin Fisher, famoso explorador do fundo do mar, encontra os restos destes navios que vão a leilão pela firma Christies's, de New York. É um espólio milionário, onde há inúmeras barras de ouro e belas peças neste precioso metal. O *Atocha* tinha cinco astrolábios a bordo – um recorde absoluto – dos quais vão quatro a leilão.

António Costa, um conceituado antiquário da rua do Alecrim, recebe o catálogo que anuncia o leilão e leva-o a António Lamas, presidente do Instituto Português do Património Cultural que, sabendo o meu interesse por tais instrumentos, me dá conhecimento do assunto. Os preços previstos são elevados. Como arranjar dinheiro?

A Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, a que eu pertencia tinha, como Presidente, o Comandante Serra Brandão que, generosamente, disponibilizou quinze mil contos. A seguir, o Estado-Maior General das Forças Armadas contribuiu com cinco mil contos e o Museu de Marinha com mais mil.

Eu nunca tinha participado num leilão pelo telefone. Para o efeito, António Lamas pôs à disposição o seu gabinete no Palácio da Ajuda, gabinete esse que serviu de quartel-general. O palácio estava completamente deserto, quando entrámos. Era noite, pois a hora prevista para o leilão em New York correspondia às 23 horas de Lisboa. Para ajudar na operação, estavam presentes o representante da Christie's em Lisboa e o antiquário António Costa, que, infelizmente, já nos deixou. A emoção era grande. Como se sabe, nos leilões por telefone, para não haver a intromissão de brincalhões, é a leiloeira que telefona cada vez que se avizinha a altura da venda das peças que nos propomos adquirir. Enfim, momentos de grande *suspense*.

Como não dispúnhamos de muito dinheiro e pensando que os astrolábios eram objectos mais do campo das ciências do que das artes – com poucos interessados, portanto – deixámos passar o primeiro e concentrámo-nos no segundo da lista, que, aliás, adquirimos sem dificuldade – o *Atocha III*.

Todavia, o exemplar seguinte tinha uma característica muito especial. Exibia a data de 1616, estava assinado por João Dias, um conceituado fabricante português, e, fundamentalmente, exibia o punção da Casa da Contratação, o que significava ter sido aceite pelo Cosmógrafo-mor de Espanha como instrumento bem dividido e apto para a navegação. Enfim, era um astrolábio que não se podia perder.

Entusiasmados, fomos cobrindo os lances e acabámos por conseguir o *Atocha IV*. Todavia, o dinheiro reunido não chegou. Tínhamos cometido a imprudência de fazer uma despesa superior às nossas posses. E as imprudências pagam-se. No entanto, se agora aqui estou a escrever estas linhas, de cara levantada, devo-o ao Almirante Carvalheira, então Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada que,

simpaticamente, conseguiu desencantar a verba em falta no fundo dum baú. Nunca poderei esquecer aquele seu gesto. E, assim, entraram dois astrolábios mais no Museu de Marinha: o *Atocha III* e o *Atocha IV*.

Em 1994, arqueólogos exploravam um sítio na Ria de Aveiro, onde se detectara vestígios dum navio do nosso passado glorioso. Nas proximidades desse local, um mergulhador amador encontra um astrolábio náutico. Guarda-o orgulhosamente. Todavia, alguém lhe diz que deve dar conhecimento do achado à Capitania do Porto – como manda a lei – o que ele faz. O astrolábio é avaliado e o Estado Português adquire-o. O achador recebe a devida recompensa.

Uma marca, constituída por cinco pequenos círculos em cruz, atesta que o astrolábio é de fabrico português. Mas, ainda há mais: o astrolábio exibe a data de 1575, o que faz dele o mais antigo existente no nosso país. Além disso, apesar de ter mais do que quatro séculos, por ter permanecido num local de águas paradas, encontra-se em perfeito estado de conservação. Até parece que acabou de sair das mãos do artífice que o fabricou.

Demos-lhe o nome de *Aveiro*.

A Exposição Universal, que decorreu em Lisboa no ano de 1998, teve como tema específico "Os Oceanos. Um Património para o Futuro".

Na preparação do evento, tudo se fez para honrar o propósito da EXPO-98. Simoneta Luz Afonso, Comissária do Pavilhão de Portugal, consegue verba para executar um programa de exploração do fundo do mar. Francisco Alves, na altura director do Museu Nacional de Arqueologia, elege o sítio de São Julião, que assinala a entrada da Barra de Lisboa, para essa pesquisa subaquática. Poucas vezes, na História da Arqueologia, se escolheu tão judiciosamente um local para fazer renascer o passado distante. De facto, naquela ponta traiçoeira, onde se construiu tão bela fortaleza, muitos navios pereceram devido a mau tempo. Dum dos navios conhece-se bem a história. Tinha o nome de *Nossa Senhora dos Mártires*. Vinha carregado de pimenta e entre os inúmeros afogados e os pedaços do casco desfeito, que foram aparecendo após o naufrágio, o espectáculo com mais impacto, na memória dos contemporâneos, foi um mar repleto de grãos de pimenta, esse produto que, na época, era tão desejado.

S. Julião da Barra I

S. Julião da Barra II

S. Julião da Barra III

Com a ajuda de colaboradores de excepção, Francisco Alves vai desencantando objectos que foram pertença dos navios ali afundados. Palamenta, porcelanas e outras coisas mais e, o que é curioso, ainda alguma pimenta que, teimosamente, permaneceu, durante séculos, em recipientes que resistiram à fúria das ondas.

Certo dia – recordo-me bem –, Francisco Alves telefona-me dizendo que tinha sido encontrado um astrolábio. Disse-lhe, por graça: "Continue, estão lá mais!" E estavam! De facto aparece um segundo e, por fim, – será o último? – um terceiro. Este, datado de 1605, exibe a letra G, o que, possivelmente, identificará um dos mais famosos fabricantes portugueses da época – de seu nome Agostinho Góis Raposo.

Portanto, temos agora o *S. Julião da Barra 1*, o *S. Julião da Barra 2* e o *S. Julião da Barra 3*.

Francisco Alves, depois de ter deixado o Museu de Arqueologia, prossegue a louvável missão de descobrir o passado tendo criado, para o efeito, o Centro Nacional de Arqueologia Náutica, a que pertencem estes três astrolábios. Astrolábios que, gentilmente, o Centro mantém depositados numa vitrina do Museu Marinha, em companhia de outros objectos e, até, de grãos de pimenta, que ajudam a recordar a nossa epopeia gloriosa.

Com estes três astrolábios, são 9 os que podem ser apreciados nesse belo Museu que habita no Mosteiro dos Jerónimos, o que constitui a maior colecção jamais reunida em continuidade.

No Observatório Astronómico de Coimbra, existe ainda um outro astrolábio, já tardio, mas que tem a particularidade de possuir uma escala – chamada diagonal – que antecedeu o famoso nónio de Pedro Nunes e que permite ler as subdivisões da mais pequena divisão duma escala. Este astrolábio, tem ido sido classificado de náutico, mas, devido às suas dimensões e peso, não parece que tenha alguma vez embarcado.

E aqui deixo o meu paciente leitor, esperando ter conseguido provar que a pesquisa histórico-científica depende, muitas vezes, da força do acaso e, às vezes, dum simples *cocktail party*.

António Estácio dos Reis
CMG

OS FARÓIS DE PORTUGAL NA REVISTA DA ARMADA

Brinde aos Assinantes

"OS FARÓIS DE PORTUGAL NA REVISTA DA ARMADA"

De Agosto de 2003 a Julho de 2006 a Revista da Armada publicou nas suas contracapas fotografias dos principais faróis de Portugal, aproveitando simultaneamente para no verso da respectiva contracapa apresentar um pequeno resumo do seu historial, desde a sua instalação às técnicas utilizadas e indicando as suas características principais.

No que diz respeito às fotografias, foram utilizadas, de preferência, aquelas em que os faróis eram observados do lado do mar, como os marinheiros os vêem, o que em alguns casos obrigou a fazê-las de novo.

No pequeno resumo histórico apresentado, da responsabilidade da Direcção de Faróis, foram utilizados relatórios e estudos que estiveram na base da implantação dos Faróis, designadamente a partir da metade do séc. XIX. No centro destes resumos foram inseridas algumas fotos com pormenores interessantes.

No ano em que comemora o seu 35º aniversário, e indo ao encontro do desejo manifestado por inúmeros leitores, a Revista da Armada, reuniu nesta pequena brochura, os Faróis de Portugal, nela publicados durante quase três anos.

E, é com prazer redobrado, que a Revista da Armada vai oferecer a obra "Os Faróis de Portugal na Revista da Armada" aos seus assinantes, de que muitos se orgulham de o ser desde o primeiro número.

O Director

Tomada de Posse e Sessão Solene

Na tarde do passado dia 16 de Janeiro teve lugar na Academia de Marinha uma sucessão de eventos, que se iniciaram pela tomada de posse dos cargos estatutários para o triénio 2007-9, cerimónia esta que se desenrolou na Biblioteca daquela Academia, perante um numeroso grupo de académicos e convidados, militares e civis.

Após a assinatura da acta respectiva por cada um dos empossados, usou da palavra o Presidente da Academia, VALM Ferraz Sacchetti, que cumprimentou os presentes agradecendo-lhes a gentileza da comparência e, em seguida, fez uma síntese das intenções futuras da actuação do Conselho Académico sob a sua presidência, quer no campo estritamente cultural quer, ainda no desejado rejuvenescimento dos quadros académicos, com vista a eventual abordagem de novas temáticas que se afiguram de interesse para a Marinha e para o próprio País.

Seguidamente, já com a presença do Almirante CEMA, o Presidente da Academia, acompanhado das filhas e filho do falecido VALM Sarmento Rodrigues, apresentou uma exposição das condecorações daquele fundador e primeiro Presidente da Academia de Marinha, entregues, sob custódia, pela Srª. D. Maria Isabel Junqueiro Sarmento Gomes Mota, em nome de todos os irmãos e que, se encontram em dois expositores na entrada da Academia de Marinha.

Poucos minutos depois, no auditório da Academia, teve início a Sessão solene, presidida pelo ALM CEMA e que tinha à sua direita, o Embaixador Dr. João Pereira Bastos e o Vice-Presidente (classe de História Marítima) Prof. Doutor Contente Domingues e à sua esquerda a Vice-Presidente (classe de Artes, Letras e Ciências) Profª. Doutora Raquel Soeiro de Brito e o Presidente da Academia.

Usou, então da palavra o VALM Ferraz Sacchetti que agradeceu a presença do ALM CEMA e restantes convidados, acrescentando que "*a sessão de hoje mostra bem a diversidade dos objectivos que se inscrevem na finalidade da Academia: homenagear os nossos maiores, incentivar, através de prémios a investigação e o estudo relacionados com o mar, promover a publicação de obras de mérito (no ano passado publicámos 6 obras, mais as separatas de todas as comunicações), divulgar e partilhar o conhecimento que os nossos académicos e convidados vão adquirindo através da actividade cultural que desenvolvem*", tenho ainda feito referências diversas aos vários eventos que se iriam desenrolar nesta sessão solene.

Passou-se, posteriormente, à cerimónia da entrega, pelo ALM CEMA, do prémio "Almirante Teixeira da Mota"/2006, ao qual concorreram treze trabalhos e em que um júri de oito académicos, ao qual foram agregados dois especialistas, membros da Academia, decidiu atribuir aquele prémio, "ex aequo", aos seguintes dois concorrentes: Doutora Ana Mineiro e 2TEN TSN Luís Quaresma dos Santos, pelos trabalhos intitulados respectivamente **"O papel da metáfora na construção da terminologia náutica potuguesa"** e **" Observação de ondas internas não-lineares geradas sobre o canhão submarino da Nazaré."**

A viúva do VALM Teixeira da Mota, convidada pelo Presidente da Academia, não pode estar presente por se encontrar, nesta data, ausente de Lisboa.

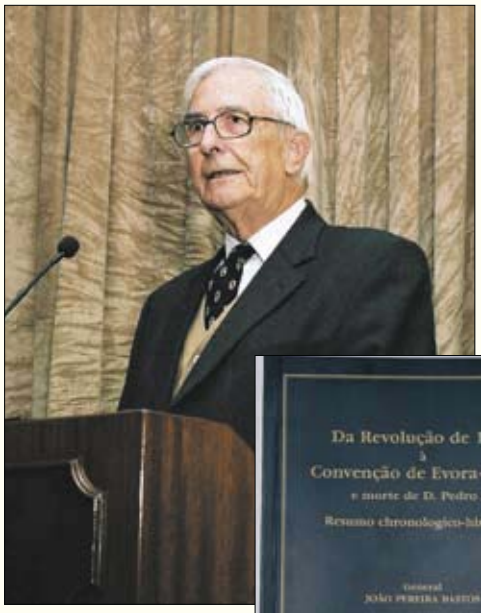
Em seguida procedeu-se à apresentação do livro editado pela Academia de Marinha e intitulado **"Da Revolução de 1820 à Convenção de Évora-Monte. Resumo chronológico-histórico"**, obra inédita editada a partir de um manuscrito da autoria do falecido General João Pereira Bastos cujo resumo se apresenta na caixa em anexo.

Seguiu-se, por fim a comunicação intitulada **"Evidências cartográficas e diplomáticas do domínio português da Colónia do Sacramento (1680-1778)"** proferida pelo académico Dr. Inácio Guerreiro, na qual o orador dissertou longamente sobra as origens e vicissitudes por que passou aquele território incluído no Brasil da época, mas sempre sujeito às complexas intervenções diplomáticas, militares, cartográficas e políticas de ambos os interessados na sua posse, até por fim deixar de pertencer definitivamente à Coroa Portuguesa.

Verificou-se um elevado numero de presenças, quer de académicos quer de entidades militares e civis, quer ainda de representantes ligados a diversas organizações culturais.

Da Revolução de 1820 à Convenção de Évora-Monte e Morte de D. Pedro IV

Não querendo repetir a biografia do autor, General Pereira Bastos, pormenorizadamente apresentada no livro pelo seu neto, embaixador Dr. João Pereira Bastos, que teve a gentileza de ceder à Academia de Marinha o manuscrito, salienta-se que foi um militar de grande valor, com uma vida muito interventiva e diversificada, mas sempre dedicada ao Exército.



Recordem-se, no entanto, e muito resumidamente, alguns aspectos da vida do distinto militar: Tendo iniciado a carreira na Arma de Cavalaria, João Pereira Bastos foi, no posto de capitão e como oficial do Estado-Maior, responsabilizado por alguns dos estudos para a organização do Exército, em consequência do decreto do Ministério de José Luciano de Castro, de 7 de Setembro de 1899. Salienta-se este aspecto pelo facto de, mais tarde, o General Pereira Bastos se ter notabilizado na reorganização do Exército.

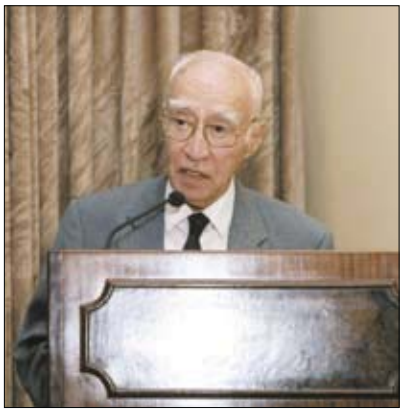
Após o Regicídio, foi responsável pela organização do plano de segurança dos palácios reais; mas, na proclamação da República, no próprio dia 5 de Outubro de 1910, ainda capitão, foi nomeado chefe do Estado-Maior da 1ª Divisão em Lisboa comandada pelo general António Carvalhal; foi Ministro da Guerra no governo de Afonso Costa (1913-1914), governador do Campo Entrincheirado de Lisboa e terminou a sua brilhante carreira como Chefe do Estado-Maior do Exército.

Vitorino Magalhães Godinho, na importante obra "Vitorino Henriques Godinho – Pátria e República" (Colecção Parlamento, 2005), refere-o constantemente e, a determinado passo, designa-o simplesmente como "o reorganizador do Exército, Promotor das Escolas de Repetição, e Comandante do Campo Entricheirado" (p.243).

O livro agora editado, é uma cronologia muito particular e de grande interesse. Para além da simples datação sequencial de eventos, explica-os resumidamente e, mais importante, frequentemente os comenta com grande objectividade e muita clareza. A Academia de Marinha não pode deixar de notar ainda que contém perto de 22 referências à presença ou à participação naval em circunstâncias diversas deste período conturbado de 14 anos da nossa História.

Sobre esta obra e o seu autor, usou então da palavra o Embaixador Dr. João Pereira Bastos que se referiu ao manuscrito, como que equivalente a um singelo "carnet de bord" sobre a complexa situação político-militar atravessada, naquela altura, pelo nosso País. Abordou também a importância da contribuição dos meios navais, portugueses e estrangeiros, que intervieram nas lutas travadas, seja em missões de combate "batalha naval do Cabo S.Vicente – 5 JUL 1833), seja em operações de transporte ou de assistência.

No âmbito da programação cultural da Academia de Marinha, teve lugar no auditório desta instituição no passado dia 3 de Outubro de 2006, uma comunicação do Membro Emérito desta Academia Comandante Armando Saturnino Monteiro acerca de **"A Batalha Naval do Estreito de Malaca de 1606 e as operações subsequentes – um rosário de interrogações".**



A Presidente da mesa, Vice-Presidente da Academia Profª. Doutora Raquel Soeiro de Brito em representação do Presidente, fez uma breve apresentação do orador, cujos contributos profissionais são bem conhecidos desde longa data.

O orador, após agradecer as palavras amigas da Profª. Raquel Soeiro de Brito, esclareceu o facto de no ano corrente ocorrer o 4º centenário da batalha naval do Estreito de Malaca (1606) contra os holandeses que, em sua opinião, foi a maior batalha naval da nossa História e salientando pretender suscitar a atenção dos académicos e dos historiadores em geral para uma batalha naval quase praticamente ignorada que "envolve problemas de muito interesse" no campo da história naval, da estratégia, da táctica e até da construção naval.

Principiou por discutir o enquadramento histórico da actividade comercial no Oriente e das vicissitudes políticas nacionais (1594) que provocaram a necessidade da Holanda ir com os seus próprios navios e esquadras às fontes das especiarias e das consequências funestas que resultaram para o nosso comércio marítimo naquela parte do globo, principalmente após a formação pelos holandeses da famosa "Companhias Reunidas das Índias Orientais".

Especificou a composição das forças navais portuguesas na Índia e dos navios holandeses que, sucessivamente, foram aparecendo no Índico e na zona das Molucas, em 1599-1600, bem como da nossa reacção naval a tais intromissões e provocações, comparando os navios portugueses e os holandeses, em que estes últimos "eram francamente, superiores aos portugueses por serem mais rápidos, bolinarem mais e terem maior número de bocas de fogo", citando ainda o facto de os portugueses utilizarem "os galeões preferencialmente como navios de guerra e as naus como navios mercantes."

Na última parte da sua comunicação o orador entrou, com algum pormenor, nas operações navais de 1606 no Sueste Asiático, iniciando as suas considerações com o cerco de Malaca (Abril 1606) e como foi apressadamente levantado pelos navios holandeses, face à chegada de navios portugueses da Índia.

Após isto, referiu-se à Armada do Vice-Rei, D. Martim Afonso de Castro e a sua passagem pelo Achém, bem como à batalha naval do estreito de Malaca que teve fases de resultados ambíguos; daqui o rosário de interrogações que é legítimo levantar acerca do acervo das decisões do Vice-Rei quanto às missões das duas partes em que armada portuguesa foi dividida.

Finalmente, sucedeu-se um largo período de perguntas e respostas entre o orador e a assistência em que, com a bibliografia exposta pelo orador, foram ainda esclarecidos pormenores relacionados com a matéria discutida oralmente e através de diversos quadros e esquemas das batalhas.

(Colaboração da Academia de Marinha)

A UNIÃO DE FACTO E OS SEUS EFEITOS

● A proliferação crescente da união de facto em detrimento dos laços do matrimónio, levou o legislador a reconhecer juridicamente os direitos que assistem às pessoas que optam por esta modalidade de constituição de família.

A legislação actual, Lei 7/2001 de 11 de Maio, estabelece a situação jurídica de duas pessoas independentemente do sexo, que vivam em união de facto há mais de dois anos. Entende-se por a união de facto a situação em que os seus membros vivem em condições análogas ás dos cônjuges. O que consubstancia que os seus membros não só mantenham relações de sexo, como também vivam em comunhão de mesa, leito e habitação como se casados fossem, sendo público e conhecido.

Relativamente à prova da sua existência, teremos de recorrer à lei geral sobre provas, dado que ainda não houve regulamentação da Lei 7/2001, recorrendo-se as declarações de testemunhas para, por exemplo, passar os atestados da Junta de Freguesia onde estão recenseados os membros da união.

No entanto, como a união é dependente da existência de comunhão, poderá apresentar-se como válida a certidão de domiciliação fiscal emitida pelo Serviço de Finanças do bairro fiscal ao qual pertencem os membros da união ou nota de liquidação do IRS em conjunto. Poderá também recorrer-se a uma acção judicial em que o Tribunal declara a existência da união de facto, a chamada, acção declarativa ordinária de simples apreciação positiva.

Os impedimentos para a produção de efeitos da união de facto encontram alguma analogia com os impedimentos para contrair casamento. Assim, não se considera como unido de facto as pessoas que se encontrem em alguma das seguintes condições:

Idade inferior a 16 anos, demência notória, interdição ou inabilitação por anomalia psíquica, casamento anterior não dissolvido, pais/filhos, tios/sobrinhos, afinidade em linha recta (sogros), ou condenação anterior por crime doloso conta o cônjuge do outro membro.

Importa esmiuçar apenas o impedimento relativo ao casamento não dissolvido. A lei não atribui efeitos jurídicos a uma união de facto, em que um dos membros seja ainda casado. Não para evitar a bigamia, mas tão só por razões de moralidade. Para que o cônjuge separado de facto e unido de facto com outra pessoa regularize a sua situação. Evitando assim conflitos de interesses entre o cônjuge e o unido de facto. Como por exemplo o direito a usufruir de pensão de preço de sangue, ou por morte, ou ainda assistência na doença – ADM.

Os membros da união de facto, não usufruem do direito de adoptar os apelidos do outro membro e não permite a obtenção de nacionalidade portuguesa como o casamento. Gozam no entanto do direito de recusar-se a depor como testemunha em processos em que o unido seja parte, gozar férias no mesmo período, no caso de trabalharem para a mesma entidade ou para a Administração Pública, bem como concorrer à adopção, caso os membros tenham idade superior a 25 anos e a união durar há mais de 4 anos sem interrupções.

Na união de facto não se estabelece um regime de bens como no casamento. Pelo que, o património de cada um dos membros constitui sempre um bem próprio. E, o património eventualmente comum, que tende sempre a existir, regular-se-á por aplicação da lei geral. Em tudo os membros agem como solteiros. Assim, o objecto do contrato celebrado por algum dos membros é obviamente um bem próprio, podendo dispor dele livremente (vender, doar, etc.) sem consentimento do outro.

Os membros, querendo, podem adquirir bens em comum, ficando assim em compropriedade, que, para serem divididos, em caso de falta de acordo, terá de ser por via acção judicial de divisão de coisa comum. Podendo, haver recurso ao instituto do enriquecimento sem causa, quando o bem em comum foi adquirido exclusivamente com dinheiro de um dos membros, e vice-versa, quando o bem é próprio e foi adquirido com dinheiro de ambos os membros.

Relativamente às dívidas, estas não se transmitem ao outro membro da união, com excepção das que, sejam contraídas nos encargos normais da vida em comum (electrodomésticos, alimentação, viagens, etc.). Assim, os bens próprios de um dos membros não respondem pelas dívidas do outro, a não ser que um deles tenha sido fiador do outro.

Outro dos efeitos curiosos consiste no facto de que a união, independentemente da produção dos seus efeitos, não impeça que um seu membro continue a receber pensão de sobrevivência por morte do cônjuge, paga pela CGA, ou pensão de alimentos do ex cônjuge por divórcio. Se um titular de uma destas pensões casar, perde esse direito. Se optar por se manter em união de facto continua a mantê-lo. No mínimo…curioso, para já não dizer injusto.

A união de facto dissolve-se, com a morte ou casamento de um dos membros ou simplesmente pela vontade de um deles. Aparece assim, com relevância a questão, quanto ao destino da casa de morada comum. Se esta não tiver sido adquirida em compropriedade, o não proprietário pode recorrer ao tribunal para que este lhe atribua a casa por arrendamento. No caso de a casa ser já arrendada a um dos membros, o outro poderá igualmente solicitar a sua transmissão ao tribunal, ou fazê-lo por simples acordo com o senhorio.

Em caso de dissolução por falecimento, o sobrevivo beneficia do direito de habitar a casa pelo período de 5 anos, a contar da data da morte do membro, bem como preferência na sua compra. Porém, este direito não existirá, caso existam descendentes com menos de 1 ano de idade ou que, com o membro falecido vivessem há mais de 4 anos e pretendam habitar a casa. Poderá ainda, o falecido, dispor da casa por testamento, afastando assim este direito, ou atribuí-lo a quem bem entender por sucessão testamentária.

A morte de um dos membros confere também o direito a alimentos pagos pela herança, que deverá ser requerido no prazo de 2 anos a contar da data da morte, sob pena prescrição do direito. Estes "alimentos" destinam-se a prover ao sustento, habitação e vestuário do sobrevivo, caso este não tenha forma de prover à sua subsistência. Sendo o seu valor proporcional à herança do falecido e à necessidade do sobrevivo.

Confere igualmente direito às prestações por morte e pensão de sobrevivência (CGA). Em qualquer dos casos o membro sobrevivo, deverá intentar acção judicial contra os herdeiros e contra a CGA, sempre dentro do prazo de 2 anos. Fazendo prova da pendência dessa acção junto da Direcção de Apoio Social que elaborará o respectivo processo de falecimento fazendo a ponte para o pagamento do subsídio por morte, na proporção a que tiver direito.

F. Batista Reis
STEN TSN

QUER PERDER PESO OU EMAGRECER?

● Há quem queira perder peso "custe o que custar" e há quem queira perder peso de forma saudável (e por isso emagrecer). Quais as diferenças?

Antes de mais é importante considerar que o peso do nosso corpo é o somatório do peso dos seus componentes, entre os quais, ossos, gordura, músculos, sangue e fluidos orgânicos. Assim sendo, podemos perder peso se perdermos um ou mais destes componentes. Para emagrecermos é necessário perder gordura (tecido gordo).

Pub. Michelin

Quem recorre a programas de "emagrecimento" mal conduzidos, habitualmente à custa de medicação e dietas "selvagens", muito baixas em calorias e desequilibradas nutricionalmente, consegue perder peso muito rapidamente mas... sobretudo à custa da perda de água (fluídos orgânicos) e de estruturas proteicas (músculos, pele, matriz óssea, ligamentos, etc) com uma perda muito pequena e desproporcionada de gordura... Ou seja: perde peso mas não emagrece. Acusa na balança e na roupa, mas o corpo mantém-se flácido. Enfraquece-se. Envelhece-se.

Perder peso de forma saudável é muito diferente. Implica emagrecer sem definhar nem enfraquecer. Implica perder gordura mas manter a estrutura muscular (e as restantes estruturas). Não implica unicamente perder peso, mas antes harmonizar a composição corporal e ganhar saúde, física e psicologicamente. Para consegui-lo é fundamental adoptar estilos de vida saudáveis. Por vezes é necessária medicação, mas nunca se deve dispensar do essencial: a alimentação e a actividade física.

Quem não aprende a comer de forma saudável, de forma equilibrada e ajustada às necessidades, dificilmente conseguirá emagrecer a longo prazo, ou manter o peso perdido ao longo dos anos. Por isso, ou passa a vida em dietas e privações, ou a experimentar "poções mágicas", ou recupera o peso perdido. Aprender a comer, mudar hábitos para toda a vida é, sem dúvida, a melhor solução. Mais barata. Mais saudável. Mais eficaz. Embora muitas vezes a menos fácil....

A actividade física é também imprecindível em qualquer programa de emagrecimento: aumenta os gastos energéticos, impede que o corpo se torne demasiadamente poupado com a dieta, evita que se perca massa muscular e óssea, remodela o corpo que fica mais tonificado e robustecido, e ajuda a impedir que se volte a ganhar o peso a longo prazo. Além do mais, também melhora a auto-estima e ajuda a prevenir ou tratar inúmeras doenças, tais como as doenças cardiovasculares, a diabetes e ainda as do foro psicológico.

Já pensou porque razão é tão grande a oferta de soluções para perder peso, mas são poucos os que realmente conseguem emagrecer, sobretudo a longo prazo? Porque perder peso é fácil e por isso há tantos profissionais (de saúde ou não) a oferecer propostas de "emagrecimento" (perda de peso), muitas vezes como se fossem verdadeiros milagres. Poucos são os que conseguem oferecer alternativas credíveis, acessíveis e honestas para se conseguir realmente emagrecer e obter resultados duradouros. Pense nisso, e não se iluda nem se deixe enganar!

Mariana Brito
2TEN TSN

CONVÍVIO

6ª CONFRATERNIZAÇÃO DAS GUARNIÇÕES DOS SALVA-VIDAS

● Realizou-se em Peniche, no dia 1 de Dezembro de 2006, o almoço de confraternização das guarnições dos salva-vidas do Instituto de Socorros a Náufragos. Este encontro, que teve lugar pelo 6º ano consecutivo, foi presidido pelo Director do ISN, CMG Garcia Esteves, e contou com a presença do Capitão do Porto de Peniche e demais convidados num total de cerca de 45 pessoas.

Após a concentração junto à Estação Salva-Vidas de Peniche, no final do almoço, que decorreu num ambiente animado e de grande camaradagem num restaurante próximo, o organizador do evento, Patrão Jacinto, agradeceu as presenças e teceu elogios ao ISN e à Marinha. Antes da tradicional fotografia de grupo, o Director do ISN sorteou a Estação (a de Leixões) que em 2007 irá organizar o próximo convívio, tomando a palavra para felicitar o espírito de corpo das Estações.

(Colaboração do ISN)

NOTÍCIA

CNOCA – GOLFE

● Foi renovado, para o ano de 2007, o protocolo entre o CNOCA e a AROEIRA, que permite aos sócios do CNOCA a prática deste desporto em condições bastante vantajosas.

A AROEIRA dispõe de dois campos de 18 buracos, que são considerados dos melhores *championships* do país.

O CNOCA desenvolve, ao longo do ano, a Ordem de Mérito do clube constituída por 6 pequenos torneios.

Nesta modalidade, é também realizado anualmente, um grande torneio, extensivo a convidados, inserido nas comemorações do Dia da Marinha.

São realizados ainda pelo CNOCA, anualmente, dois torneios com outros clubes. A Taça "ARQ&MAR", disputada entre o CNOCA e o Clube de Golfe dos Arquitectos e o Troféu "TRIDENTE", entre o CNOCA, a AORN e os PINGS (Clube de Golfe da NATO).

BANDA DA ARMADA

● A Banda da Armada realizará no dia **04 de Março de 2007** um concerto na cidade do Porto na "Casa da Música" pelas 12:00h.

O erro e o perdão

Entrou com o marido. Este, antigo oficial da Força Aérea, teria ouvido falar de um determinado cardiologista da Marinha, que dava consultas na margem Sul do Tejo. De conhecido em conhecido, lá me trouxe a esposa ao Centro de Medicina Naval. Era uma mulher franzina, que coxeava e, na proximidade, pude notar o desvio labial geralmente associado a quem teve um Acidente Vascular Cerebral (...uma trombose, na linguagem popular). Parecia simpática e, como todas as mulheres, estava bastante mais à vontade, do que o seu marido – que parecia hirto e sério, numa qualquer parada militar…

"Em que posso ser-lhes útil?" – copiei esta frase de um antigo Assistente da Faculdade de Medicina, quando eu próprio andava no 4º ano e acho, hoje, tantos anos depois de a ter ouvido pela primeira vez, que ainda soa bem. – Define, como poucas, a função de um qualquer médico. Lá fora ouvia-se o esvoaçar dos pavões do Alfeite, que, espertos, haviam percebido que alguém sacudia da janela, regularmente, as migalhas do lanche da manhã por volta daquela hora e desde há mais de um ano… A senhora lá foi contando que tinha um "aperto mitral". Tomava um medicamento que tornava o sangue menos propenso à coagulação e à formação de trombos (um dos riscos daquela doença valvular do coração). Entretanto, precisou de ser operada por uma doença aguda, que implicou a extracção da vesícula biliar…

Como será facilmente compreensível, foi preciso suspender, temporariamente, o tal produto que impede a coagulação, pois o risco hemorrágico seria elevado. No pós-operatório – dizia a senhora – teria existido, por parte do hospital civil em que foi operada, um atraso, para além do razoável, no recomeço da terapêutica. Este atraso teria permitido a formação de um trombo no seu coração, que deu origem ao acidente vascular cerebral, que agora a afligia. Procurava-me não para que se aliviassem as consequências deste nefasto evento na sua vida – sabia que isso era impossível – mas para uma ajuda no controle da coagulação. Culpava, lá no íntimo, o cirurgião da vesícula pelo ocorrido.

Defendi o médico desconhecido com convicção. Expliquei que a suspensão do medicamento era necessária, que mesmo que não tivesse havido o suposto atraso, existiria sempre uma hipótese de se formarem os tais trombos…Ela sorriu como se já tivesse ouvido esta conversa e acrescentou – "pois é doutor, mas então porque não me explicou ele (o cirurgião) isso tudo, em vez de dizer que sou muito ignorante para compreender…" – Fiquei sem resposta…Falámos depois sobre pormenores técnicos e fiz o possível para ajustar a coagulação da senhora, e, com muitas recomendações de "melhoras", lá a deixei partir…

Mais tarde percebi porque me calei. Também eu há muitos anos, já médico, confiei num cirurgião desconhecido, que por descrição vou chamar *doutor T*. Confiei cegamente como o devem fazer todos os doentes. A pequena – cirurgia correu mal, deixando marcas irreversíveis para a vida – em grande medida piores que a entidade original. Quando ganhei coragem e já com provas para lhe pedir ajuda, uma vez que as coisas tinham corrido mal, sorriu trocista, avisando que a culpa não podia ter sido dele, troçando da opinião de outros médicos e, sem a mínima explicação, altivo, descartou todas as suas responsabilidades…

Ora o erro em Medicina é das maiores perplexidades a que o ser humano está sujeito. Errar, aliás, é humano e deve ser aceite que os médicos também são pessoas e sujeitos a erro. – Na verdade, esta é uma das razões porque a medicina deve ser sempre exercida em equipa, porque o grupo e a troca de práticas e atitudes reduzem, percebemos todos, o erro. Contudo, todos os pacientes devem estar cientes que existirão sempre erros, mas que a grande maioria dos procedimentos médicos foram estudados para minimizar os erros e as complicações.

Mesmo admitindo que alguns erros possam ter acontecido por uma prática menos cuidadosa do médico, os pacientes estão, nas mais das vezes, dispostos a perdoar, mas exigem uma atitude humilde por parte do médico. As atitudes sobranceiras destes *doutores T*, não são desculpáveis, nem aliviam o sofrimento psicológico do paciente. Em termos simples, o erro é uma fonte, comum, de sofrimento e o perdão a pomada, que não curando alivia. É de extrema importância, estou seguro, para os pacientes sentir proximidade e empatia com o seu médico – em particular se os tratamentos não correrem como previsto. Nessa qualidade, a de paciente, nunca mais olhei para o *doutor T* na mesma maneira. Arrumei-o naquela prateleira, feia e triste, onde guardo os monstros reais – ainda que muitas vezes se apresentem sorridentes e bem dispostos – que encontrei na vida. Lamento, por mim e por todos aqueles (muitos no nosso país), que viram negadas as explicações a que justamente tinham direito.

Tornei-me desconfiado. Sempre que algum dos meus doentes precisa de ser operado referencio para cirurgiões que reconhe-

ço, senão pela proficiência ou capacidade científica, pela capacidade de assumirem todos os riscos das suas acções junto dos pacientes. Acredito que a simples capacidade de um qualquer médico dizer "pois não estamos bem, mas vamos ver o que se pode ainda fazer…" é, considero eu, de extrema importância para quem confiou sem reservas a sua saúde nas mãos de alguém…

Na agitação da vida, penso, muitas vezes, nas coisas más que acontecem a pessoas boas. Não deveria ser assim, parece-nos da mais elementar injustiça que alguém morra atropelado na força da vida, que doenças graves como o cancro, e muitas outras, altamente destrutivas, atinjam pessoas que todos conhecemos como exemplos de bondade, trabalho e honestidade. Os médicos são, por obrigação, envolvidos nesse turbilhão emocional. Devem ser a quem se recorre, quando se sentem as necessidades mais agudas da vida. Não são perfeitos, mas devem estar atentos à força do perdão – uma atitude ainda rara no nosso país. Vislumbram-se já, quando os tribunais funcionarem de forma célere, outros modos – criminais – de resolver estas questões. Processos a médicos acontecem já pela outra Europa (mesmo naquela em que as pessoas são educadas e ainda sabem pedir desculpa) e, principalmente, nos Estados Unidos da América.

Conheci muitos outros casos em que um simples pedido de desculpas teria feito maravilhas, para aliviar o sofrimento de alguém. A minha própria experiência me ensinou a ser cuidadoso, a explicar o melhor possível todas as atitudes médicas em que participei e a tentar ser o mais próximo possível de quem me procura. Nem sempre consegui, mas vou continuar a tentar…A Marinha constitui neste particular, a proximidade dos pacientes, um caso especial. Os doentes, desde o marinheiro mais humilde até ao oficial mais responsável conhecem pessoalmente, ou recolhem informações junto dos camaradas, deste ou daquele médico-naval. Procuram-no depois activamente. Neste sentido, exercem à sua maneira a liberdade de escolha que cada cidadão deveria ter em relação ao médico que quer para si. São os pacientes definem o capital profissional e moral deste ou daquele médico. Depois destes anos todos – aqui ouso dizer – que é este o valor que, na carreira médico-naval, mais me esforço para preservar.

Andei enredado neste escrito muitos dias. Admito que serei mal compreendido por muitos, mas sei que outros perceberão exactamente o que quero dizer. Perceberão, em especial, todos os que aceitarem que o tema não é erro e castigo, mas erro e satisfação subjectiva de justiça – a que todos têm devido direito.

Voltei, é claro, a ver a senhora desta história. Faço o possível para lhe ajustar devidamente a medicação anticoagulante, o que no caso dela se tem revelado um desafio. Continuo a tentar. É só isso que – sinto na alma – deve ser a obrigação de um médico: continuar a tentar e ser humilde…

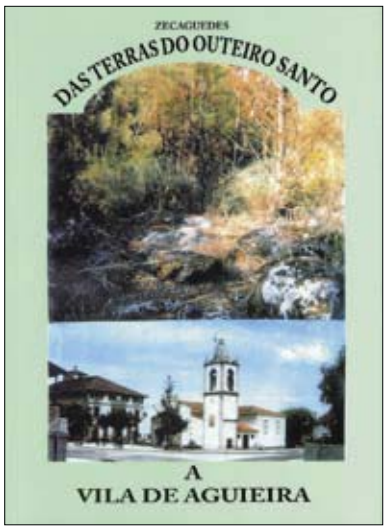
Doc

BIBLIOGRAFIA

Das Terras do Outeiro Santo a Vila de Aguieira

Após a publicação do seu livro "Canções Soltas das Beiras" (RA 371 JAN04) vem de novo o Sr. José Marques Guedes – Zecaguedes, nosso camarada SCH H na situação de RES publicar mais um pequeno livro sobre as terras de origem da sua família. Esta monografia das terras do autor no nosso Continente (Beira-Alta a sul de Viseu) no concelho de Nelas, vem descrever a história da sua colonização desde a pré-história até aos dias de hoje com referências aos diversos povos que a contactaram/ou colonizaram passando pelos forais concedidos pelos nossos monarcas.

Apresenta com algum pormenor o concelho de Vila Nova das Amoreiras que terá desaparecido em 1835, sendo inicialmente incluído no concelho de Terras de Senhorim e depois no de Nelas.



Faz também uma descrição física da região enquadrando-a com os seus rios montes e vales, a própria natureza e em consequência a sua agricultura e produções mais importantes.

Na sua parte final descreve o Pelourinho e a sua história e ainda os fontanários do concelho, as igrejas e capelas, as festas, feiras e romarias, os usos e costumes das suas gentes e os seus cantares. Por fim apresenta uma relação de algumas pessoas/famílias, os factos mais importantes da região e o brasão de armas reais da Vila de Aguieira.

A Revista da Armada agradece ao autor a oferta da sua obra que vai enriquecer a nossa Biblioteca.

J. Vaz Ferreira
CMG

EXPOSIÇÃO
O Caminho Marítimo para a Índia

Realizou-se no Verão do passado ano uma grande exposição sobre Vasco da Gama e o Caminho Marítimo para a Índia na Galeria de Almada Negreiros do Consolado Geral de Portugal em Toronto e depois na Canadian National Exhibition" sob a direcção da Real Canadian Portuguese Historical Museum e que contou com mais de 300 mil visitantes. A Marinha que apoiou o evento, esteve em posição de relevo.

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 94

TAPE E - W PARA RESOLVER A 2 MÃOS.

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
10 7 4	A V 3	D V 7	A D 8 2

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
D V 6 5 2	D 8 7	R 4	7 5 3

Este (E):

♠	♥	♦	♣
R 9	9 6 5 4	10 6 5 3 2	V 10

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A 8 3	R 10 2	A 9 8	R 9 6 4

Todos vuln. Como deve S jogar para cumprir o contrato de 3ST, recebendo a saída a ♠5?

(Solução neste número)

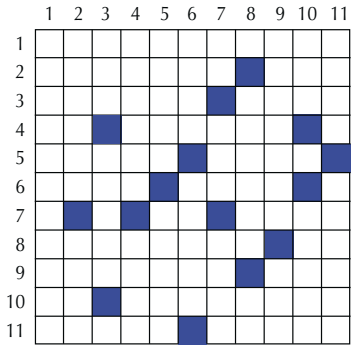
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 94

Com os ♣ 3-2 S tem 8 vazas para fazer, faltando-lhe 1 que poderá encontrar na passagem à D de ♥ ou ao R de ♦; tem 2 escolhas para a D de ♥, mas nada indicando em qual vai acertar, e para o R de ♦ apenas uma. Mas lá vai procurar a jogada da sorte ou do azar, hipótese que tenho referido já várias deve ser sempre de evitar, a menos que não haja outro recurso. Com a saída fica a saber que W deverá estar comprido a ♠, pelo que pode explorar essa informação para definir uma linha de jogo segura que lhe permite obter a tal 9ª vaza que lhe falta, obrigando W a jogar para si ♥ ou ♦. Vejamos como: admitindo que W terá feito a clássica saída à 4ª, pode aplicar a chamada "regra dos 11" e sabe que só existem 6 cartas de ♠ (11-♠5) de valor superior entre N/E/S, logo E só tem 2; assim deixa fazer o R e pega de A a volta do 9; seguem-se os ♣, mas atenção que só poderá jogar 3 voltas (jogada chave) para ficar com margem para as baldas que vai ter de fazer, pois vai colocar a mão em W para ele fazer as suas 3♠ e ter de jogar para si; pode portanto baldar ♥3/♦7 no morto e ♦8/♣9 da mão e repare que qualquer que seja a volta de W faz as restantes vazas e cumpre o seu contrato sem recurso às tais jogadas da sorte/azar.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 377



HORIZONTAIS: 1 – Primeiro mês do calendário da Primeira República francesa (22 de Setembro a 21 de Outubro). 2 – Espécie de palmeira do Brasil (pl); Cidade da Alemanha perto de Coblença. 3 – Região desértica ao sul do estado de Israel; Isso na barafunda. 4 – Diário de Notícias (sigla); Diz-se das pedras que entram na construção de uma parede sem argamaça. 5 – Arruinei (inv); Perfume. 6 – Que é da raça dos mus; Fileira. 7 – No meio e no fim do coa; Atrás. 8 – Planta típica da família das ebenáceas; Nota musical. 9 – Nome vulgar de uma árvore frutífera dos sertões (Bras); Muitos. 10 – República Portuguesa; Disenteria causada por *amebas*. 11 – Atura na confusão; Engodos.

VERTICAIS: 1 – Vindima. 2 – Nome próprio masculino; Nome vulgar de uma ave do Brasil. 3 – No princípio de Nagano; Moita na confusão. 4 – Marcar com diese; Eras na barafunda. 5 – Arcebispo de remos, que introduziu o cristianismo na Dinamarca; Abundante. 6 – Borras de vinho; Areia na confusão. 7 – Vogal plural; Nota musical; Rabino. 8 – Composto resultante da combinação do iodo com um corpo simples; Nota musical (inv). 9 – Entoar; É quase maca. 10 – No lugar mais fundo; A maior das ilhas do arquipélago de Querimba ou de Cabo Delgado (Moçambique). 11 – Dificuldade; Abrigues.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 377

HORIZONTAIS: 1 – Vindemiario. 2 – Iraibas; ems. 3 – Negebe; isos. 4 – Dn; sossos. 5 – Ietam; odor. 6 – Muar; alea. 7 – Oa; tras. 8 – Diospiro; mi. 9 – Uaieira; mil. 10 – Rp; amebiase. 11 – Autro; iscas.

VERTICAIS: 1 – Vindimadura. 2 – Ireneu; iapu. 3 – Nag; tamoi. 4 – Diesar; sear. 5 – Ebbom; opimo. 6 – Maes; aaire. 7 – Is; sol; rabi. 8 – Iodeto; is. 9 – Ressoar; mac. 10 – Imo; amisa. 11 – Osso; asiles.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM RES Rui Manuel Rodrigues de Abreu, nomeado para Director da Biblioteca Central da Marinha e em acumulação Presidente da Comissão Cultural da Marinha ● CFR FZ Joaquim Almeida Gabriel, nomeado para Comandante do Batalhão de Fuzileiros N.º 2 ● CTEN Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva, nomeado para Comandante do NRP "Polar" ● 1TEN Pedro Manuel Mendonça das Neves, nomeado para Director da Estação Radionaval da Horta.

EXONERAÇÕES

● CTEN Paulo Jorge de Oliveira Cavaleiro Angelo, exonerado do cargo de Staff Anti-Submarine Warfare Officer no Comando da Força Naval Permanente do Atlântico.

RESERVA

● CALM António Alberto Rodrigues Cabral ● CMG Leonel Esteves Fernandes ● CMG FZ José Manuel de Oliveira Dias da Silva ● CMG Nuno Jorge Faria de Mendonça ● CMG Leonel António da Silva Reis ● CMG MN Carlos José Coelho Cardoso ● CMG MN José Francisco Neto de Campos ● CFR MN Fernando Manuel da Rocha Alves ● CFR MN Pedro Jorge dos Santos Monteiro Torres ● CFR MN José Francisco Ramos Cabaço ● CFR FZ Benjamim de Jesus Correia ● CFR OT José da Conceição Rodrigues ● CTEN SEB Manuel Joaquim Coradinho Madaleno ● CTEN SEP Luís Manuel da Silva Barrona ● 1TEN STAEL José Manuel Machado Marques ● 1TEN TS José Júlio Jesus Lopes Gregório ● 2TEN TS Ricardo Peralta dos Santos ● SMOR FZ Manuel Valdemar Pinhão Bizarro ● SMOR CM Adelino Vicente dos Ramos Rosado ● SMOR H Carlos Gilberto Aniceto da Costa Pitada ● SMOR L Rui Victor Sardo Santos ● SMOR T António Fernando Teixeira Cardoso ● SCH ETS Armando José Silva dos Santos ● SCH ETS Joaquim Dias Pereira de Sousa ● SCH H Manuel António Guerreiro Colaço ● SCH L António de Almeida Machado ● SCH T José Augusto Raimundo Salgueiro ● SCH M Agostinho Teixeira Duarte ● SCH R António Bento dos Santos ● CH SE Nilton Álvaro Fonte ● SCH ETC Orlando Manuel Rosa Duarte ● SAJ A Pedro Manuel Rufino Oliveira Serras ● SAJ A Francisco Constâncio Alves ● SAJ A Claudino Augusto da Silva Alves ● SAJ A Fernando do Carmo da Silva Lázaro ● SAJ A Fernando Martins Rodrigues ● SAJ A Joaquim Luís Silveira Ramos ● SAJ CM Horácio Nobre Delgado Aleixo ● SAJ CM Agostinho de Oliveira Freitas ● SAJ CM José Fernando Avelar Malaquias Paulino ● SAJ CM Torcato Martins de Lima ● SAJ CM Francisco Lourinho Rosado ● SAJ E Amável Manuel Campos ● SAJ ETI Mercindo Gonçalves da Silva ● SAJ ETS Victor Manuel Gamito Rodrigues ● SAJ FZ Luís Duarte dos Santos ● SAJ FZ António Teixeira Dias ● SAJ FZ Matias Zacarias Machado ● SAJ FZ M José Palma Santos ● SAJ FZ João Duarte da Costa ● SAJ FZ M António Manuel dos Santos Silva ● SAJ FZ Aníbal Queiroz Pinto ● SAJ FZ Francisco João Faria Rodrigues ● SAJ HE Silvio Caiano Cardoso ● SAJ HE Luís Alberto Borges Coelho Martins Loura ● SAJ HE Manuel José Moreira Augusto ● SAJ H Nelson da Silva Ferreira ● SAJ C João Maria do Rosário Fernandes ● SAJ L José Francisco Correia Abraços ● SAJ L Adriano Fernandes de Sousa ● SAJ L Manuel Armando Esteves da Ribeira ● SAJ L Jorge Manuel de Jesus Almeida ● SAJ L António Alberto Gomes Miranda ● SAJ M Nelson Rodrigues Monteiro ● SAJ M José Maria de Jesus Silva ● SAJ MQ Guilherme Joaquim Rosado Xavier Almeida ● SAJ MQ António Manuel Viegas da Ajuda ● SAJ MQ Francisco da Cruz Martins ● SAJ R João Caneira Abade ● SAJ TF Fernando Cabrita da Silva ● SAJ TF José Inácio Ferreira da Silva ● SAJ T António Pereira da Fonseca ● 1SAR C José Alfredo Gonçalves Pinheiro ● 1SAR CM José Manuel Brito dos Anjos ● 1SAR CM Martinho de Oliveira Carrasquinho ● 1SAR CM Carlos Nunes Serra ● 1SAR E Francisco Martins Gomes ● 1SAR E João António Graça Ferreira ● 1SAR US José Maria Pereira Machado ● 1SAR US Flaviano Lourenço da Rosa ● 1SAR US Lúcio Teixeira Martins ● CAB FZ José Manuel Lopes Azinheirinha ● CAB L Armando da Silva ● CAB M José Manuel Lima Migueis de Vasconcelos ● CAB M Guilherme de Jesus Coutinho ● CAB M Antero Martins Pinto ● CAB M Rui José Pires Lopes ● CAB T Alexandre Jorge Pereira Frija Simões ● CAB T Mário Francisco das Dores Martins ● CAB TFD António Ismael da Silva ● CAB TFD João Carlos Antunes de Almeida Pinto ● CAB TFP Delfim Jorge da Conceição Santos ● CAB V Fernando Manuel dos Santos Almeida ● CAB A Carlos Alberto Alves da Costa ● CAB A Fernando de Almeida Ferreira Rodrigues ● CAB CCT José Manuel Cabrita dos Santos ● CAB CCT Sebastião Guiomar de Oliveira ● CAB CM Manuel José Vitorino Coelho ● CAB CM Carlos Manuel Marques de Matos ● CAB CRO Agostinho Carvalho Banha ● CAB CRO Arlindo José Farinheira Calhau ● CAB CRO Ivo Carlos Carreira Migueis ● CAB V José Carlos dos Santos Salgueiro ● 1MAR TFD Luís Miguel Queirós Rebelo Felícia.

REFORMA

● VALM RES José Manuel Botelho Leal ● CMG RES Carlos Manuel Hipólito Caroço ● CMG EMQ RES José Eduardo Martins dos Reis ● CFR SEM João Manuel Vinagre Lopes ● 1TEN SEL Joaquim Manuel Coelho Salvador ● 1TEN OT José Lourenço da Assunção ● SMOR FZ António Gomes Martins da Cruz ● SMOR CM Joaquim Fernandes Paixão ● SCH L António Luís Beira Ramalhosa ● SCH CE Arlindo Evangelista Carminho Palmilha ● SAJ ETA Florêncio da Costa Évora ● 1SAR M Valentim António Duarte ● CAB TFD Fernando Alexandre Valente dos Santos ● CAB FZ António Manuel Fernandes Francisco ● CAB T Rui Marques Caetano de Carvalho ● SCH O Cipriano dos Santos Cordeiro de Azevedo ● SCH FZ António Henriques Pegacho Balasteiro ● SAJ TF Eurico Monteiro ● SAJ TF Manuel do Nascimento Varela ● SAJ L Manuel Henriques Ferreira ● SAJ O José Manuel Henriques Nunes ● SAJ M Mário Lourenço Correia ● SAJ A António da Luz Paula dos Reis ● 1SAR E Miguel Fernando Pereira Mendes ● 1SAR ETA Eduardo Manuel Vieira Velhinho ● CAB FZ Amândio da Eira da Silva ● CAB M Joaquim José de Oliveira ● CAB TFD Manuel de Jesus Fernandes ● CAB A Fernando Rosa Gomes ● CAB L Fernando Valdemar Ribeiro ● CAB A Ricardo Manuel Moreira Proença.

FALECIMENTOS

● CMG REF Sebastião Alves dos Santos ● CMG MQ REF Waldemar Ferreira Guimarães ● CMG REF José Manuel Baptista da Silva ● 2TEN OT REF Isidoro de Almeida Alves ● SMOR FZ REF José Rosa Martins ● SCH CE REF Beijamim Jesus da Silva ● SAJ M REF Jacinto de Jesus Simão Evangelista ● SAJ HE Victor Hugo Margarido Santos Pereira ● SAJ L REF Simão Veríssimo dos Reis ● 1SAR L REF Manuel Martins ● 1SAR R REF Anselmo Manuel Pereira ● CAB CM REF Fernando de Oliveira ● CAB TFD REF Agostinho Bernardo Borges ● CAB L RES Eduardo Domingues Fernandes Ferreira ● Faroleiro Chefe REF José Gonçalves de Oliveira ● Faroleiro de 1ª Classe REF Joaquim António Furtado Baptista ● CAB MAR 1ª Classe REF Américo Fernandes.

CONVÍVIOS

GUARNIÇÃO DO NRP "JOÃO COUTINHO"

● Realiza-se no próximo dia **12 de Maio** o 3º almoço-convívio da 3ª guarnição (1974 / 1976) da CORTINHO. O evento é alargado a todos os familiares. Para mais informações, contactar até **2 Maio** para:

João Códices 96 4764752; Jorge Gonçalves 91 7810546; Rui Azevedo 96 3392342; António Silva 93 6440368/253 912701.

RECRUTAMENTO DE MARÇO DE 1962

● No próximo dia **20 de Maio** realizar-se-á o almoço-convívio dos "Filhos da Escola" de Março de 1962, para comemorar o seu 45º aniversário. O almoço terá lugar na "Quinta de Sta.Teresinha" Cabeçudo/Sertã.

Os interessados em estarem presentes deverão contactar: Amável Gomes Telef: 21 43 57 223; TM: 96 68 70 629 ou José António Ramos Telef.: 21 9145 748; TM: 965019382.

RECRUTAMENTO DE MARÇO / ABRIL DE 1963

● Os "Filhos da Escola" do referido recrutamento vão reunir-se num almoço de confraternização, em comemoração do 44º aniversário, no dia **26 de Maio**, no Restaurante "Quinta de St.º António", em Cabeceiras – Vale da Bica, Mora.

As inscrições devem ser dirigidas a: António do Rosário Rodrigues, CFR SEB REF – Rua Cesário Verde, n.º 1, Vale de Milhaços, 2855 – 423 Corroios.

Para outros contactos: - CMG SE P. Carvalho – Tel. 21 0875262 ou Tm. 91 9893244.

- CFR SEB REF Rodrigues – Tel. 21 2541205 ou Tm. 96 5758536.

- 1TEN OT RES Pegacho – Tel. 21 2961153 ou Tm. 93 4254392.

- SMOR SE REF António – Tel. 21 2250238 ou Tm. 96 7541011.

Para efeito de transportes: - SAJ U REF Santos – Tel. 21 2593099 ou Tm. 96 2442474.

Setting Sail

11. Brigue

Brigue é o nome dado à armação que caracteriza o veleiro de dois mastros exclusivamente redondos. Ou seja, aquele em que a partir dos dois mastros reais espigam outros tantos mastaréus, neles cruzando vergas que se desenvolvem simétrica e horizontalmente para ambos os bordos. Importa referir que o pano redondo pode ainda ser prolongado por velas auxiliares – varredouras, cutelos e cutelinhos –, na máxima extensão dos respectivos paus. Esta armação conta também com velas latinas, de proa e entremastro, além da vela-ré. Em finais do século XVIII, altura em que em Portugal parece assomar o anglicismo brigue, o nome começou por ser usado para classificar navios de guerra de menor porte, geralmente armados com 12 a 20 peças de artilharia, e cujo aparelho, acomodava, precisamente, as características enunciadas. Ao que apurámos, os indícios apontam no sentido deste ter sido, por essa época, adoptado do inglês *brig* – ainda hoje usado naquele idioma para classificar este tipo de armação –, que por sua vez resultou da simplificação do vocábulo *brigantine* que se encontra na sua génese. Embora, a raiz etimológica deste último pareça estar intimamente relacionada com a palavra italiana *brigantino,* que qualifica aquele que briga ou luta, tendo-se eventualmente constituído esta peculiar faceta como a responsável pela designação itálica para aquela sorte de navios de guerra antigos, de meado do século XIV. Embora pouco exactas para classificar este tipo de aparelho, podemos deparar-nos com a denominação barca de dois mastros ou ouvir dizer que o navio arma em dois mastros de galera. Ainda relacionadas com a armação em análise, ocorrem as variantes brigue-barca e brigue-escuna. Na primeira, as afinidades quedam-se pela evidência da própria grafia, uma vez que é o termo com que no Brasil se classifica a armação de veleiro conhecida entre nós como barca. Quanto ao segundo caso, julgamos tratar-se de pequena *nuance* do navio que arma em brigue, diferindo deste pelo facto do mastro de proa não largar sobre-joanetes nem dispor de cesto de gávea, contando o mastro grande igualmente com vela-ré em latino, mas espigando aí um único mastaréu, onde tão-só larga gávea e joanete. Pelo que antecede se conclui, que, neste último caso, a primeira verga redonda será seca. Donde, em nossa perspectiva, a sua vantagem quase se esgotar no menor número de marinheiros que a sua tripulação exige, para além da mais simples e óbvia, que passa pela inferior despesa em paus – vergas e mastaréus –, igualmente reflectida no preço duma andaina aquando da necessária substituição. Além da cambiante do brigue ora referida, existe uma outra apelidada de polaca, arcaicamente polacra, que conheceu particular utilização no Mediterrâneo. Esta somente difere das expostas particularidades do brigue pelo facto de a partir dos seus mastros não espigar qualquer mastaréu, nem o seu aparelho contar com vaus ou cestos de gávea, cruzando nos mastros reais mochos, mais resistentes e de maior guinda, a totalidade das vergas redondas.

Amante de bolina – Conjunto de cabos composto pelo amante, poa e bolina, conhecido o ponto da sua junção como pé-de-galinha da bolina (**1**). Os dois primeiros fazem fixo por intermédio de ilhoses ou garrunchos nas testas dos papafigos ou outras velas redondas, permitindo, com a sua acção, chamar mais para vante a testa de barlavento da vela, nomeadamente nas situações em que se navega com vento escasso, ou simplesmente quando o valor da sua marcação se encontra claramente para vante do través. Poa (**2**) é a designação que recebe o cabo inferior, cujos chicotes são fixos na testa da vela, formando como que uma pequena alça. O amante (**3**), o cabo superior, difere do primeiro pelo facto de apenas um dos seus chicotes fazer fixo na testa da vela, enquanto o outro, aguentado por um saptilho, enfia o seio da poa. No entanto, é a partir do seio do segundo que se entra para levar a testa da vela para vante, alando, no convés, pelo cabo apelidado de bolina (**4**). Consideramos, pelo cotejar de variadas leituras, que a expressão «navegar à bolina» possa radicar na utilização deste expediente antigo. A sua acção obsta a que o vento entre por ante a vante da vela redonda, proporcionando assim um certo resguardo relativamente à situação de pano sobre, vulgarmente apelidada de «pano às costas».

Braços – Cabos existentes aos pares, um em cada bordo, que fazem arreigada no lais das vergas redondas, dizendo habitualmente para ré (**5**). Como vimos anteriormente, a sua função consiste em aguentar as vergas na posição desejada, podendo-se, através da respectiva manobra, movimentá-las horizontalmente, de maneira a optimizar a mareação das velas. No caso do brigue, dada a falta de espaço a ré para actuar nos braços das vergas mais altas do mastro grande, estes trabalham dizendo para vante (**6**), embora a sua manobra seja, como se depreende, executada ao nível do convés, em sentido contrário.

Cesto – Género de plataforma assente no calcês dos mastros reais, ou dos próprios mastaréus, cuja finalidade é espalhar a enxárcia do mastaréu que se situa imediatamente acima, servindo ainda como ponto de sustentação aos marinheiros que trabalham na mastreação. Por vezes, para maior protecção destes, o cesto dispõe de uma pequena balaustrada guarnecida com rede. Toma o nome do mastro ou mastaréu onde se encontra instalado: cesto do traquete (**7**), cesto do grande (**8**), cesto de gávea do traquete ou do velacho (**9**), cesto de gávea do grande (**10**), etc.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**).

Mastaréus – Pau da bujarrona (**D**), velacho (**E**), gávea (**F**), joanete de proa (**G**) e joanete grande (**H**).

Velas de proa – Polaca (**11**), bujarrona (**12**) e giba (**13**).

Velas do traquete – Traquete redondo (**14**), velacho (**15**), joanete de proa (**16**) e sobre-joanete de proa (**17**).

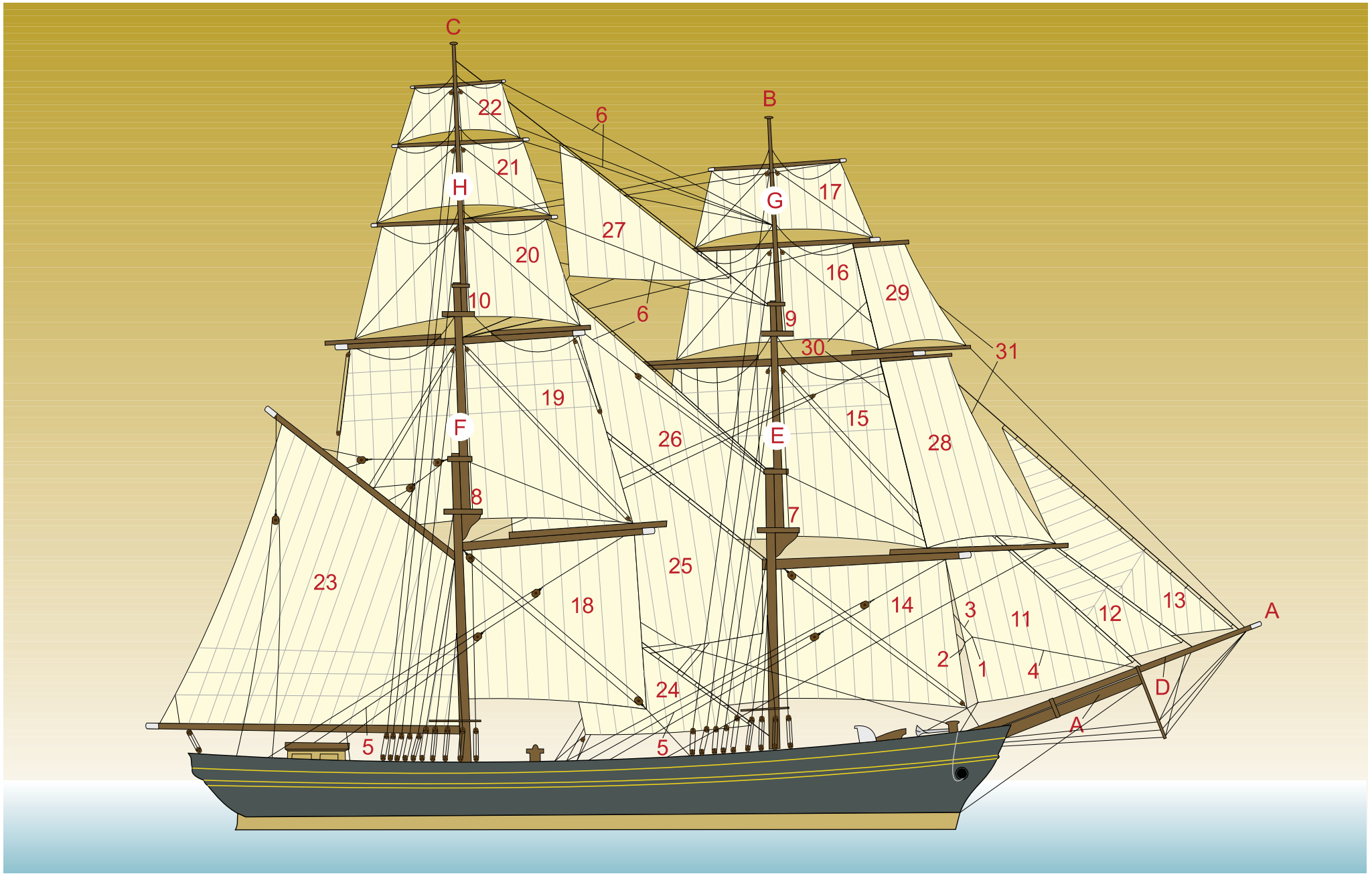
Velas do grande – Grande redondo (**18**), gávea (**19**), joanete grande (**20**), sobre-joanete grande (**21**), sobre-joanetinho grande ou sobrinho (**22**), e vela-ré (**23**)

Vela de entremastro – Vela latina que enverga em estai que passa de um a outro mastro, fazendo maior ou menor ângulo relativamente ao convés, ou à linha de água. A vela que nele enverga, regra geral toma o nome do local do mastro de ré onde esse estai faz arreigada. No caso da imagem do brigue que se apresenta em anexo, podem-se observar as seguintes velas de entremastro: vela de estai de gávea (**24**), vela de estai de joanete (**25**), vela de estai de sobre-joanete (**26**) e vela de estai do galope do grande (**27**). De notar que, contando de baixo, a primeira e quarta velas de entremastro são triangulares, de resto o feitio mais comum, enquanto que as restantes têm forma quadrangular. O mesmo que vela de estai de entremastro.

Velas auxiliares – Cutelo do velacho (**28**) e cutelo, ou cutelinho, do joanete de proa (**29**). Estas envergam nos paus com o mesmo nome, que se prolongam a partir das respectivas vergas redondas. Saliente-se que o lado superior e inferior destas velas recebem denominação idêntica à que encontramos no restante pano redondo, respectivamente gurutil e esteira, ao passo que os lados verticais tomam aqui nomes desiguais, testa de dentro (**30**) e testa de fora (**31**).

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço

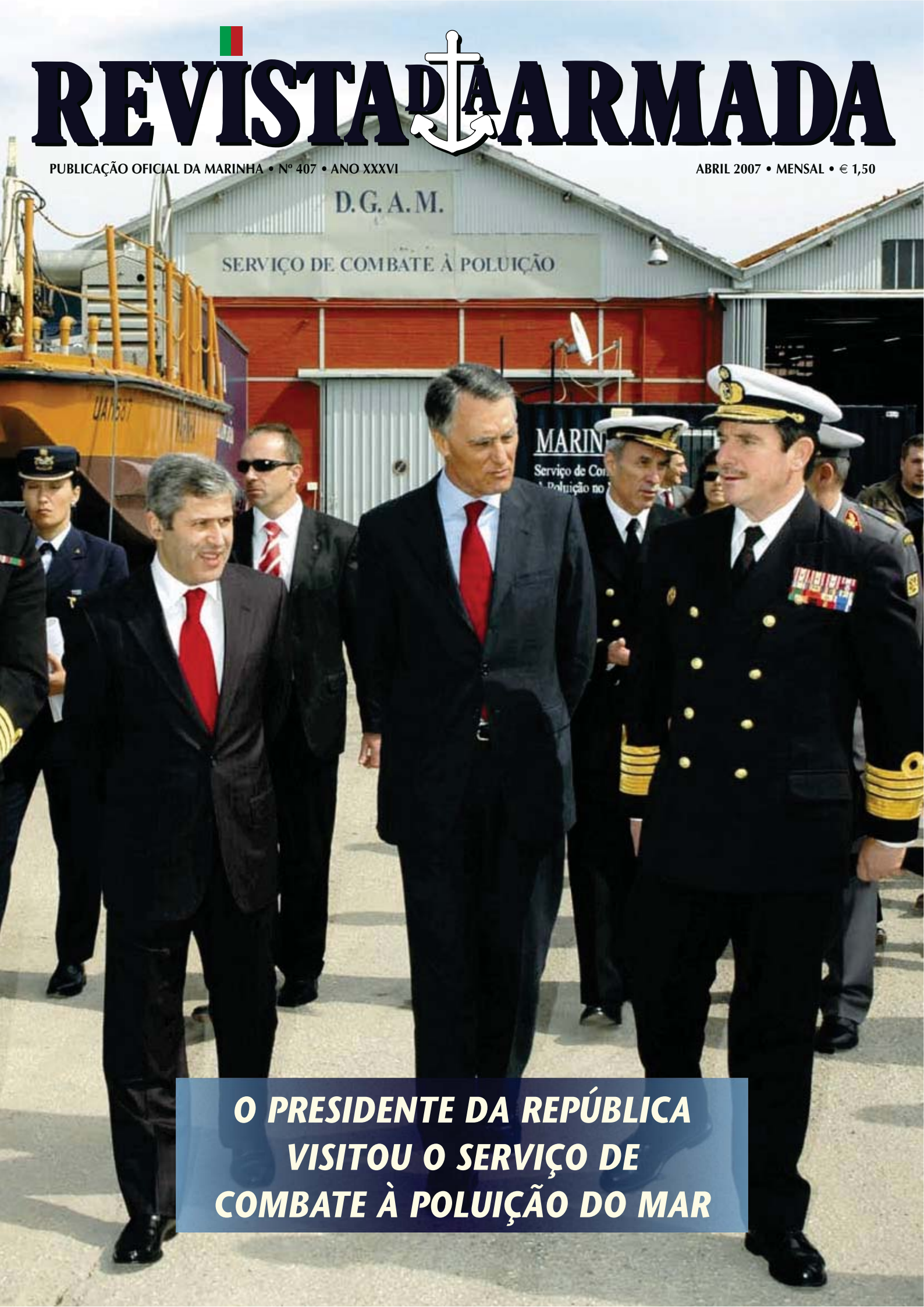

C
B
22
6
21
H
G
17
27
20
16
29
10
6
9
30
31
19
F
E
15
26
28
8
7
25
23
18
14
3
11
12
13
A
2
1
4
D
24
A
5
5

Brigue

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 407 • ANO XXXVI

ABRIL 2007 • MENSAL • € 1,50



O PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITOU O SERVIÇO DE COMBATE À POLUIÇÃO DO MAR

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

A Biblioteca da Marinha foi instituída por D. Maria II, em Decreto de 7 de Janeiro de 1845, *com o intuito de diffundir as luzes da Instrucção, e os conhecimentos das Sciencias e Litteratura, como instrumentos proprios para promover a prosperidade publica: E Tendo ora particular attenção á Classe da Marinha do Estado.*

Com o estabelecimento da Biblioteca da Marinha procurou remediar-se a falta da Biblioteca da Real Academia dos Guardas-Marinhas, criada em 1802, que não regressara do Brasil, depois de para ali ter sido transferida, aquando da ida da Côrte para o Rio de Janeiro, em 1807, durante as Invasões Francesas.

Instalada no andar nobre do Arsenal da Marinha, a Biblioteca ocupava, juntamente com a Escola Naval e o Museu, uma vasta área que incluía a Sala do Risco. Foi seu primeiro bibliotecário o Capitão-de-fragata D. Gastão Fausto da Câmara Coutinho, nomeado por Portaria de 9 de Maio de 1835, que empregou, inicialmente, a sua actividade na escolha do local onde devia funcionar a Biblioteca. Escolhidas as salas, a fotografia acima apresentada corresponde à sala de leitura, tratou de as mobilar indo buscar as estantes e algumas das mesas ao "Depósito das Corporações Extintas", assim se chamava o local no convento de S. Francisco, onde se reuniram os livros recolhidos das bibliotecas dos conventos após a sua extinção em 1834. Foi aí que D. Gastão levou a cabo a tarefa de seleccionar os oito mil volumes que viriam a constituir o primeiro fundo da Biblioteca. Este fundo, que contem algumas das obras mais antigas e valiosas da actual Biblioteca Central da Marinha, inclui temas de Geografia, História, Teologia, Filosofia e Literatura Clássica, em edições dos mais famosos impressores europeus.

Em 1981, a Biblioteca foi transferida para edifício próprio junto do Mosteiro dos Jerónimos, em Belém, como mostra a figura de baixo.

Foto CAB L Figueiredo

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 407 • Ano XXXVI
Abril 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

Foto
CAB L Figueiredo.

ANUNCIANTES:
CLÍNICA DE SANTA MADALENA;
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

5
O Presidente da República visitou o Serviço de Combate à Poluição do Mar.

7
Seminário "Uma Marinha de Duplo Uso".

18
A Primeira Comandante dum navio da nossa Armada.

22
Histórias de um velho marinheiro aviador.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS 2
PONTO AO MEIO DIA 4
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA (12) 6
GMDSS 10
EXPOSIÇÃO DO MUSEU DE MARINHA NO LUXEMBURGO 11
A NOVA EDIÇÃO DO REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR 12
FORMAÇÃO PROFISSIONAL ACREDITADA 14
ARSENAL DO ALFEITE ASSINA PROTOCOLO COM A DIRECÇÃO DE APOIO SOCIAL 15
MARINHA TROCA AGITAÇÃO DO MAR PELA CALMA DO RIO MONDEGO 16
A MARINHA DE D. JOÃO III (22) 17
TOMADAS DE POSSE 21
NRP "ANDORINHA" 25
NOTÍCIAS 26
CONVÍVIOS 27
ALIMENTE A SUA SAÚDE 4 29
DIVAGAÇÕES DE UM MARUJO (21) 30
CONVÍVIOS / CARTA 31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA 33
NOTÍCIAS PESSOAIS 34
SETTING SAIL CONTRACAPA

Disciplina Militar

Nas últimas décadas, têm sido constantes os debates sobre os mais diversos aspectos da reorganização das Forças Armadas, motivados pela necessidade da sua modernização e adequação às novas circunstâncias nacionais, ao novo ambiente internacional e também aos novos objectivos e missões que lhes vêm sendo definidos pelo poder político.

Integrou-se o ensino superior militar e tem-se feito um notável esforço no desenvolvimento da doutrina conjunta e combinada, bem como no estudo ou adopção de novos conceitos como o da *Revolução dos Assuntos Militares* ou da *Transformação*.

E tivemos oportunidade de ouvir louvores e repetidos elogios à acção das nossas Forças Armadas empenhadas no cumprimento de missões de âmbito bilateral ou multilateral, em diversas circunstâncias do seu emprego, nas situações de conflito ou de crise que vêm proliferando pela Europa, África, Ásia e Oceânia.

Depois disto tudo, é difícil de entender que seja agora necessário voltar a esclarecer alguns aspectos básicos referentes à Instituição Militar, ou que seja preciso recordar a sua finalidade e alguns elementos fundamentais da sua existência, tais como a disciplina.

Ouvimos o apelo do Comandante Supremo à coesão nas Forças Armadas. Mas ocorre pensar que não é só a coesão que é preciso preservar. Preocupa-nos hoje, em especial, a incompreensão, por parte de sectores limitados mas importantes da soberania, sobre o que é a Instituição Militar e o que ela representa para a Nação, em Portugal ou em todos os outros países do 'nosso' mundo.

Sem necessidade de citar a Constituição ou o quadro legislativo aplicável, as Forças Armadas são um dos factores fundamentais do poder do Estado, essencial à sua soberania e liberdade de acção política. Sem se poder comparar a qualquer corporação, as Forças Armadas emanam da Nação, são e devem continuar a ser a sua reserva moral, e caracterizam-se pelos ideais que as orientam e pelo interesse nacional que prosseguem.

No mais elevado plano da extensa definição desse interesse nacional, permanente e que não deverá ser posto em causa por opções políticas sujeitas à transitoriedade da alternância governativa própria das democracias, está a inalienável responsabilidade pela defesa militar da integridade do território nacional.

Independentemente da inquestionável subordinação das Forças Armadas ao poder político, elas não poderão ser postas perante qualquer situação que elimine, ou mesmo ofenda, a razão primeira da sua existência.

A esta responsabilidade estão indissoluvelmente ligadas a segurança das populações, a defesa da livre acção dos órgãos de soberania e do livre funcionamento das instituições democráticas. Todas estas obrigações e responsabilidades são animadas pela devoção à Pátria.

Assim, as Forças Armadas são a expressão da vontade nacional de defesa e da sobrevivência do Estado independente e soberano.

Do ideário das Forças Armadas, do seu Código de Honra, fazem parte valores como disciplina, dedicação, sacrifício, dever, coragem e lealdade.

Não se deve pretender estabelecer uma hierarquia entre valores, quando cada um deles concorre, com peso bastante idêntico, para a identificação de um todo coerente. Mas poderá dizer-se que o que mais contribui para a caracterização da Instituição Militar, o que mais acentuadamente molda a sua coesão interna e permanentemente influencia a eficiência e eficácia da acção dos seus membros, é a disciplina.

A disciplina obriga individualmente o militar à observância das leis e regulamentos militares, à obediência ao comando, ao respeito pelos superiores, pelos subordinados ou pelos de igual hierarquia, ao empenho no cumprimento da missão e ao desenvolvimento da camaradagem.

Por outro lado, é o comandante que detém a competência disciplinar, no exercício da qual poderá recompensar ou punir os seus subordinados. O Regulamento de Disciplina Militar (RDM) hierarquiza rigorosamente o exercício dessa competência, não só em relação ao posto do comandante, como em relação ao posto do subordinando, como ainda em relação à graduação das recompensas ou das penas disciplinares.

Poderá ser necessária e urgente a revisão do RDM, e poderá ser alterada a natureza das recompensas ou das penas disciplinares, ou até refazer aquele quadro de relações entre a ordem hierárquica dos superiores, a dos subordinados, e a das penas disciplinares.

O que contudo não se poderá fazer, é retirar a competência disciplinar à função de comando, nem sequer prejudicar o exercício dessa competência através de qualquer tipo de intervenção externa. A celeridade do processo disciplinar e a justiça das decisões na aplicação do RDM, pelo comandante, são princípios que contribuem para o prestígio da autoridade e lhe dão credibilidade.

Recorde-se que se têm vindo a referir apenas o caso da competência disciplinar exercida de acordo com o disposto no RDM, onde está também perfeitamente regulamentado o direito de queixa contra o superior, a reclamação e o recurso hierárquico.

A hierarquia militar estabelece as relações de autoridade e subordinação entre militares. O militar com funções de comando, direcção e chefia, exerce o poder de autoridade, e a correspondente competência disciplinar, inerente a essas funções. O exercício da autoridade, com a correspondente responsabilidade, não é delegável. Esta cadeia de princípios, deduzida dos Estatutos dos Militares das Forças Armadas, mostram bem a natureza da organização e funcionamento perfeitamente hierarquizado, e responsável, da Instituição Militar. Qualquer corte nesta sequência de princípios, ou qualquer intromissão externa, prejudicará a disciplina militar, desautorizará a hierarquia e comprometerá a cadeia de comando.

Pelo contrário, só Forças Armadas disciplinadas e coesas, conscientes dos seus deveres e responsabilidades, poderão cumprir as missões que lhes são atribuídas com competência e eficiência. É exactamente isto que tem sido salientado nos louvores ao modo exemplar como as nossas Forças Armadas têm participado nas missões internacionais.

António Emílio Sacchetti
VALM

O Presidente da República visitou o Serviço de Combate à Poluição do Mar

No âmbito do Roteiro para a Ciência, tendo como tema as Tecnologias Limpas, o Presidente da República, Professor Aníbal Cavaco Silva, visitou no passado dia 13 de Março a Autoridade Marítima – Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (SCPMH), nas instalações daquele serviço, na Doca da Marinha.

A visita teve como objectivo a promoção dos valores do ambiente e dar a conhecer o modo como está nacionalmente organizado aquele serviço de prevenção e combate à poluição, as suas capacidades e modo de actuação em caso de se verificar um acidente de poluição do meio marinho por hidrocarbonetos.

O Presidente da República, acompanhado pela respectiva comitiva, chegou à Doca da Marinha cerca das 1130 tendo recebido as honras militares da praxe. A aguardá-lo encontravam-se as seguintes entidades que o acompanharam durante a visita – o Ministro da Defesa Nacional, o Secretário de Estado do Ambiente, um Deputado membro das Comissões Parlamentares de Defesa Nacional e do Ambiente, o CEMA e Autoridade Marítima Nacional, ALM Melo Gomes, que expressou os votos de boas vindas, e o VALM Medeiros Alves, Director-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e Comandante-Geral da Polícia Marítima.

A visita iniciou-se com duas apresentações, sendo a primeira efectuada pelo CEMA, subordinada ao tema das tecnologias limpas. Aí, descreveu as preocupações ambientais da Marinha, especialmente no que respeita aos meios navais e as acções adoptadas neste quadro, identificou os meios e capacidades da Marinha quer no que respeita ao conhecimento do mar, onde o IH tem um papel fundamental, quer no combate à poluição no mar por hidrocarbonetos, a cargo do Serviço objecto desta visita. Terminou explicando como a Marinha articula a sua actividade com outros organismos e as virtualidades do conceito de Marinha de Duplo Uso.

A segunda apresentação esteve a cargo do VALM DGAM e Comandante-Geral da Polícia Marítima e centrou-se na problemática da preservação do meio marinho, na prevenção e na resposta a incidentes de poluição no mar onde releva em particular o Plano Mar Limpo (PML), enquanto plano de contingência de escala nacional apto a responder a incidentes de poluição do meio marinho por hidrocarbonetos, e do equipamento que o suporta. Referiu-se ainda aos quadros de cooperação internacional neste domínio e, concluiu, pondo ênfase na mais valia que representa o uso da Marinha, através de diversos dos seus órgãos, em todas as fases da prevenção e combate à poluição do meio marinho.

No que respeita ao SCPMH, o seu conceito funcional, que até então concentrava praticamente todo o material e pessoal para o combate à poluição, foi alterado no sentido da descentralização geográfica dos meios, com a atribuição aos Departamentos Marítimos e algumas Capitanias de equipamentos e materiais para o combate à poluição, em função da natureza e frequência das ameaças, capacitando os órgãos da Autoridade Marítima para intervenções mais atempadas nos seus espaços de jurisdição.

Este conceito foi posteriormente adoptado e ampliado no Plano de Emergência Nacional para o combate à poluição das águas marinhas, portos, estuários e trechos navegáveis dos rios, aprovado em 1993 e abreviadamente designado por PML, ao agregar a si um conjunto de entidades governamentais, autárquicas, portuárias e outras previstas nos planos de intervenção, intervenientes aos diferentes níveis da organização operacional, com o objectivo de se melhorar os resultados de actuação.

A então Direcção-Geral de Marinha promoveu a elaboração dos planos de intervenção, regionais para os 5 Departamentos Marítimos e locais para 26 Capitanias, aprovados por despacho conjunto de 16AGO96.

Assim, no âmbito do PML e quando for estabelecido o grau de prontidão de nível nacional, o SCPMH é chamado a actuar, integrando os meios de combate nacionais, sob a direcção e coordenação do Director da DGAM. Quando necessário, reforçará o pessoal e material das bases logísticas que tiverem que apoiar operações em curso.

Em caso de acidente grave ou catástrofe de que possa resultar poluição, a Marinha e os outros ramos das Forças Armadas podem dar o seu contributo em meios humanos e materiais, em conformidade com o despacho 79/MDN/94, de 27ABR.

O SCPMH está equipado com barreiras para a contenção de produtos poluentes e protecção de áreas sensíveis, recuperadores e absorventes para a remoção de hidrocarbonetos, tanques para armazenagem provisória, máquinas para a limpeza das zonas costeiras atingidas por derrames e meios de transporte para pessoal e material. Em 1994, foram atribuídas ao SCPMH duas lanchas para o combate à poluição nos portos, a UAM "VAZANTE" e a UAM "ENCHENTE", estando já a decorrer, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o processo de construção de dois navios de patrulha oceânica com valência de combate à poluição do mar por hidrocarbonetos.

Os meios atribuídos ao serviço de combate à poluição encontram-se actualmente na Doca da Marinha – base nacional – havendo ainda 5 bases logísticas regionais nas Instalações Navais de Tróia e em Portimão, Leixões, Ponta Delgada e Funchal, estando em fase de projecto a criação das bases logísticas da Praia da Vitória e da Horta nas ilhas Terceira e Faial.

O SCPMH tem vindo a executar uma variada gama de intervenções, a maioria das quais na área do combate à poluição, mas muitas outras também na área da prevenção, pela trasfega de quantidades apreciáveis de hidrocarbonetos ou substâncias químicas contidas em navios sinistrados.

A acção da Marinha no domínio do combate à poluição marinha é assim fundamental não apenas para a defesa dos organismos vivos e salvaguarda da saúde pública, como ainda para a sobrevivência de importantes sectores económicos que dependem da qualidade das águas do mar como a pesca e as actividades ligadas ao recreio e turismo.

Após as apresentações, o Presidente da República teve ainda oportunidade de visitar o equipamento do SCPMH que se encontrava exposto em dispositivo estático e assistir à demonstração do funcionamento de algum desse equipamento a operar no espelho de água da Doca da Marinha. A visita foi guiada pelo Chefe do SCPMH, CMG EMQ RES Fernando Dias Rego.

(Colaboração da DGAM)

OS CINCO PILARES DA CAMARADAGEM

Nós, os militares, referimo-nos frequentemente uns aos outros, independentemente dos nossos postos e cargos, como camaradas. Desta forma, evidenciamos que as relações humanas dentro das Forças Armadas, possuem uma natureza específica, que transforma superiores, pares e subordinados em membros de um Corpo Militar consolidado por laços de união fraterna.

Uma pessoa que conviva brevemente com os militares, poderá julgar que o termo *camarada* é usado para evidenciar determinados membros da nossa Unidade. Porém, se dispuser de tempo para realizar uma análise mais profunda, chegará à conclusão que tem dois significados distintos.

Pode ser empregue de forma singular, para caracterizar a relação intensamente pessoal entre dois militares, criada e estimulada pelas condições de grande sacrifício inerente a certas missões militares mais exigentes. Porém, também pode ser aplicado de forma genérica, englobando todos os homens e mulheres de uma mesma Unidade, que partilham as dificuldades e os riscos comuns da vida militar.

Tendo traçado este quadro genérico e a partir de alguma análise documental e vivencial ao comportamento dos militares, enriquecida por relatos de experiências diversificadas, parece possível identificar os cinco pilares fundamentais para construir e manter a camaradagem:

1º Compreensão

O camarada é aquele que nos compreende, numa acepção pessoal e profunda. Quantas vezes a vida militar implica atenção, conselho, apoio, estímulo e, até, reprimenda, sempre que algum camarada adopta reacções fora do comum ou emocionalmente anormais. O camarada é aquele que, nestas circunstâncias, nos entende e está interessado em ouvir-nos. É, também, aquele que partilha connosco aspectos essenciais da sua vida, que nos dá a ler as suas cartas quando não recebemos as nossas, que nos fala da sua família, quando estamos preocupados com a nossa. É, ainda, aquele que corrige os nossos pensamentos ou acções com justiça e franqueza. Quanto mais intensa é esta compreensão mútua, mais sólida e duradoura é a camaradagem.

2º Universalidade

Embora possamos admitir que, numa Unidade Militar, apenas um grupo restrito inclui aqueles homens e mulheres que consideramos nossos camaradas, não o devemos declarar publicamente, ainda que, quando algo corre verdadeiramente mal, se torne evidente tal condição. Numa Unidade Militar todos os seus membros se devem sentir reciprocamente camaradas, para que as relações sejam solidárias, afáveis e fraternas. Para isso, temos de nos aproximar e de trabalhar com os nossos superiores, pares e subordinados, alimentando o sentimento de dependência mútua, que gera compreensão e apoio com generosidade.

3º Respeito

Os camaradas não criticam nem comparam publicamente os respectivos desempenhos profissionais. Quando o fazem, têm tendência a colocar, desnecessariamente, os seus deveres para com a organização acima da estima pessoal recíproca. Por isso, nas áreas de convívio social é comum verificar-se que os mais antigos, normalmente, chamam a atenção quando as conversas se desenvolvem em torno de assuntos de serviço. Nestas circunstâncias, muitas vezes, introduzem na discussão temas das preferências sócio-culturais comuns, de forma a evitar o aparecimento da crítica profissional. A experiência mostra que, aqueles que comparam os desempenhos profissionais de outros são, quase sempre, os que, numa situação de dificuldade durante o desempenho de uma missão, mais facilmente se esquecem dos camaradas e que há uma dependência recíproca entre todos os militares empenhados.

4º Liberdade de escolha

Um militar não impõe a outro a escolha entre a lealdade como camarada e a obrigação para com o serviço. Por exemplo, ninguém se deve voluntariar para uma missão mais exigente, ou adoptar uma atitude de natureza ética, disciplinar ou administrativa, colocando como condição a um seu camarada que este adopte igual procedimento, testemunhando, desta forma, a sua solidariedade. É uma exigência que provoca no outro sentimentos de revolta e de infelicidade, incompatíveis com a harmonia e a concórdia inerente ao relacionamento fraterno da camaradagem.

5º Lealdade

Numa situação de crise, quando um militar se encontra em sério risco de vida, o seu camarada fará tudo quanto estiver ao seu alcance para honrar a lealdade pessoal, a par do cumprimento das suas obrigações para com a missão. Na realidade, quando um militar é ferido em combate, espera auxílio imediato dos seus camaradas, mesmo debaixo de fogo contrário. Por isso, o abandono de um militar nestas circunstâncias, tem efeitos de tal forma prejudiciais na moral presente e futuro de qualquer Unidade, que é sempre preferível algum camarada interromper o combate, para prestar o auxílio possível.

A camaradagem é uma virtude militar que precisa de ser construída e mantida, pelo reforço da compreensão, da universalidade, do respeito, da liberdade de escolha e da lealdade. Porque transcende e se sobrepõe à hierarquia e ao sistema formal de imposição da autoridade, a rede de relações interpessoais formada pela camaradagem, contribui de forma extraordinária para o desempenho dos militares e para o sucesso das Forças Armadas no cumprimento das suas missões.

SEMINÁRIO
"UMA MARINHA DE DUPLO USO"

INTRODUÇÃO

"Este evento, oportuna iniciativa do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha, pretende constituir-se como um momento de reflexão institucional no sentido de se aprofundar, interiorizar e difundir a nova doutrina naval, e de se evidenciar a importância do contributo operacional da Marinha para o exercício da autoridade do Estado no mar. Para tal, considerou-se essencial alargar esta reflexão aos demais departamentos do Estado com quem a Marinha actua neste sentido."

Foram estas as palavras com que o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada abriu, na manhã do dia 13 de Março na Academia de Marinha, a primeira jornada do seminário dedicado ao paradigma operacional de "Uma Marinha de Duplo Uso", o qual foi concluído na sessão do dia 14 de Março.

AS "PERSPECTIVAS CONCEPTUAIS"

Na jornada inicial, contou-se com um qualificado painel que integrou o Professor Eric Grove, o Doutor Harlan Ullman, os Vice-Almirantes Lopo Cajarabille, actual Presidente do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica – GERE, e Jacques Mazars, em representação da Marinha Francesa.

O Prof. Grove efectuou a sua comunicação subordinada ao tema "*The broader role of Navies – A doctrinal prespective*". Nela começou por aludir à doutrina de emprego do poder naval do Reino Unido, referindo os paralelos que encontrou com a doutrina homóloga Portuguesa. Expressou a sua concordância com o paradigma operacional de "Uma Marinha de Duplo Uso", manifestando que, à semelhança do entendimento Português, o exercício integrado da autoridade do Estado no mar, foi, é e deve continuar a ser, prevalecentemente, mas não exclusivamente, "*a Naval job*". Começando por apresentar os pilares de emprego do poder naval Britânico, aplicação militar, aplicação policial e aplicação benigna, chamou a atenção para a mudança na relação entre eles, com o aumento da importância para a aplicação policial, como forma de dar resposta aos crescentes desafios de segurança. Seguindo nesta linha, o Prof. Grove demonstrou que àquele aumento da importância, tem correspondido a reformulação nas orientações de edificação de meios da *Royal Navy*, segundo o paradigma da "*Hi-Low mixture*". De acordo com este modelo, os meios navais tradicionais, privilegiando a capacidade combatente, têm vindo a competir com o crescimento do número de plataformas de menor capacidade, mas de acrescida flexibilidade e capacidade de modelação para as missões, proporcionando ganhos de eficiência nas actuações em cenários de menor conflitualidade e complexidade. Na edificação das esquadras, o Prof. Grove evidenciou, ainda, a relevância de

VALM Lopo Cajarabille – Presidente do GERE.

emprego de meios de matriz marcadamente militar, como sejam os LPH[1] ou LPD[2], nas intervenções de aplicação benigna, de que são exemplo recente as operações de apoio aos desastres naturais no Paquistão ou decorrentes do Tsunami de 2004. A este propósito comentou a oportunidade da designação adoptada para o futuro "Navio Polivalente Logístico" por, tratando-se de um LPD, expressar, de forma clara, o largo potencial de aplicação em tarefas que não exclusivamente militares. A concluir, o Prof. Grove alertou para a necessidade de se manter um judicioso equilíbrio no balanceamento dos meios das esquadras, sem o qual, em conjunturas tendencialmente economicistas e falhas de perspectiva estratégica, se correm riscos de desvirtuar Marinhas, de emprego abrangente, transformando-as em Guardas-Costeiras de limitada aplicação.

Prof. Eric Grove, Dr. Harlan Ullman e VALM Jacques Mazars.

Na segunda comunicação, "*Naval and maritime power in the 21th century – Public and preventive diplomacy and projecting power and influence ashore*", o Dr. Ullman referiu que, na mudança, acelerada e constante do Mundo, ressaltam dois aspectos incontornáveis: a crescente importância do mar enquanto plataforma de influência de acontecimentos em terra; e a necessidade de responder a uma nova lógica dos confrontos, em que, não se identificando claramente os inimigos, levam a que os Estados tenham respostas menos eficazes, nomeadamente pela desadequação de tradicionais instrumentos reguladores internacionais, sejam eles as organizações supranacionais ou o enquadramento jurídico estabelecido. Face a este quadro, e revisitando os ensinamentos passados, referiu a importância de se desenvolverem doutrinas e políticas flexíveis e adaptativas, de promover a transformação, privilegiando as ideias e o pensamento a todos os níveis, e de se retomarem práticas integradoras sustentadas na cooperação entre as partes em detrimento de lógicas de predominância. O Dr. Ullman culminou a sua intervenção propondo que se adoptem parcerias numa lógica de agregação de capacidades e de interesses, tendencialmente multilateralista, de que um bom exemplo é o que subjaz ao conceito da "Marinha dos 1000 navios". Este conceito privilegia uma "esquadra" à escala global, caracterizada pela ausência de modelos de assimilação ou de preponderância, em que as capacidades individuais são consideradas como contributo para o objectivo, global e comum, do uso do mar como plataforma de segurança e desenvolvimento.

A terceira comunicação, da responsabilidade do VALM Lopo Cajarabille, versou o tema "A Marinha de Duplo Uso: O caso Português", onde se explanou a abordagem conceptual e doutrinária do paradigma operacional da Marinha. Introdutoriamente referiu os conceitos de Marinha Equilibrada e de Duplo Uso intimamente ligados na Marinha Portuguesa. Depois fez uma síntese do ambiente estratégico, da qual ressaltam: a sua variabilidade e imprevisibilidade; a profunda transformação na natureza, na intensidade e nas formas de actuação conjugada das ameaças; e a difusão das tradicionais fronteiras entre defesa e segurança. Como corolário, passou a ser exigido aos Estados uma resposta articulada e coordenada por recurso às estruturas orgânicas militares e policiais, de forma a criarem-se efeitos sinérgicos visando a salvaguarda da segurança nacional, impossível de se atingir com abordagens compartimentadas e sectá-

rias. Transpondo esta análise para o ambiente marítimo, resultou evidente a necessidade de se concertar o desempenho da função de defesa militar e apoio à política externa, com o da a função de segurança e autoridade do Estado, o que, no caso Português, e no que ao papel da Marinha respeita, se pretende conseguir através do paradigma da "Marinha de Duplo Uso". Este modelo, que se desenvolve na observância dos princípios da economia de meios e da potenciação de actuações, radica numa matriz partilhada de valências comuns que passam pela formação, organização, treino, material, infra-estruturas, doutrina, liderança e pessoal. Permite-se, assim, desenvolver uma actuação integrada e complementar, destinada a garantir uma judiciosa utilização dos recursos existentes e a criar sinergias de emprego, tirando partido da vocação marítima, da competência técnica e científica, da disciplina e do sentido de serviço que são apanágio da Marinha. Para tal, é factor crítico de sucesso assegurar a cooperação interdepartamental entre entidades governamentais, não governamentais, nacionais e internacionais, de forma a alcançar a maior eficácia das actuações do Estado no mar, potenciando-se a unidade de esforço dos diferentes departamentos públicos que nele actuam. A concluir, o VALM Cajarabille reiterou a disponibilidade da Marinha para a potenciação de actuações ao serviço dos superiores interesses do País.

O VALM Jacques Mazars apresentou a comunicação "O Prefeito Marítimo", descrevendo o modelo Francês para o exercício da autoridade do Estado no mar. O VALM Mazars referiu que, na sua Marinha, pelo menos um quarto da actividade é dedicada aos aspectos da salvaguarda da segurança e ao exercício da autoridade do Estado no mar, nas quais, o maior desafio com que são confrontados, decorre da necessidade de "gestão de soberanias e jurisdições", o que se poderá considerar como uma outra forma de referência ao conceito de cooperação e articulação interdepartamental considerado pelo caso Português. Detalhando o modelo Francês, o orador evidenciou que a actuação do Estado no mar subjaz a um modelo de coordenação centralizada, com dois níveis de diferenciação: um nível central, liderado pelo Primeiro-Ministro com a assessoria de um Secretário-Geral, encarregado da coordenação interministerial e da administração superior do Estado; e um nível local, liderado pelo Prefeito Marítimo, um Vice-Almirante da Marinha que, cumulativamente, exerce funções de Comandante de Zona Marítima, entidade responsável perante o Primeiro-Ministro pela coordenação local de actuações, de meios e de aspectos administrativos. O Prefeito Marítimo apresenta-se como a entidade que coordena e emprega uma vastidão de meios, da Marinha, da Força Aérea, da *Gendarmerie*, das Alfândegas, de Salvamento Marítimo e da Protecção Civil, entre outros. Este modelo tem como factor crítico de sucesso a centralização de poderes e competências, garante a unidade de comando e de esforços, e confere acrescida coerência e eficácia nas actuações. Contudo, o VALM Mazars apresentou uma vulnerabilidade que urge ultrapassar, e esta resulta das dificuldades de troca de informação entre os diferentes departamentos do Estado, seja por questões de segurança seja por posições corporativas. Não apontando uma solução definitiva, mas ciente da relevância que configura tal vulnerabilidade, o orador encerrou considerando ser este um relevante desafio para o aperfeiçoamento do modelo Francês para o exercício da autoridade do Estado no mar.

VALM Medeiros Alves.

VALM Vargas de Matos.

Assistência ao Seminário.

AS "PERSPECTIVAS OPERACIONAIS"

O segundo dia de trabalhos foi organizado no sentido de proporcionar as perspectivas dos dois elementos basilares da componente operacional da Marinha, o Comando Naval, e a Direcção-Geral da Autoridade Marítima / Comando-Geral da Polícia Marítima, com as comunicações a cargo, respectivamente, dos Vice-Almirantes Vargas de Matos e Medeiros Alves. Estas perspectivas, e na óptica da cooperação interdepartamental, foram complementadas com um painel de comunicações, subordinado ao tema "Colaboração Institucional", a cargo de ilustres representantes de diferentes departamentos do Estado com quem a Marinha colabora. Este painel contou com a presença do Dr. José Braz, pela Polícia Judiciária (PJ), do Dr. Pedro Matos, pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), do Dr. Pedro Picciochi, pela Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), do Tenente-Coronel Timóteo Pedroso, pelo Comando-Geral da Guarda Nacional Republicana (GNR), da Engª Natércia Cabral, pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) e da Drª. Maria José Policarpo Silva, pela Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura (DGPA).

A comunicação do VALM Medeiros Alves, "A autoridade do Estado no mar", começou por acentuar a primordial importância do elemento segurança enquanto sustentáculo ao desenvolvimento e bem estar, enquadrando o papel e as responsabilidades de Portugal em termos nacionais e no quadro da UE. Elaborando sobre os fundamentos da Autoridade Marítima Nacional e sobre os aspectos da sua operacionalização, evidenciou as múltiplas valências e competências da DGAM e da Polícia Marítima (PM), realçando, neste caso, a sua natureza de órgão de polícia criminal. Apresentou, igualmente, vários exemplos de colaboração institucional entre a DGAM e diversos departamentos do Estado. O VALM Medeiros Alves alertou para os riscos que se correm ao promover cisões de lógica meramente corporativa do actual modelo de Autoridade Marítima, vincando a mais valia que reside neste modelo, ao congregar, numa mesma entidade, as funções de Almirante CEMA e de Autoridade Marítima Nacional, permitindo um racional e judicioso emprego complementar de recursos e o desempenho de funções clássicas da Marinha e de Guarda-Costeira. Acrescentou, ainda, que o presente modelo poderia vir a ser aperfeiçoado, do seu ponto de vista, se lhe fosse igualmente cometida autoridade de coordenação, de forma a conferir acrescida coerência às actuações do Estado no mar.

O VALM Vargas de Matos, na sua comunicação "As operações navais num quadro alargado de segurança", evidenciou a necessidade

Engª Natércia Cabral (IPTM), Dr. José Braz (PJ), TCor Timóteo Pedroso (GNR), Dr. Pedro Matos (SEF), Dr Pedro Picciochi (ASAE) e Drª Maria José Policarpo (DGPA).

de se dispor de um conhecimento permanente e completo de tudo o que ocorre no ambiente marítimo e que com ele esteja associado, como forma de identificar o que possa constituir um risco ou uma ameaça à segurança. Enfatizou que a existência de tal conhecimento é instrumental no apoio às operações navais. Seguidamente, e ao apresentar o vasto leque de intervenções da Esquadra, das tradicionais actuações de matriz militar até à esfera da salvaguarda da segurança e do exercício da autoridade do Estado, relembrou que, no ordenamento jurídico nacional, os comandantes das Unidades Navais não estão investidos da autoridade de polícia criminal, mas vêem legitimada a sua actuação no combate a certos ilícitos de natureza penal, através de preceitos do Direito Internacional. Tal actuação é reforçada, sempre que necessário, pela colaboração com a Polícia Marítima, dando expressão prática ao paradigma do "Duplo Uso", ou com outros Órgãos de Polícia Criminal, sendo um exemplo disso as colaborações com a PJ. O VALM Vargas de Matos identificou ainda um conjunto de factores críticos de sucesso visando a segurança no mar, que passam, uma vez mais, pelo incremento da colaboração interdepartamental, seja na partilha de informações, seja na harmonização de competências.

No painel seguinte, "Colaboração Institucional", ressalta um traço comum. Todos os intervenientes retrataram experiências válidas de colaboração com a Marinha, não obstante reconhecerem a existência de margem para se progredir no sentido de mais e melhor colaboração. O Dr. José Braz, centrando a sua intervenção no combate ao narcotráfico, e num registo pragmático, referiu "Os projectos e as instituições devem ser avaliados não pelos seus propósitos ou intenções declaradas, mas pela actividade que efectivamente desenvolvem e, sobretudo, pelos resultados que objectivamente alcançam.". Daí reafirmou a necessidade de incrementar os níveis de cooperação, numa intervenção de grande objectividade. O Dr. Pedro Matos, incidindo sobre os aspectos da imigração ilegal por via marítima, apresentou uma reflexão detalhada, e de grande interesse, sobre aspectos operacionais e técnico-jurídicos da recente operação HERA II, em que a Marinha tomou parte conjuntamente com o SEF. O Dr. Pedro Picciochi debruçou-se sobre o conjunto de iniciativas envolvendo meios navais e da PM no quadro de intervenções da ASAE, realçando a partilha de recursos em apoio ao cumprimento de tarefas da esfera de competências daquela entidade. Seguidamente, o TCor Timóteo Pedroso apresentou a visão da GNR, quanto ao seu papel no exercício, necessariamente partilhado, da segurança, protecção e defesa de espaços marítimos, como contributo para o fortalecimento de um sentimento de segurança das pessoas. Aludiu à criação de uma "Unidade de Controlo Costeiro", no âmbito da reforma das forças de segurança, não havendo ainda definição quanto aos aspectos de articulação com outras entidades com competências naqueles domínios. O TCor Timóteo Pedroso expressou ainda o reconhecimento pela colaboração já existente com a Marinha, expressando a opinião que existem oportunidades para o seu reforço. Na sua intervenção, a Engª. Natércia Cabral centrou a comunicação nas recentes Orientações Estratégicas para o sector marítimo portuário, as quais elegem a cooperação como uma matéria forte, com presença em variados domínios, desde a organização e gestão portuárias, ao transporte marítimo, à segurança e ao ambiente, abarcando vasto nível de actuações, quer sejam exclusivamente públicas quer sejam da iniciativa privada. A apresentação do projecto VTS, pelo interesse que a Marinha nele deposita, foi um dos temas mais apreciados nesta intervenção. A encerrar o painel a Drª. Maria José Policarpo Silva, elegendo a importância da actividade de fiscalização da pesca como garante à conservação e gestão racional dos recursos pesqueiros, numa base de sustentabilidade, evidenciou a "parceria" entre a DGPA e a Marinha. Referindo como aspectos positivos a estreita e variada relação estabelecida, não deixou de realçar, contudo, a necessidade de aprofundar e melhorar práticas que incrementem a qualidade das actividades inspectivas e de fiscalização, nomeadamente na procura de uma acrescida conformidade para com padrões impostos pela UE.

Mesa de encerramento do Seminário.

No encerramento, e com a presença do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. João Mira Gomes, o Almirante CEMA fez uma apreciação muito positiva aos trabalhos do seminário, agradecendo a mais-valia do contributo de todos aqueles que participaram nesta iniciativa do GERE, muito em especial aos oradores convidados e à designada "Colaboração Institucional".

BALANÇO

Se a primeira jornada foi marcada pela riqueza dos conceitos e dos modelos em debate, já a segunda sessão de trabalho cativou as atenções pelo carácter necessariamente mais objectivo das comunicações e pelo debate suscitado. Não obstante a diversidade dos oradores, e as tónicas de cada uma das sessões de trabalho, afirmou-se uma matriz comum no que respeita, por um lado, à natureza e complexidade dos riscos e ameaças e, por outro lado, quanto ao reconhecimento da necessidade de se aperfeiçoarem os mecanismos de articulação e de coordenação interdepartamental para a potenciação das actuações.

A Marinha congratula-se com a reflexão proporcionada em torno da apresentação do seu paradigma operacional, esperando que se ajustem todos os mecanismos destinados a garantir uma eficaz actuação no mar, em defesa dos superiores interesses do País que serve.

(Colaboração do GERE)

Fotos CAB L Figueiredo

Notas

[1] Navios de assalto anfíbio porta-helicópteros.

[2] Navios de transporte anfíbio com doca.

GMDSS

A AUTOMATIZAÇÃO DAS COMUNICAÇÕES SAR

INTRODUÇÃO

Os acontecimentos recentes relacionados com a busca e salvamento marítimo trouxeram para a ribalta o sistema GMDSS. Mas afinal o que é o GMDSS? É a essa pergunta que tentaremos responder nas próximas linhas, não através de uma análise profunda, mas considerando os princípios e conceitos básicos que permitam entender de forma simples o que estamos a tratar.

Para compreendermos a actualidade temos de recuar ao acidente ocorrido com o "TITANIC", no Atlântico Norte, em Abril de 1912, que levou ao reconhecimento da necessidade de os navios e as estações costeiras estarem equipados com equipamentos radioeléctricos que permitissem efectuar chamadas de socorro, recorrendo ao código Morse. Neste propósito, realizou-se em Londres, em 1914, a primeira grande convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety Of Life At Sea – SOLAS*). Desde então ocorreram mais quatro convenções, sendo a presente de 1974, em vigor desde 1980, que passou a considerar a obrigatoriedade de escuta do sistema radiotelegráfico (Morse) na frequência dos 500 kHz, e radiotelefónico dos 2182 kHz e do 156,8 MHz (canal 16 do Serviço Móvel Marítimo).

Em 1979, a Organização Marítima Internacional, na sua décima primeira sessão, considerando os arranjos existentes para as comunicações, deliberou na implementação de um novo sistema para as comunicações marítimas de Socorro e Segurança, de âmbito Global, automático, baseado primariamente nas comunicações navio-terra, assente numa combinação de serviços baseados em sistemas rádio e satélite e onde os requisitos de equipamentos fossem delineados em função das áreas onde os navios navegassem.

Em 01 de Fevereiro de 1999, com o advento do novo sistema, cessou a obrigatoriedade de escuta nos 500 kHz, mantendo-se, no entanto, na frequência de 2182 kHz e 156,8 MHz.

Surge assim o "*Global Maritime Distress and Safety System*", vulgarmente conhecido por GMDSS.

CONCEITO BÁSICO

O GMDSS foi concebido para proporcionar um sistema de informação credível e global para as comunicações de socorro e segurança. Assim existe um conjunto de princípios de funcionamento estruturados através de diversos pontos que se deve dar nota:

- O emprego das redes de satélites no sistema de segurança, que se pautou como o grande salto tecnológico deste sistema;
- O equipar os navios em função da área em que operam e não da Tonelagem de Arqueação Bruta (tAB);
- A arquitectura do sistema para que os meios de alarme sejam actuados com redundância de modo a garantir a fiabilidade da recepção;
- A implementação de novos equipamentos que permitam que os navios ou pessoas em balsas à deriva sejam rapidamente localizados;
- A melhoria na transferência de informação de segurança marítima.

Este conceito básico assenta no objectivo de as autoridades em terra responsáveis pela busca e salvamento, assim como a navegação existente nas imediações do navio ou das pessoas em perigo, serem rapidamente alertadas para o acidente a fim de prestarem toda a assistência necessária, do modo mais rápido e coordenado possível, sendo aplicável a todos os navios com mais de 300 tAB que efectuem viagens internacionais, assim como aos navios de passageiros com mais de 12 passageiros, nas mesmas circunstâncias.

O sistema permite o estabelecimento de comunicações de emergência, a promulgação de avisos à navegação, meteorológicos e de tempestade assim como a transmissão de toda a informação de segurança marítima que haja necessidade de difundir. Deste modo todos os navios estão habilitados, independentemente da área em que naveguem, a operarem todas as comunicações essenciais à sua segurança e à daqueles que transitem na mesma zona. Igualmente as estações costeiras se obrigam ao fornecimento dos correspondentes serviços de segurança e salvamento. A evolução que decorre no GMDSS tende a minimizar o trabalho efectivo dos operadores, através da facilidade que é a automatização dos sistemas de alarme, deixando por isso as tripulações de necessitarem de um oficial Radiotécnico, sendo essas funções desempenhadas por qualquer elemento com licença própria para operação do equipamento.

ÁREAS/FUNÇÕES

Como foi atrás referido o sistema GMDSS baseia o equipamento necessário a cada navio de acordo com a área em que navega, tendo o globo terrestre sido dividido em quatro áreas distintas.

A implementação do GMDSS deveu-se à necessidade de encontrar formas de melhor salvaguardar a vida humana no mar baseando-se as funções de comunicações dos navios no acesso a capacidades tecnológicas até aí inexistentes.

A matriz funcional discriminativa das áreas/funções de comunicações associadas é a que seguidamente se apresenta:

Área A1	Área situada no interior da zona de cobertura radioeléctrica de, pelo menos, uma estação costeira de ondas métricas (VHF) e na qual a função de alerta de Chamada Selectiva Digital está continuamente disponível, considerando-se uma extensão até cerca de 30 milhas de terra;	- Radiotelefone de VHF com função *Digital Selective Calling* (DSC); - Receptor de NAVTEX; - Radiobaliza (EPIRB) de 406 MHz; * - *Transponder* de radar (SART); - Radiotelefone(s) de VHF portáteis; - Receptor de escuta permanente em 2182 MHz. * A EPIRB satélite pode ser substituída por uma EPIRB VHF.
Área A2	Área, com exclusão da área A1, situada no interior da zona de cobertura radioeléctrica de, pelo menos uma estação costeira funcionando em ondas hectométricas (MF) e na qual a função de alerta de Chamada Selectiva Digital está continuamente disponível, com uma extensão até cerca das 150/200 milhas de terra	- O mesmo equipamento que para a área A1 mais: - Radiotelefone de MF com DSC e *Narrow Band Direct Printing* (NBDP-Telex); - Receptor de HF de *Maritime Safe Information* ou *Enhanced Group Calling*, se não existir o NAVTEX.
Área A3	Área, com exclusão das áreas A1 e A2, situada no interior da zona de cobertura de um satélite geostacionário da INMARSAT (entre os 70º N e 70º S, aproximadamente), na qual a função de alerta está continuamente disponível	- O mesmo que para as zonas A1 e A2 mais: - SATCOM INMARSAT ou - Radiotelefone de MF/ HF com DSC e NBDP (Telex).
Área A4	Área situada fora das zonas A1, A2 e A3, cobrindo basicamente as regiões polares.	- O mesmo equipamento que para a área A1 mais: - Radiotelefone de MF/HF com DSC e NBDP (Telex).

SISTEMAS DE COMUNICAÇÕES

Este sistema é constituído por uma componente móvel marítima, que dota os navios com as capacidades necessárias para cada área de navegação onde operem, e uma componente terrestre que integra serviços rádio costeiros e satélite, para além das necessárias interligações entre estações costeiras.

Um dos objectivos desta integração é a sua redundância, para fazer face aos sinistros, independentemente da área em que operam, sempre no sentido da celeridade no salvamento.

O quadro seguinte integra os diversos tipos de comunicações explorados pelo GMDSS:

Radiocomunicações de Terra	**Comunicações a curta distância**	Comunicações da faixa de VHF, em DSC ou fonia designadamente em: **156.525 MHz** (canal 70) - DSC, alertas de socorro e chamadas de segurança; **156.800 MHz** (canal 16) - Fonia, alerta e tráfego de socorro e segurança incluindo coordenação de busca e salvamento e comunicações no local da acção.
	Comunicações a média distância	Comunicações da faixa de MF, em DSC, NBDP ou fonia designadamente em: **2187.5 kHz** - DSC, alertas de socorro e chamadas de segurança; **2182 kHz** - Fonia, alerta e tráfego de socorro incluindo coordenação de busca e salvamento e comunicações no local da acção; **2174.5 kHz** - NBDP, tráfego de socorro e segurança; **518 kHz** - *NAVTEX*.
	Comunicações a longa distância	Usadas para as comunicações de alerta de socorro, chamadas de segurança e tráfego de socorro e segurança, utilizando DSC e NBDP ou fonia, em HF nas faixas dos **4,6,8,12 e 16 MHz**
Radiocomunicações Espaciais	**INMARSAT (*International Maritime Satellite Organization*)**	Transmissão de alertas de socorro e outras comunicações (fonia, telex, dados e fax) usando satélites geostacionários que funcionam na banda do 1.5-1.6 GHz. Para aplicação ao GMDSS esta organização tem disponíveis dois segmentos distintos
	COSPAS SARSAT	Sistema de satélites de busca e salvamento, utilizando satélites a baixa altitude, com uma órbita próxima da polar, destinados à localização de transmissões de socorro em 121.5 MHz e 406 MHz, e ainda, apenas no subsistema *SARSAT*, em 243.0 MHz.

O GMDSS EM PORTUGAL

Portugal adoptou as emendas à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, Relativas às Radiocomunicações para o Sistema Mundial de Socorro e de Segurança Marítima[1], tendo promulgado legislação[2] enquadrante da aplicação das regras GMDSS aos navios e embarcações nacionais, fixando as infra-estruturas apropriadas ao sistema.

A responsabilidade de acompanhamento da edificação do GMDSS-PO[3] a bordo e em terra foi incumbida a uma comissão interdepartamental (COM/SFSSMM)[4], na qual estão representados os diversos organismos[5] com responsabilidades nesta área, sendo que continua a desenvolver os trabalhos necessários à conclusão do projecto.

A nível nacional, a parte de bordo encontra-se finalizada, aguardando-se a edificação da componente terrestre.

Os navios da Marinha estão totalmente equipados com tecnologia GMDSS, permitindo-lhes assim, não só fazer uso dessa facilidade, como receber alertas difundidos por outros navios ou embarcações com necessidade de assistência no mar.

CONCLUSÃO

O GMDSS revolucionou as comunicações de busca e salvamento marítimo, quer pela automatização que introduziu, quer pela capacidade de transmissão das mensagens de alerta e socorro por mais do que um meio, o que potencia a capacidade de recepção de forma mais célere por um centro de busca e salvamento, permitindo ocorrer rápida e prontamente ao sinistro, sempre com o objectivo de aumentar a confiança dos que andam no mar e de diminuir o número de casos complexos, para que navegar seja uma forma segura de viver.

A. Costa Cabral
CTEN

Referências:

- Admiralty List of Radio Signals, Volume 5, 2004/2005.
- CTEN Fonseca Ribeiro, 1TEN Fialho de Jesus, 1TEN Costa Cabral, "GMDSS", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXVIII, Julho-Setembro 1998, p.p. 511-548.

Notas

[1] Decreto nº 40/92, de 02 de Outubro.
[2] Decreto-Lei nº 174/94, de 25 de Junho.
[3] GMDSS-Portugal
[4] Despacho Conjunto dos Secretários de Estado da Marinha Mercante e das Comunicações de 12-7-84 e dos Ministros da Defesa Nacional, do Equipamento Social e do Mar de 23-1-85.
[5] Instituto de Comunicações de Portugal (Preside); Ministério da Defesa Nacional – Direcção-Geral de Infra-estruturas; Estado-Maior da Armada; Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos; Portugal Telecom.

Exposição do Museu de Marinha no Luxemburgo

Foi inaugurada no passado dia 14FEV na Mediateca da Sucursal da Caixa Geral de Depósitos (CGD) no Luxemburgo uma exposição do Museu de Marinha sob o tema "*Museu de Marinha um Mundo de Descobertas*".

Estiveram presentes o Embaixador de Portugal, Dr. Rui Felix Alves, a Cônsul-Geral, Drª. Cristina Almeida, e a Directora da Sucursal da CGD Drª. Teresa Faria de Carvalho

O Director do Museu de Marinha proferiu uma curta palestra sobre o tema das Descobertas a que se seguiu uma visita à exposição.

No dia 15 visitaram a exposição vários grupos escolares Portugueses a quem foi também feita uma apresentação da exposição pelo Director do Museu e no final aqueles alunos tiveram a oportunidade de experimentar alguns dos instrumentos náuticos ali expostos, através da *Mala Pedagógica* que acompanhou a mostra.

Esta iniciativa só foi possível pelo interesse manifestado pela CULTURGEST na sua concretização, assumindo as despesas com o transporte e seguro de seis modelos de navios do século XV e XVI, das réplicas dos instrumentos náuticos e respectivas vitrinas.

Esteve também presente na inauguração o CMG Teixeira Alves, representante português na NAMSA e cuja colaboração foi fundamental em toda a fase de preparação desta exposição.

A exposição esteve patente ao público até 9MAR e estuda-se já para 2008 a possibilidade de ali expor uma mostra de embarcações tradicionais portuguesas.

(Colaboração do Museu de Marinha)

A nova edição do Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos No Mar

ANTECEDENTES

Durante vários séculos, os países marítimos mais desenvolvidos foram criando algumas (poucas) regras destinadas a evitar abalroamentos no mar. No entanto, elas não só não eram universais como também não tinham carácter de lei. A primeira conferência marítima internacional a debruçar-se sobre o assunto decorreu em Washington, em 1889. Nesse *fórum*, adoptou-se, em grande medida, um conjunto de regras que tinha sido desenvolvido, em 1863, pelos governos francês e britânico. Como curiosidade refira-se que essas regras já continham muitos conceitos que ainda hoje, cerca de 140 anos depois, estão em vigor, nomeadamente: navios roda a roda deviam guinar ambos para EB; um navio que visse o outro por EB devia desviar-se do seu caminho; navios alcançantes deviam desviar-se do caminho dos navios que estivessem a ultrapassar; etc.

Estas regras mantiveram-se em vigor até 1910, data em que sofreram pequenas alterações, numa conferência realizada em Bruxelas. Em 1948, numa conferência internacional sobre "*Safety of Life at Sea*", o Regulamento foi novamente revisto, tendo a nova versão entrado em vigor em 1954. Nesta altura, ainda havia muito poucos navios equipados com radar, pelo que o Regulamento não fazia qualquer referência a essa revolucionária ajuda à navegação. O aumento dos navios equipados com radar e, também, do número de acidentes com esses navios obrigou a uma nova revisão do Regulamento, que ocorreu numa conferência realizada em Londres pela Organização Marítima Consultiva Inter-governamental, antecessora da Organização Marítima Internacional. Foi acrescentado um novo parágrafo à regra sobre procedimento dos navios em condições de visibilidade reduzida, permitindo a tomada de medidas antecipadas para evitar um abalroamento quando fosse detectado, por radar, um navio para vante do través. Além disso, foi acrescentado um anexo com recomendações relativas ao uso do radar. Este novo Regulamento entrou em vigor em 1965, mas desde 1960 que já se discutiam novas alterações, nomeadamente relativas a Esquemas de Separação de Tráfego.

A Organização Marítima Consultiva Inter-governamental decidiu, assim, iniciar em 1968 os trabalhos preparativos de uma nova conferência destinada a rever o Regulamento. Essa conferência realizou-se em Londres, em 1972, e deu origem ao "Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972", geralmente conhecido por RIEAM-72.

Como era norma na altura, o Regulamento só entrou em vigor quando foi ratificado por um número de Estados a que correspondia uma tonelagem total superior a 66% da tonelagem Mundial, o que aconteceu apenas em 1977. Desde essa data, a Organização Marítima Internacional já fez aprovar várias emendas ao RIEAM (nomeadamente em 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001), mas como elas não alteraram significativamente o texto e o espírito do Regulamento de 1972, é essa a data que continua a acompanhar a sua designação.

PARTICULARIDADES DESTA NOVA EDIÇÃO

O Instituto Hidrográfico já editou o RIEAM-72 por diversas vezes, sendo que a edição mais recente datava de Janeiro de 2001 e incluía todas as emendas em vigor até essa data. Entretanto, no final de 2001 a Organização Marítima Internacional aprovou uma resolução com algumas alterações ao texto do Regulamento, as quais entraram em vigor a nível internacional em 29 de Novembro de 2003. O texto em português dessas emendas foi oportunamente divulgado através de um Aviso aos Navegantes Especial, mas considerou-se importante aproveitar esta ocasião para produzir, em conjunto com a Escola Naval, uma nova edição do Regulamento que integrasse todas as emendas entretanto aprovadas e que se constituísse simultaneamente como um manual de formação e como um manual de consulta a bordo.

Surgiu assim esta 7ª edição do "Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972", que, além de incorporar as emendas entretanto entradas em vigor, tem como grande novidade a inclusão de uma explicação das regras uma a uma, tentando assim torná-las mais facilmente compreensíveis a todos os navegantes. Procura-se, dessa forma, contribuir para um melhor entendimento daquele que é, para todos os efeitos, o *código da estrada* de quem anda no mar. Além dessa novidade relativa aos comentários às regras, esta edição possui capa dura, com o objectivo de se preservar melhor, e possui mais figuras e imagens, procurando assim ilustrar melhor o regulamento e facilitar a sua compreensão. Essas figuras, que na anterior edição integravam um apêndice, passam também a surgir logo a seguir à regra a que se referem, para melhor facilidade de análise e de interpretação. Finalmente, retirou-se o texto em francês, mas manteve-se

um apêndice com o texto actualizado do regulamento em inglês (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea* – 1972), por esta ser a língua adoptada internacionalmente nas comunicações entre navios.

Na secção seguinte, vão-se transcrever da nova edição do Regulamento as regras 16 e 17, bem como parte da explicação que as acompanha, para assim exemplificar o tipo de comentários às regras incluídos nesta publicação.

REGRA 16
MANOBRA DO NAVIO SEM PRIORIDADE

Todo o navio obrigado a afastar-se do caminho doutro deverá, tanto quanto possível, manobrar com a antecedência necessária e francamente, de modo a manter-se suficientemente afastado.

REGRA 17
MANOBRA DO NAVIO COM PRIORIDADE

a. (*i*) Quando um navio, de acordo com qualquer das presentes Regras, deva afastar-se do caminho de outro, este último deve manter o rumo e a velocidade;

(*ii*) contudo, este último pode manobrar a fim de evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra, logo que lhe pareça evidente que o navio que tem a obrigação de se afastar do seu caminho não efectua a manobra apropriada prescrita nestas Regras.

b. Quando, por qualquer motivo, o navio que deve manter o rumo e a velocidade se achar tão próximo do outro que o abalroamento não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio sem prioridade, deve ele também manobrar da forma que julgue mais conveniente para ajudar a evitar o abalroamento.

c. Um navio de propulsão mecânica que manobre para evitar um abalroamento com outro navio de propulsão mecânica, cujo caminho cruza o seu, nas condições previstas na alínea *a.* (*ii*) desta Regra, não deve, se as circunstâncias o permitirem, guinar para bombordo enquanto o outro navio lhe estiver por bombordo.

d. Esta Regra não dispensará o navio sem prioridade, da obrigação de se afastar do caminho do outro navio.

EXPLICAÇÃO DAS REGRAS 16 E 17

Em primeiro lugar importa dizer que ambas estas regras decorrem de outras regras, que são aquelas que definem qual o navio com prioridade e qual o navio sem prioridade, nomeadamente as regras 12 – Navios à vela, 13 – Navio que alcança, 15 – Navios em rumos cruzados e 18 – Responsabilidades recíprocas dos navios. Nas situações cobertas por essas regras, todas elas aplicáveis com os navios à vista um do outro, estipula-se que um navio tem prioridade e o outro não.

Relativamente a este último, o navio sem prioridade, esta regra estabelece que tem que "manobrar com a antecedência necessária e francamente", ou seja remetendo para os mesmos princípios básicos invocados na regra 8 – Manobras para evitar abalroamentos: clareza e antecedência.

Já a regra 17 define os deveres do navio com prioridade, o qual tem, basicamente, que manter rumo e velocidade. No entanto, existem duas situações em que ele pode ou deve manobrar:

- O navio com prioridade pode manobrar a fim de evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra, logo que lhe pareça evidente que o navio sem prioridade não efectua a manobra apropriada - regra 17.*a.*(*ii*). No entanto, antes de manobrar, o navio com prioridade deve emitir uma série rápida de, pelo menos, cinco sons curtos de apito e, opcionalmente, um sinal luminoso de, pelo menos, cinco relâmpagos curtos e em sucessão rápida (regra 34.*d.*). Se tiver que manobrar, o navio com prioridade deve evitar guinar para bombordo, o que deixa duas alternativas: guinar para estibordo ou reduzir a velocidade. No entanto, a alternativa de reduzir a velocidade pode ser perigosa, pois o navio poderá ficar a navegar muito lentamente com o navio com prioridade a aproximar-se pela sua amura de bombordo – e se o navio com prioridade guinar no último momento para estibordo poderá vir embater-lhe.

- O navio com prioridade deve manobrar quando o abalroamento já não possa ser evitado unicamente pela manobra do navio sem prioridade – regra 17.*b.* Nesse caso de colisão iminente, o navio com prioridade deve manobrar da forma que julgue mais conveniente para ajudar a evitar o abalroamento, o que não exclui nenhuma possibilidade, nem guinar para bombordo – guinar para bombordo será inclusive a manobra mais adequada se o navio sem prioridade estiver prestes a colidir a meio navio e a bombordo do navio com prioridade.

Relativamente à primeira dessas situações [regra 17.*a.*(*ii*)], embora o texto da regra fale em "pode", a invocação da "experiência (…) de marinheiro", referida na regra 2.*a.*, tem transformado o "pode" em "deve", levando à responsabilização em tribunal do navio com prioridade, por a sua "experiência normal de marinheiro" não o ter levado a "evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra".

Ou seja, a invocação da "experiência (…) de marinheiro" tem servido para dar um carácter de quase obrigatoriedade à regra 17.*a.*(*ii*).

A tabela abaixo sumaria as acções que devem ser tomadas por dois navios de dimensões médias / elevadas num encontro no mar em que um navio tem prioridade e o outro não (por exemplo: navio alcançante e navios em rumos cruzados). No caso de navios roda a roda, ambos os navios têm que guinar e não são aplicáveis as disposições das regras 16 e 17. As distâncias aqui avançadas são meramente indicativas e em casos de navios de alta velocidade e de navios de muito grandes dimensões é absolutamente aconselhável adoptar distâncias maiores.

L. Sardinha Monteiro
CTEN

Distância entre navios	Navio sem prioridade	Navio com prioridade
Superior a 8 ou 9 milhas	Risco de colisão não pode ser correctamente avaliado	
Entre 5 a 8 milhas	Avaliar risco de colisão. Definir quem tem prioridade.	
Entre 3 a 5 milhas	Manobra para evitar o abalroamento. Efectua sinais de manobra e aviso da regra 34.	Mantém rumo e velocidade.
Entre 2 a 3 milhas	Permanece obrigado a manobrar para evitar o abalroamento e a efectuar sinais de manobra e aviso da regra 34.	Efectua cinco sons curtos de apito e, opcionalmente, cinco relâmpagos curtos. Pode manobrar para evitar o abalroamento unicamente com a sua manobra, evitando guinar para bombordo. Efectua sinais de manobra e aviso da regra 34.
Não inferior ao maior dos seguintes valores: - 4 a 5 comprimentos do navio sem prioridade ou - ¼ milha (500 jardas)		Deve manobrar para ajudar a evitar o abalroamento e para minimizar as consequências. Efectua sinais de manobra e aviso da regra 34.

Formação Profissional Acreditada

- Uma aposta permanente do Arsenal do Alfeite -

ACREDITAÇÃO DA FORMAÇÃO

No elenco das finalidades regulamentares do Arsenal do Alfeite figura o cometimento de *"Formar e desenvolver as capacidades técnicas dos seus dirigentes e trabalhadores, mantendo escolas e ministrando o ensino das várias especialidades necessárias à laboração do Arsenal"*.

Desde o início da sua actividade, em 1939, a formação constituiu uma actividade permanente e uma preocupação constante no estaleiro.

Até finais da década de 50, a formação decorria no respectivo posto de trabalho, pelo método da observação e participação do formando na execução de tarefas a cargo de operários especializados.

Esta formação era dirigida a jovens da faixa etária dos 14 aos 15 anos, admitidos com a categoria de aprendiz, sem qualquer experiência profissional, que percorriam os diversos sectores oficinais sob a responsabilidade de um operário desse sector, iniciando assim o seu primeiro contacto com a profissão e assimilando os conhecimentos inerentes à execução de trabalhos em curso.

Nos finais da década de 50 deu-se a primeira transformação na organização da aprendizagem com a criação, nas oficinas, de um espaço próprio destinado à formação prática dos aprendizes, sob a responsabilidade de um operário. Esta mudança estava associada à obrigatoriedade dos aprendizes frequentarem a escola mais perto da sua área de residência até aos 18 anos, beneficiando de uma redução diária de 2 horas no horário de trabalho. Completados os 18 anos, o percurso escolar era determinante para a sua carreira profissional e permanência no estaleiro. Os que tinham aproveitamento passavam à categoria de ajudante e os restantes eram reclassificados em serventes oficinais.

Em 1972, coincidindo com a admissão de um número significativo de aprendizes, foi criado um espaço próprio, fora das oficinas, no piso térreo da Sala do Risco, com a designação de Escola de Formação, para o desenvolvimento da aprendizagem destes jovens, nas especialidades de Serralharia Mecânica, Máquinas-Ferramentas, Caldeiraria de Tubos, Caldeiraria Naval, Soldadura, Electricidade e Carpintaria Naval. Para ministrar esta formação prática e teórica associada à execução dos trabalhos, foram convidados mestres e operários especializados dessas profissões.

A Escola de Formação esteve inactiva de 1976 a 1980, ano em que se iniciou a acção piloto da formação profissional, que constituiu o embrião do que alguns anos mais tarde viria a ser o sistema de aprendizagem. Através do Despacho Conjunto nº 72 de 26 de Março de 1980, os Ministérios da Educação e Ciência e do Trabalho obrigaram-se a promover, apoiar e assegurar conjuntamente acções piloto de formação em íntima colaboração com a Fábrica Militar de Braço de Prata, o Arsenal do Alfeite, a Siderurgia Nacional e a Setenave-Estaleiros Navais de Setúbal, EP. Os cursos criados tinham a duração de três anos e destinavam-se a jovens dos 14 aos 15 anos, com a escolaridade obrigatória e inscritos nos Centros de Emprego. Esta formação conferia a dupla certificação profissional e escolar, passando a formação em sala a ter uma expressão significativa com as aulas de formação geral, científica e tecnológica.

É também por esta altura que é criada, a carreira de monitor de formação profissional.

O Arsenal deu início a esta acção piloto com três turmas, nas saídas profissionais de Electricista, Caldeireiro de Tubos e Serralheiro Civil, para um grupo de 54 alunos. Esta experiência durou 5 anos e viria a ser substituída em 1984 pela formação inicial de jovens em regime de aprendizagem. Este sistema de formação, conhecido abreviadamente por Aprendizagem, que se encontra ainda em vigor, é dirigido a jovens que tenham ultrapassado a idade limite de escolaridade obrigatória e que tenham menos de 25 anos.

Nestes últimos 20 anos concluíram a formação centenas de jovens das seguintes saídas profissionais: serralheiro mecânico, serralheiro civil, caldeireiro de tubos, caldeireiro naval, soldador, operador de máquinas ferramenta (torneiro mecânico e fresador), carpinteiro de limpos, electricista de manutenção, técnico de informática e técnico de electrónica.

Estes jovens constituíram durante as últimas décadas a principal e mais qualificada fonte de mão de obra para as carreiras de operário e de técnico do estaleiro.

Foi também neste período que a generalidade dos trabalhadores passou a frequentar cursos para a habilitação à promoção e reconversão noutras funções, conforme o exigia o novo quadro de carreiras aprovado em 1979. Com a mesma finalidade, iniciou-se a formação escolar geral para a obtenção do 6.º ano de escolaridade (ciclo preparatório). Esta formação era assegurada pelo Arsenal, em horário misto, com a realização dos exames na Escola António da Costa, em Almada.

Em 1986, com o primeiro protocolo celebrado entre o Arsenal, a Escola Secundária da Amora e o Ministério da Educação, iniciou-se a formação escolar do ensino básico e secundário no Arsenal do Alfeite. Este Polo da Escola da Amora no Arsenal do Alfeite continua a funcionar em horário pós-laboral, das 17h20 às 22h10, com uma população numerosa (243 alunos inscritos no ano lectivo 2006/7, perfazendo sete turmas, sendo 55 trabalhadores do Arsenal e 188 militares de diversos organismos da Marinha, sediados no Alfeite). Para assegurar esta formação, a Escola Secundária da Amora mantém um corpo docente de 22 professores.

ACREDITAÇÃO DO ARSENAL DO ALFEITE COMO ENTIDADE FORMADORA

Com a publicação da Portaria n.º 782/97, de 29 de Agosto, tornou-se requisito obrigatório que as entidades formadoras fossem acreditadas para poderem candidatar-se a cursos co-financiados pelo FSE e pelo IEFP, nos quais se enquadravam as acções desenvolvidas pelo Arsenal do Alfeite no âmbito do sistema de aprendizagem.

Em 14 de Agosto de 1998, o Arsenal logrou obter a acreditação concedida pelo Ministério da Defesa Nacional no domínio do desenvolvimento e execução da formação, a qual viria a ser renovada por mais três anos em 31 de Maio de 2002.

No primeiro semestre de 2006, tendo por base os novos requisitos estabelecidos pelo IQF (Instituto para a Qualidade na Formação) para a acreditação de entidades formadoras, o Arsenal do Alfeite candidatou-se de novo à acreditação nos seguintes domínios: concepção, organização e desenvolvimento das

intervenções e actividades formativa.

Em despacho datado de 27 de Novembro de 2006, emitido pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, o Arsenal do Alfeite foi acreditado como entidade formadora, por um prazo de três anos, nos domínios a que se candidatou.

Para além da formação inicial de jovens do sistema de Aprendizagem e, recentemente, da modalidade de Educação e Formação de Jovens nas especialidades relacionadas com a reparação e construção naval, o sistema de formação profissional do Arsenal pretende dar resposta às necessidades de valorização das diversas carreiras profissionais, de permanente actualização nas diversas áreas de intervenção tecnológica e de formação transversal nas áreas da Segurança, Tecnologias de Informação e Comunicação e Língua Estrangeira (Inglês).

Anualmente, depois do levantamento de necessidades de formação, efectuado pelas chefias das divisões, detentoras do conhecimento detalhado da organização e funcionamento do trabalho no interior de cada unidade e da observação permanente dos postos de trabalho com o contributo das chefias intermédias e eventual participação dos trabalhadores, a Divisão de formação de pessoal (DFP) elabora o diagnóstico das necessidades de formação para o Estaleiro.

Este diagnóstico, após ser aprovado pelo Administrador do Arsenal do Alfeite, dá origem ao PAF - Plano Anual de Formação, com publicação e divulgação interna até 15 de Novembro.

Todo este processo da formação dos activos da empresa está definido em procedimentos próprios incluídos no Sistema de Garantia da Qualidade no âmbito da certificação do Arsenal do Alfeite segundo a norma ISO 9001:2000.

FORMAÇÃO DE ACTIVOS NO ARSENAL

O investimento na formação dos activos do organismo, apesar da tendência permanente de diminuição dos seus efectivos, tem-se vindo a incrementar, conforme se descrimina no quadro seguinte.

Para ministrar toda a formação desenvolvida da DFP o Arsenal conta com uma bolsa de formadores internos e externos certificados e de entidades externas acreditadas.

É de realçar o trabalho desenvolvido pelos formadores internos que, em acumulação com as suas funções laborais, colaboram activamente com a DFP na elaboração dos programas dos cursos e na preparação dos manuais e material de apoio à formação e na planificação, desenvolvimento e avaliação de cada acção de formação, garantindo a adequação dos métodos pedagógicos e de avaliação utilizados na abordagem a cada área temática.

A apesar da sua estrutura aligeirada, compete à área administrativa da DFP, para além dos aspectos burocráticos relativos às obrigações fixadas nos protocolos com o IEFP, a responsabilidade de organizar o dossier técnico-pedagógico de cada acção e de disponibilizar todos os documentos necessários ao longo do desenvolvimento da formação, nomeadamente os manuais e os recursos audiovisuais necessários, folhas de sumário e presença, questionários de avaliação da acção (a preencher pelo formando), entre outros.

Volume de Formação e custos com inscrições nas acções de formação desenvolvidas por Entidades Formadoras Externas

	2003	2004	2005	2006
Formação Interna	8.463 h	6.419	10.349	17.096
Formação Marinha	6.048 h	11.094	7.333	6.561
Formação Externa	1.531 h	4.535	3.175	27.811
Total Volume Form.	16.042 h	22.048	20.857	51.468
Formação Externa - □	22.468,50	28.705,53	38.455,84	107.390,01

CONCLUSÃO

Em sintonia com a recente (2006) acreditação das entidades formadoras da Marinha, a acreditação do sistema de formação do Arsenal do Alfeite correspondeu ao reconhecimento da qualidade da formação ministrada neste organismo e um importante incentivo para todos quantos colaboram para esse objectivo.

Consciente da cada vez maior importância da valorização profissional do seu pessoal, a administração do Arsenal do Alfeite mantém a aposta na melhoria das suas qualificações através da formação e, por esta via, contribuir para alcançar a VISÃO ESTRATÉGICA que definiu:

"Ser reconhecido como o estaleiro naval mais qualificado para satisfazer os requisitos e expectativas da Marinha (...)"

O Arsenal do Alfeite assina protocolo com a Direcção de Apoio Social

No passado dia 8 de Março, teve lugar na Creche/Jardim de Infância do Arsenal do Alfeite (AA), a assinatura de um protocolo entre este organismo e a Direcção de Apoio Social da Marinha (DAS). Este protocolo de cooperação regula a admissão e frequência da Creche/Jardim-de-Infância do Arsenal do Alfeite por filhos de pessoal da Marinha não afecto ao Arsenal, através do preenchimento de vagas remanescentes do processo interno de admissão.

O protocolo foi outorgado pelo Administrador do AA, CALM ECN Gonçalves de Brito, e pelo Director da DAS, CMG Lucrécio Chambel, e contou com as honrosas presenças dos Superintendentes dos Serviços do Pessoal e do Material, respectivamente Vice-Almirantes Ferreira Pires e Teles Palhinha.

Este protocolo, outorgado no simbólico Dia Internacional da Mulher, testemunha uma vez mais a importância dada à família, como componente essencial da Instituição Militar, e transmite um sinal inequívoco da vontade da Marinha em criar as melhores condições para que a integração e a valorização das carreiras dos militares femininos se faça com a maior normalidade e sucesso.

(Colaboração do Arsenal do Alfeite)

Marinha troca agitação do Mar pela calma do Rio Mondego

Cerca de 200 cadetes dos 2º, 3º e 4º anos da Escola Naval e 20 alunos da Escola Superior de Tecnologias Navais, desceram o Rio Mondego no passado dia 16 de Fevereiro. O exercício, que esteve sob o comando do Comandante do Corpo de Alunos, CFR Antunes Rodrigues, faz parte da formação dos cadetes e encontra-se inserido no âmbito do Plano Anual de Actividades Escolares e de Aplicação Militar-Naval da Escola Naval.

Este exercício contou com a colaboração do Comando Naval, através do Corpo de Fuzileiros (Unidade de Meios de Desembarque), do Destacamento de Mergulhadores e da Direcção de Transportes.

A descida do Rio Mondego teve o apoio de várias entidades dos concelhos envolvidos, nomeadamente o Regimento de Infantaria n.º 14 da Brigada de Intervenção do Exército, em Viseu, que disponibilizou alojamento aos cadetes e estrutura de apoio da Escola Naval, o Instituto Politécnico de Viseu, a Câmara Municipal de Carregal do Sal, os Bombeiros de Santa Comba Dão e de Carregal do Sal, o Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil de Carregal do Sal e ainda a GNR de Carregal do Sal. Este apoio não deixou de ser importante, pois uma iniciativa deste género exige um considerável esforço logístico e uma preocupação constante no que se refere à segurança dos meios e entidades envolvidos.

De Carregal do Sal a Almancinha são cerca de 25 km, uma distância que os cadetes da Escola Naval percorreram com botes pneumáticos militares tipo "zebro" com recurso a remos e onde foram postos à prova os conhecimentos adquiridos nas instruções de formação marinheira, de comportamento organizacional e militar. Ter consciência da necessidade de coordenar esforços, desenvolver e melhorar as capacidades de liderança, ter sentido de camaradagem e do espírito de corpo, testar a coragem física e moral são afinal pressupostos que presidem à Missão da Escola Naval e que estiveram presentes nesta prova.

Fotos 1SAR FZ Pereira

Através desta iniciativa, que obriga a fazer frente a condições de grande incomodidade, nomeadamente o frio e o enorme esforço físico, os cadetes são impelidos a aprofundar as suas capacidades de liderança, resistência física e psicológica. É com estes objectivos que a Escola Naval continua a incluir no seu Plano Anual de Actividades Escolares uma prova com estas dimensões e com este figurino.

Para além dos cadetes da Escola Naval, participaram nesta prova alunos da Academia Militar, da Academia da Força Aérea e do Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna.

Um exercício desta natureza permite, ainda, que as populações locais, que vivem afastadas do mar, tomem contacto com a Marinha e as suas estruturas. Não deixa de ser notável a forma como essas populações acolhem carinhosamente durante a prova os militares da Marinha, permitindo que se perpetue na memória local aquele acontecimento.

A descida do Rio Mondego terminou com um jantar de confraternização entre militares da Marinha e do Exército, oferecido pelo Regimento de Infantaria, que hospitaleiramente acolhera a comitiva da Escola Naval. Mais uma vez os objectivos foram alcançados ao aliar-se a formação marinheira e militar-naval dos cadetes, proporcionando mais-valias ao nível das aprendizagens úteis, no seio de uma formação que se pretende exigente, associando o lúdico ao pedagógico.

(Colaboração da Escola Naval)

Tomé de Sousa, o 1º Governador-Geral

Uma das capitanias do norte do Brasil foi dada a João de Barros, o autor das *Décadas da Ásia*, que a ela se refere nestes termos: "por eu ter hua destas capitanias me tem custado muyta substancia de fazenda, por razão de hua armada que, em parceria de Aires da Cunha e Fernão Álvares de Andrade [...] todos fizemos para aquelas partes". É visível a mágoa do cronista, feitor das Casas da Guiné e da Índia, pelo prejuízo que lhe causara um empreendimento à partida tão promissor. Sabemos que esta armada, financiada por três dos capitães donatários do norte do Brasil, partiu a 1535, comandada pelo próprio Aires da Cunha, transportando cerca de 900 homens, com "cento e treze de cavalo", todos pagos a expensas dos respectivos interessados. Na viagem do Cabo de Santo Agostinho para o norte, foram acossados por um temporal que levou ao naufrágio e à morte do Capitão-Mor, seguindo os restantes até à ilha da Trindade, onde ficaram cerca de três anos, na esperança de nova fortuna. Os dois filhos de João de Barros, que nela tinham embarcado, acabaram por voltar ao Brasil mais de uma década depois, e a expedição saldou-se pela perda de mais de setecentos homens e quase toda a fazenda.

A sorte desta armada, que envolvia um avantajado projecto financeiro de colonização, com a emigração de muita gente e com um efectivo desejo de estabelecimento nas novas terras, mostra bem das dificuldades que se ofereciam ao sistema preconizado por D. João III, que tivera um porfiado mentor na figura do seu secretário, D. António de Ataíde, 1º Conde da Castanheira. É verdade que nem todas as capitanias tiveram a sorte das três mais a norte, mas foram singulares os casos de sucesso. Talvez que um dos mais significativos tenha sido o de Duarte Coelho em Pernambuco, onde foi fundada a «Nova Lusitânia», denominação dada pelo próprio capitão donatário, que demonstra o vigor e o empenho que colocou no empreendimento. Pernambuco rapidamente se tornou uma região de grande produção açucareira, com uma facilidade de exportação superior a qualquer outra região do sul, dadas as características meteorológicas do Atlântico.

Insisto, no entanto, na singularidade deste caso de sucesso, acrescentando que, às dificuldades próprias da colonização de um imenso território com parcos meios humanos e materiais, há que juntar a pressão constante dos franceses. Sobre o assunto, é interessante ler as palavras de Luís Góis, escritas em 1548, numa carta dirigida ao rei. Diz, a certa altura, "que se com tempo e brevidade Vossa Alteza não socorre a estas capitanias e costa do Brasil [...] Vossa Alteza perderá a terra, e que visto perca pouco, aventura a perder muito, porque não está em mais de serem os franceses senhores dela [...] e de ter eles um pé no Brasil hei medo adonde quererão e podem ter o outro". E remata, já no final da carta: "queira Deus não se atrevam a dobrar o Cabo da Boa Esperança". Alertando para um problema crucial, pouco notado pelo discurso historiográfico corrente: a presença estrangeira na terra do Brasil poderia retirar a Portugal o domínio da rota do Cabo, com todas as consequências que isso implicaria para Portugal.

Baía de Todos os Santos.
Biblioteca da Ajuda – Manuscrito atribuído a Luís Teixeira.

Luís Góis era um homem experiente dos assuntos brasileiros onde andava há alguns anos e onde seu filho era donatário da capitania de São Tomé (Paraíba do Sul). E, embora o rei não faça referência directa à carta deste seu diligente vassalo, a verdade é que, quase de imediato, decidiu alterar o regime administrativo da *Província de Santa Cruz*. Nomeou um governador geral, com um regimento próprio, e criou uma estrutura mista de poder, onde eram mantidos a maioria dos direitos dos capitães donatários, mas onde entrava a mão da administração régia, presente sob a forma de oficiais e instituições inerentes ao aparelho de estado, e corporizada pela figura do governador, representante do próprio soberano.

A figura escolhida para o cargo foi Tomé de Sousa, cavaleiro da casa de D. João III e primo de D. António de Ataíde, com vasto curriculum de bons serviços no Norte de África ao ponto de ter merecido especiais mercês régias, por diversas vezes. Para o exercício das funções foi elaborado um regimento próprio, determinando que se estabeleça na cidade da Baía, onde deverá mandar fazer uma "fortaleza e povoação grande e forte". Esta opção tem várias razões que, antes do mais, se prendem com o estado de abandono em que se encontrava a capitania de Francisco Pereira Coutinho, recentemente falecido e sem herdeiros no Brasil. Mas deve juntar-se-lhe a excelente localização geográfica, que a historiografia de referência, define apenas como sendo central, mas que tem de ser entendida noutra perspectiva e no contexto das comunicações marítimas da época. A partir dali, pode navegar-se para sul, até aos limites da capitania de S. Vicente, sem grandes problemas, havendo apenas pequenos períodos desfavoráveis. A navegação para o norte é, contudo, mais complicada, mas escolhendo a época adequada (curta) é possível contar com ventos favoráveis e beneficiar de uma revessa da corrente equatorial do sul que corre na direcção norte, junto à costa. São estas características que permitem classificá-la como central, e não a possível equidistância dos extremos norte e sul.

Tomé de Sousa chegou à Baía a 29 de Março de 1549, decidindo deslocar o núcleo central da cidade um pouco mais para norte, num ponto mais favorável que mandou fortificar, e a que deu o nome de cidade de Salvador. A 1 de Novembro, estava pronta a câmara e a igreja matriz, e teve lugar o cerimonial da tomada de posse do 1º governador geral do Brasil.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

A PRIMEIRA COMANDANTE DUM NAVIO DA NOSSA ARMADA

Atracados ao cais 5 posição 2-Sul, com geradores desligados mas com um típico fundo de «pica e raspa», no refeitório da Lancha de Fiscalização «Sagitário», a P1158, uma das quatro da classe «Centauro», evolução em alumínio naval das cinco da classe «Argos» em fibra de vidro que vigiam as águas próximas do nosso Mar Territorial (12mn) ao longo da costa continental ou da ZMM (Zona Marítima da Madeira), temos diante de nós uma das 38 jovens oficiais MIF (Militar do sexo feminino) oriundas da Escola Naval, a primeira a comandar um navio da nossa Armada.

Revista da Armada – Adiá-mos este encontro por ter de fazer mais um curso. Inerente às suas funções de comando ou referente a uma das actividades em que o navio pode estar envolvido?

Comandante Gisela Vaz Antunes – Foi um curso de Aperfeiçoamento em Operações SAR (Search and Rescue - Busca e Salvamento) decorrente da preocupação da Esquadrilha em ter o seu pessoal treinado, através de cursos obrigatórios e opcionais para determinado cargo. Este, aberto a toda a guarnição, era para o comandante, mandatório.

RA – Mas para Comando?

CGA – Depois de ter assumido o comando fiz um Curso de Aperfeiçoamento em Fiscalização da Pesca e o normal Estágio para Comandantes e Imediatos de Unidades Navais que dura um mês e se aplica a todos os navios, em que são abordados vários temas, tratados por vários palestrantes que nos transmitem a sua experiência. Foi muito interessante sobretudo para nós, 2TENs, que naturalmente temos menos experiência.

RA – Que, no seu caso, era já de ...

CGA – Três navios. À saída da Escola Naval fui para a fragata «Comandante Sacadura Cabral» onde estava em extra lotação e quatro meses depois passei para a corveta «Afonso Cerqueira», onde estive um ano, tendo passado, quando entrou em fabricos, no Arsenal, à «João Roby» que estava arrancar... onde fiz o PTO.

RA – O PTO? Plano de Treino ... Operacional? (Sim, sim ...) Sabe que o primeiro navio a ser sujeito a um Plano experimental de Treino foi, em 1962, o Patrulha Costeiro «Madeira» ... o, então, PAB, o Plano de Adestramento Básico, que uns anos depois passou a PTB ... entrou o termo Treino.

Em que funções?

CGA – Na fragata fui Adjunta do Imediato para a Gestão do Pessoal (AIGP). Na primeira corveta fui para Chefe do Serviço de Operações e depois de um período de transição acumulei com o de Comunicações. Foi um ano bem preenchido. O navio tinha regressado dos Açores e como tal tivemos dois SAR de uma semana, cada, e depois fomos para a Islândia...

RA – Islândia!?!

CGA – Correcto! Numa missão NEAFC (North East Atlantic Fisheries Commission), de 15 Maio a 30 de Junho, com uma equipa da DGP (Direcção Geral das Pescas) que faz a fiscalização de todos os navios que na área pertençam aos países que tenham assinado o acordo. Haviam duas embarcações portuguesas e nas zonas de pesca do Red Fish era curioso observar as fiadas que as embarcações de pesca faziam umas atrás das outras, mantendo as distâncias.

RA – Temos a sensação que é uma actividade de Serviço Público da Armada desconhecida da larga maioria dos portugueses.

CGA – Fizemos base em Reiquiavique (Islândia) e em Dublin (Irlanda), 4 dias em cada porto, em função da localização dos pesqueiros, mais a norte ou mais a leste. Fomos o terceiro navio português, um de dois em dois anos, a cumprir esta missão.

RA – E o tempo? Que tal?

CGA – Muito, muito frio mas bom tempo! Na BNL (Base Naval de Lisboa), após o regresso, tivemos mais SAR's e fomos a Cabo Verde numa missão inopinada, conjunta com a PJ, cerca de um mês, de combate ao contrabando que, sendo classificada, se tornava para nós psicologicamente desgastante, pois não sabíamos nada de nada e, claro, quanto ao regresso ainda menos, mas os oficiais do pouco que soubessem, também não estavam autorizados a dizê-lo. Era precisa a compreensão das famílias, nada habituadas a situações destas.

RA – Mais um Serviço extra imposto à Armada que era frequente há muitos anos. Conseguiram resultados?

CGA – Suponho que não se conseguiram resultados precisos mas a operação foi retomada ...

RA – Foi uma experiência de extremos ... climatéricos, pelo menos!

CGA – Não foi só. Chegados a Lisboa, fomos logo enviados para a Guiné com a «Corte Real» a prevenir uma situação que já tinha ocorrido. Mal tínhamos podido explicar o que fizéramos, quando duas ou três semanas depois, voltámos a sair. Estivemos cerca de um mês, em patrulha, ao largo da Guiné e íamos a Cabo Verde e, claro, estávamos prontos para proceder à recolha de cidadãos nacionais, da U.E. e outros, se fosse necessário evacuar a Guiné.

RA – E apareceram navios franceses?

CGA – Sim, uma corveta, afastada da nossa zona de patrulha, mas que estava atracada no Mindelo numa das nossas passagens por lá.

Após esta missão fomos à Praia e aí recebemos ordem para dar volta à missão mas, à última da hora, o comandante recebeu um telefonema a dizer que a fragata regressava e que nós continuávamos a operação com a PJ. Foi muito difícil de digerir... eu nem fui a terra. Os outros, todos contentes, desejavam-nos boa estadia. Nós saímos no dia seguinte. Mais uma semana e meia o que deu um total de mês e meio naquelas paragens.

RA – Depois ...

CGA – Viemos em Novembro e fomos para o Arsenal. Eu passei então para a «Roby». (As funções?) Como Chefe dos Serviços de Navegação e de Comunicações e ainda Relações Públicas (RP). Fizemos o PTO que entre outros, inclui o Distex...

RA – Foi nessa altura que fiz uma reportagem sobre o Distress Exercice (Exercício de Assistência Humanitária) que, infelizmente, não chegou a ser publicada e em que trocámos mensagens...

CGA – Isso mesmo.

RA – Mas há ainda um PT... E?

CGA – "E" de Específico. Aplica-se apenas a corvetas que estando operacionais há já algum tempo, são, antes de iniciarem uma dada missão, avaliadas só em alguns exercícios interessantes para essa missão, como, no caso dos Açores, poderá acontecer com o Distex.

RA - Depois de regressarem dos Açores é que ocorre a sua nomeação.

CGA – Sim. Uma série de circunstâncias terá ocorrido para que fosse convidada pelo Almirante CEMA para vir comandar este navio. Como foi em Fevereiro houve a preocupação de que o convite formal ocorresse em 8 de Março, o Dia Internacional da Mulher.

RA – E houve esse eco? Foi muito «castigada»?

CGA – Sim! Sim! ... Percebo! Eu fui sempre uma pessoa muito tímida. Cheguei, eram cerca das 1630, e estava tudo muito calmo. O comandante Brás de Oliveira disse-me que haveria uma conferência de imprensa. Depois da cerimónia protocolar, fomos, então, para uma salinha onde estavam vários jornalistas.

RA - Como foi? Estamos curiosos.

CGA – Eram cerca de dez. Fizeram perguntas... algumas embaraçosas mas nada de especial... já tinha sido entrevistada a bordo da «João Roby» em directo, uma vez, e em diferido, outra. Também já tinha participado num seminário, não um curso organizado para oficiais de RP mas para os jornalistas e aí recebemos alguma informação, mas foi apenas uma semana incluindo dois dias de visitas.

Houve o cuidado de me darem um apontamento com alguns elementos estatísticos que me foram úteis.

RA – Ao menos...

CGA - Não se esperava que tivesse tanta repercussão mas, logo que foi divulgado, houve uma tentativa de contacto telefónico, através duns primos, que falhou. Lembro-me, nesse sábado, que tinha acabado de chegar a casa dos meus futuros sogros, quando do EMA me comunicaram que dois outros Jornais pediam uma entrevista que fui lá dar pois deveriam sair no domingo a seguir. Além disso dei duas entrevistas para a rádio.

Foto 1SAR FZ Pereira

RA – Neste momento é a quarta mulher na Classe de Marinha?

CGA – Sou. Sou a décima primeira. Além destas quatro, mais antigas que eu há cinco de AN e uma de Engenharia de Armas e Electrónica e outra de Mecânica.

RA – As MIF são na Armada 7%, ou seja cerca de 700 ao todo, das quais 170 oficiais. E como foi a reacção da sua actual guarnição?

CGA – O TEN Sousa Luís comunicou que seria rendido pela primeira mulher a comandar um navio e ele próprio, talvez por que o assunto já tivesse sido falado, achou que a reacção foi normal.

Houve no entanto a preocupação de me nomearem para um navio onde as condições de privacidade pudessem ser melhor preservadas como os das classes «Argos» ou «Centauro».

RA – Qual o tipo de missões em que tem estado envolvido o navio?

CGA – Temos missões de uma semana no Centro, de dois meses no Sul e pontualmente de dois ou três meses na Madeira. Fazemos, no âmbito do Serviço Público, a Fiscalização da Pesca, a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e outras, como o Combate ao Contrabando e à Imigração Ilegal.

Uma das missões em conjunto com outras entidades foi a pedida pela ASAE (Autoridade de Segurança Alimentar e Económica) que embarcou uma equipa para fazer a inspecção de um tipo de arrastões a que chamam navios fábrica pois, além de pescar, fazem todo o processamento do peixe até à congelação. Estávamos no Algarve, a Barlavento, e duma listagem de cerca de dez, todos nacionais, puderam inspeccionar apenas dois, pois as condições meteorológicas agravaram-se.

As mais comuns são as de Fiscalização da Pesca.

RA – Mas não só?

CGA – Há as de carácter militar-naval, como seja a participação em Planos de Treino de outras unidades e Exercícios Operacionais, e as Escoltas de Navios Militares estrangeiros na entrada e saída de por-

tos e enquanto atracados...

RA – Falamos, pois, de Ameaças Assimétricas?

CGA – Isso. Em alguns dos casos, enquanto estão atracados fica uma lancha ao largo do navio, pronta a intervir se se notar alguma aproximação inesperada e durante o tempo que for necessário a ponto de sermos rendidos por outra lancha. Nos movimentos a nossa acção decorre nas águas próximas em torno do navio em causa.

RA – Não há muito tempo observámos uma situação idêntica junto à Barra mas havia também, pareceu-nos, uma lancha da Polícia Marítima...

CGA – Na saída, ou entrada, o acompanhamento é feito por uma lancha da PM nas águas interiores, até à Linha Entre Torres, e daí para diante é feita por uma lancha da Armada. O que deve ter observado era a passagem do testemunho que ocorre nessa altura.

RA – Confere, de facto. E?

CGA – Além disso temos as missões Passex, que é um exercício com forças que passam ao largo e que pedem a colaboração da nossa Armada. Podemos simular ataques de lanchas rápidas.

RA – Sim!? Qual é a velocidade máxima da lancha?

CGA – Podemos dar 26 nós mas tudo depende do estado de limpeza do casco e outros factores, como a meteorologia, a aguada e o nível do combustível. Acabada de sair do Arsenal é espectável que dêem mais. Já aconteceu atingirem os 30 nós!

RA – Bastante bom para as missões de Fiscalização! Já ocorreram situações de perigo!

CGA – Não. De facto não ocorreram.

RA – Antes assim!

CGA – (Risos). Estamos preparados para o que der e vier...

RA – Entretanto ... casou-se? Não nos diga que o seu marido é oficial da Armada?

CGA – (Mais risos) É mesmo! Conhecemo-nos na Escola Naval onde fomos camaradas de curso.

RA – Por outros casos que conhecemos, isso pode ser um desencontro... total.

CGA - Ele é de Administração Naval e está desembarcado há já cerca de um ano. Mas temos sabido conciliar a nossa vida com as nossas carreiras navais.

RA – Ainda não têm filhos. Como é jovem podemos perguntar-lhe que idade tem.

CGA – Tenho 26 anos. Sou ainda muito nova para pensar em ter filhos.

RA – Sem dúvida! A idade de risco é lá para os trinta e tal...

Diga-nos (esta pergunta já lhe deve ter sido feita muitas vezes), o que a motivou para vir para a Armada?

CGA – Estava a tirar o 12º ano e a Escola Naval convidava alunos a visitá-la. Sou de Coimbra, de onde viemos de autocarro, e, cá, fizeram-nos um *briefing* sobre a carreira e quais as classes e as habilitações necessárias e quantos anos durava o curso. Foi assim.

RA – Mas o que é que mais a impressionou?

CGA – O que mais me impressionou foi ser um emprego diferente, militar, que tem regras, e como nunca pus barreiras, até porque tenho muitos primos com quem convivia, isso levou-me a pensar que não tinha que ser uma profissão exclusivamente para homens. Acontece também que o meu pai fez o serviço militar na Armada e falava-me com muita saudade e muito gosto do tempo em que esteve cá. Tudo isto contribuiu muito.

RA – Muito interessante!

Não falámos ainda das missões em si. Quanto duram?

CGA – As missões da Zona Marítima do Centro, as mais frequentes, são normalmente de 8 dias e como não devemos ser rotineiros, pois isso iria denunciar a nossa presença nas áreas de fiscalização, planeamos sair para o mar sempre de modo tão imprevisto quanto possível, de dia ou de noite, muitas vezes a altas horas.

RA – E como resolvem o problema das refeições?

CGA – Na Base estamos abonados à BNL. A bordo, durante as missões, gerimos o Subsídio de Alimentação comendo a bordo mas fazemos o possível por tomar as refeições atracados pois o navio balança muito... sim, sim, o almoço e o jantar... todos cozinham e como somos apenas oito tudo corre bem. Temos, aliás, uma escala entre as praças, grupos de dois, que se revezam e se entre-ajudam.

RA – Boa altura para nos dizer algo sobre a guarnição.

CGA – Tenho um sargento e seis praças, uma de cada classe. O sargento é de Máquinas e tem como adjunto um marinheiro Condutor de Máquinas. Depois, um cabo e um marinheiro de Manobra (o cabo é o Mestre do navio), um cabo Comunicativo, oriundo de Sinaleiro, um marinheiro Artilheiro e um Electrecista.

Quando me perguntou pela reacção do pessoal não me ocorreu dizer que o facto de sermos uma pequena guarnição nos aproxima muito mais que nos navios maiores e que, conhecendo-nos melhor, se consegue um trabalho em equipa mais eficiente. É assim em todas as Lanchas.

RA – Acreditamos sem dificuldade. A «distância» é uma barreira que cria outras barreiras. E a operação com o bote? Como é feita?

CGA – Temos duas equipas, uma por bordada, que vai a bordo das embarcações de pesca proceder às Vistorias. São constituídas por três homens, o condutor da semi-rígida e os que, devidamente preparados, vão a bordo vistoriar. Na lancha ficam, além do comandante e do sargento, os restantes três.

RA – Temos a certeza de que a nossa conversa se poderia estender. Agradecemos a sua colaboração por todas as razões plausíveis e, pelo modo expontâneo, desembaraçado e sensato com que nos respondeu, ficamos seguros de que a «Sagitário» (27 metros e 94 toneladas de Deslocamento) e a sua Guarnição estão muito bem entregues. Que tudo permita evidenciar as suas qualidades, são os nossos votos e, certamente, de toda a Armada.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

Fotos CAB L Figueiredo

TOMADAS DE POSSE

PRESIDENTE DA COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA

● No passado dia 5 de Fevereiro, teve lugar no Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Armada a cerimónia de tomada de posse do Presidente da Comissão Cultural da Marinha e Director da Biblioteca Central da Marinha, o CALM MN Rui de Abreu.

Foto 1SAR FZ Pereira

Presidida pelo ALM CEMA, teve a presença de vários Oficiais Generais, nomeadamente os VALM, Vice CEMA, SSP, o Director Geral do IH, e o Presidente da Academia de Marinha, CALM Directores dos Serviços do Pessoal e dos Serviços de Material, e numerosos Oficiais Superiores, com especial relevo para os membros da Comissão Cultural, dos Organismos de Saúde Naval e amigos pessoais do empossado, bem como pessoal civil pertencente aos vários Órgãos de Natureza Cultural.

Começou a cerimónia com a leitura do louvor concedido pelo ALM CEMA ao CALM Leiria Pinto, Presidente cessante, finalizando uma comissão de serviço de perto de sete anos, coincidindo com o final de uma carreira militar de quase cinquenta anos, cujo brilhante desempenho foi realçado no texto do louvor, a que se seguiu a condecoração com a Medalha de Ouro de Serviços Distintos, que lhe foi atribuída, pelo ALM CEMA.

Após a leitura da Ordem com a exoneração do CALM Leiria Pinto e a nomeação do CALM Rui de Abreu, para os referidos cargos, este proferiu umas palavras, agradecendo a confiança depositada e salientando alguns dos problemas principais, relacionados com a política arquivística, necessidades de pessoal diferenciado, bem como a importância da posição dos Organismos Culturais no relacionamento da Marinha com a sociedade portuguesa.

No final o ALM CEMA usou da palavra para manifestar a sua confiança no recém empossado, tecendo algumas considerações sobre o enquadramento e missão dos Organismos Culturais.

Seguiu-se a tradicional cerimónia de cumprimentos dos presentes ao recém empossado e de despedida ao CALM Leiria Pinto.

O CALM MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu, nasceu em Elvas e licenciou-se em Medicina pela Universidade de Lisboa, em 1971 ingressou no Quadro de Médicos Navais e nesse mesmo ano partiu para o Comando de Defesa Marítima e Territorial da Guiné onde cumpriu comissão de mais de 24 meses.

Embarcou nos NRP's "Com. Sacadura Cabral", "Alm. Gago Coutinho" e "João Roby", além de curtos embarques nos D/M's e em quase todos os P/T's da classe "Cacine".

Desempenhou funções de médico adjunto no Serviço de Saúde da BNL e foi Chefe do Serviço de Saúde da Flotilha de D/M's, Flotilha de Patrulhas e G1EA.

Colocado no HM em 1984, foi assistente hospitalar de clínica médica, obtendo o grau de Chefe de Serviço através de concurso de provas públicas em 1987.

Criou e desenvolveu a secção de Oncologia Médica/Hematologia Clínica, primeiro através de consulta individualizada e a partir de 1993 como Hospital de Dia, com autonomia técnica.

No HM foi sucessivamente Chefe do Departamento Médico (Director Clínico), Subdirector e em 1998 Director.

Frequentou o CSNG no ano lectivo de 1999/2000.

Em 2000 assumiu funções como Chefe da Repartição de recursos Humanos da Direcção do Serviço de Saúde, em acumulação Subdirector e em FEV02, Director.

Em NOV04 foi nomeado Presidente da Junta Médica de Revisão da Armada.

É sócio fundador da Sociedade Portuguesa de Hematologia, especialidade médica em que se diferenciou em 1979.

É membro da Sociedade de História e Filosofias Médicas e sócio correspondente da Academia de Marinha desde 1987.

Tem publicado no país e no estrangeiro vários artigos quer do ponto de vista técnico, bem como da História da Medicina com incidência particular da Medicina Naval.

Tem diversos louvores e condecorações.

CHEFE DO ESTADO-MAIOR DO COMANDO NAVAL

● No passado dia 16 de Outubro, tomou posse do cargo de Chefe do Estado-Maior do Comando Naval, o CMG Dores Aresta.

Foto Júlio Tito

A cerimónia decorreu no Salão Nobre do Alfeite, à qual assistiram diversas individualidades militares, foi presidida pelo VALM Vargas de Matos, que nessa oportunidade proferiu um discurso enaltecendo a importância daquele cargo para o Comando Naval e para a Marinha.

Por sua vez, o CEM empossado, agradeceu a confiança em si depositada, relevando a importância das responsabilidades cometidas ao Cte Naval, nomeadamente no que respeita à condução das operações navais, à fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional e o exercício da soberania do Estado, numa Marinha em adaptação a novos conceitos de utilização, a Marinha do duplo uso. Ao Estado-Maior do CN pediu dedicação, espírito de sacrifício e atenção ao pormenor numa retaguarda forte de apoio ao Cte Naval.

A terminar, o Comandante Naval expressou a sua confiança na capacidade do CMG Dores Aresta para dirigir o seu EM para que o resultado operacional da Marinha possa reflectir o esforço de toda uma Corporação.

Após a cerimónia, foi servido um pequeno Porto de Honra.

O CMG João Luís Rodrigues Dores Aresta nasceu na Murtosa, Aveiro ingressou na EN e foi promovido a GM em OUT84.

Após a sua especialização em Artilharia, passou grande parte da sua carreira a bordo de diversas UN´S, inicialmente nas corvetas classe "Baptista de Andrade", primeiro como Chefe do Serv. de Nav. e depois como Chefe do Serv.de Art.. e mais tarde no NRP "Vasco da Gama", a Chefiar o Serv. de Art.e finalmente o Depart. de Operações.

A sua experiência operacional inclui participações no EM da TG Portuguesa (POTG). Como Oficial de Oper. participou em duas Oper. de Evacuação de Não-Combatentes em Angola (1992) e, na Guiné Bissau (1998).

Desempenhou as funções de Chefe do Gab. de Sistemas de Comando e Controlo no CITAN. Frequentou o MTC na HMS "Dryad", UK e foi designado ponto de contacto para os assuntos relativos aos sistemas de mísseis NATO Seasparrow e Harpoon. Simultaneamente foi instrutor da área de Oper. Navais desse centro, sendo também responsável pelo planeamento e condução das acções de treino no porto para as equipas dos Centros de Oper.dos navios.

Desempenhou as funções de Oficial de Oper. do EM do COMSTANAVFORLANT, tendo embarcado em navios dos EUA e Canadá.

Em JUN01 foi nomeado Chefe da Secção de Exercícios do EM do CN.

Em JAN02 assumiu as funções de Chefe da Div. de Oper. do CN, Chefe do Centro de Oper. Navais e Director do MRCC Lisboa.

Entre OUT03 e SET06 desempenhou as funções de representante português no Comando Aliado de Subm. do Norte da Europa (COMSUBNORTH), parte do Quartel da NATO em Northwood, UK. Durante este período efectuou uma missão de quatro meses em Cabul, Afeganistão, onde fez parte do gabinete de aconselhamento político do Comandante da força da NATO (ISAF) e viria a ser Oficial de Ligação da NATO junto do Governo de Cabo Verde, no âmbito da realização de exercícios naquela região.

Possui vários louvores e condecorações.

Histórias de um velho marinheiro aviador

Há pouco tempo, em conversa amena com o meu irmão e alguns amigos, vieram à baila episódios mais ou menos hilariantes da minha, já longínqua, vida de Marinha. Instado para que os relatasse para a respectiva Revista pelo que poderiam revelar do pitoresco ambiente que os anos cinquenta nos ofereciam, bem consciente de que recordar é viver, resolvi meter mãos à obra e procurar nos reconditos da memória todos os detalhes que a mesma ainda conserva de tão remota e feliz época.

Estávamos em Dezembro de 1955 e, como jovem 2TEN recém promovido em Agosto desse ano, recebi ordem de marcha para a Índia onde me devia apresentar, em Goa, a bordo do NRP "Faial", velho dragaminas a carvão do tempo da 2ª Guerra Mundial que, terminando a sua comissão, regressaria em breve ao Continente.

A bordo do "luxuoso" paquete Quanza que, transformado em transporte de tropas, nos levaria até aos nossos respectivos destinos, iam outros camaradas, com missões semelhantes, instalados em exíguos mas confortáveis camarotes duplos. Eram o Gomes Rosa, o Salvador, o Mário Oliveira, o Dr. Jóia, o Ataíde, o Gonçalves Coelho, do meu curso, que aboletava comigo, e outros, mais antigos, cujos nomes já não consigo recordar, todos para renderem pessoal com as comissões já terminadas, tanto em Goa como em Macau pelo que o navio aportaria a Hong Kong. O comandante de bandeira era o CFR Vilhena de Mendonça.

Recordo a longa viagem com os agradáveis fins de tarde na tolda do navio, sentados em cadeiras de palhinha a ver os *Pôr do Sol* tropicais no Índico. Único acontecimento inédito em toda a viagem, o encontro com o "Bartolomeu Dias" que, com mais veloz andamento, evolucionou à volta do Quanza com grande elegância. Vinha do Oriente com o Comodoro Sarmento Rodrigues.

Enfim, uma vida árdua de marinheiro em alto mar...

Finalmente Goa, com o navio a fundear na baía, frente ao porto de Mormugão e o "Afonso de Albuquerque", o "Gonçalves Zarco", o "Pedro Nunes" e o meu futuro e bravo M 401 "Faial" (adiante veremos porquê) fundeados, mais longe, frente a Dona Paula.

Mal refeito, ainda, do retorno a terras que conhecera há um ano atrás, a bordo do "Afonso" e depois do "Bartolomeu Dias", sou alertado, por alguém do navio, para uma embarcação que aguardava, junto á escada do portaló por "um senhor oficial, 2TEN Conceição Silva." Acabara-se a boa vida, o dever chamava-me. Juntamente com o marinheiro fogueiro que, entretanto, subira ao convés para me ajudar a transportar as malas, lá fomos, no escaler, ao encontro do meu novo navio.

O Comandante, a quem de imediato me apresentei, era o 1TEN Cristiano de Sousa, homem que, por detrás do seu aparente ar distraído, se viria a revelar, para mim, como um verdadeiro chefe, com um elevado senso de humor, um manobrador excepcional que metia o navio em qualquer "buraco" sem precisar de ajudas externas e que sabia "apertar os calos" a quem o merecesse, com convicção mas sem perder a elegância nem humilhar o prevaricador.

O imediato era o 2TEN Cristovão Moreira, oficial digno e responsável, dos meus tempos de Escola Naval, um ano mais antigo do que eu e um bom amigo. O tenente Gualdino Rosa era o chefe da máquina, mais velho que qualquer um de nós, com a sua experiência profissional de longa data e a tranquilidade pessoal que só a idade mais avançada permite. E, no fim de tudo, o 2TEN maçarico, acabado de chegar, a quem foram logo entregues, entre outras, as funções de administrativo do navio.

A nossa partida para o Continente estava prevista para poucos meses mais tarde, com passagem por Karachi onde o navio ia fazer limpeza de fundos em doca seca.

O restante tempo, em Goa, pouco tem para contar. Para além do serviço normal de bordo, os "refrescos" no hotel Mandovi, em Pangim, as passeatas em terra com as motas "Zundap" que os "Arés" nos alugavam, os banhos nas praias de D. Paula, as paisagens maravilhosas do interior, e a majestosa colecção de monumentos e igrejas que os nossos valorosos antepassados nos deixaram, como testemunho de uma Raça que estava na sua pujança máxima no tempo dos Vice-Reis. Como eram diferentes esses tempos gloriosos e, para quem ainda dos mesmos teve um vislumbre, quão difícil é o contraste com a triste e mesquinha situação actual...

Em Abril de 56 zarpámos rumo ao Paquistão. A viagem decorreu sem incidentes apenas com um pormenor engraçado. Já bem frente à costa da União Indiana, embora em águas internacionais, começámos a ser alcançados por uma lancha rápida daquele país, armada com duas pequenas peças de 20 mm, que começou a fazer a clássica pergunta "what ship?" O Comandante não gostou de ser interpelado por um "menor" e, irritado, perguntava "o que é que esse gajo quer? Ele que diga primeiro quem é! Oh sinaleiro pergunte ao gajo "what

NAVIOS PORTUGUESES EM GOA EM DEZEMBRO DE 1955

"Afonso de Albuquerque"

"Gonçalves Zarco"

"Pedro Nunes"

"Faial"

ship?" Claro que ambos ficámos sem resposta.

Em Karachi, pouco tempo após a chegada, o navio entrou na doca seca flutuante onde permaneceu algum tempo a fazer a referida limpeza de fundos após o que atracou ao cais do porto. E aqui começa o hilariante episódio que deu origem a este escrito.

O nosso oficial de ligação era o 2TEN Nassib, da guarnição de uma fragata da Marinha Paquistanesa, atracada ao cais á frente do Faial. Pouco mais velho era do que eu e, rapidamente, se estabeleceu a amizade entre os dois.

2TEN Conceição Silva, 1TEN Cristiano de Sousa (Comandante), 2TEN Cristovão Moreira e TEN Gualdino Rosa.

Diga-se de passagem que, daí para a frente, aboletou-se no nosso navio de onde só saía de vez, todos os dias, para ir dormir á fragata. Quando dava volta ao serviço íamos para terra gozar os pequenos prazeres da vida e bastante me diverti com a sua companhia.

Entretanto, uns bons dez dias antes da data da nossa partida, o Comandante encarregou-me de adquirir, no Depósito de Material da Base Naval, luvas e defensas de balão que eram necessárias para as fainas do convés e da máquina. Posta a necessidade ao nosso Nassib logo este me afirmou que isso não constituía problema. Em pouco mais de meia hora resolvia-se o assunto no Depósito que, aliás, ficava á vista de bordo do "Faial". Assim não havia pressa. Passaram mais uns dias de boa diversão terrestre e, voltando à carga com o Nassib, lá me dizia ele que não me preocupasse. Logo lá daríamos um salto rápido e pronto. "Mas hoje não, que tenho um programa porreiro para terra!". De vez em quando, o Comandante perguntava-me pelas luvas e balões ao que eu respondia como o Nassib: "Comandante não se preocupe, está tudo sob controlo!"

E assim se foram esgotando os dias, o Comandante já não perguntava mais nada, mas eu comecei a sentir-me pouco á vontade. Disse ao nosso amigo "eh pá, mais não. Vamos lá despachar isto que já é tempo!" ao que ele prometeu acção para o dia seguinte que, na verdade, já era a véspera da nossa partida...

Só que, na manhã seguinte, aparece lá a bordo, com ar de caso e diz-me que tinha surgido um problema: o navio dele recebera ordem para zarpar, imediatamente, já não sei para onde! Ele tinha que embarcar já e não tinha possibilidade de ir comigo ao Depósito! "Então e agora?" "Vocês só saem amanhã às dez não é? Então, às oito horas em ponto, apresenta-se aqui a bordo o Master Sargeant da nossa fragata, que fica em terra e que te leva lá. Às oito e meia podes estar de volta" E, com um forte abraço, despediu-se de vez, de mim.

Escusado será dizer que nessa noite quase não dormi com a preocupação de que, à última hora, algo pudesse falhar. Às seis da manhã já estava a pé e, perto das oito, o Comandante que, entretanto, aparecera no convés, perguntou-me se estava tudo O.K. respondendo eu que sim, que ia só ali ao Depósito, num salto, recolher o material que estava pronto. O Master Sargeant da fragata do Nassib levava-me lá. O Comandante explicou-me que, antes das dez, largaria do cais e ficaria de braço dado com o destroyer que estava amarrado à boía no meio do rio. O nosso escaler levar-me-ia para bordo."Sim senhor Comandante". Os últimos minutos antes das oito horas foram de verdadeira tortura psicológica mas sem razão! Às oito em ponto aparecia a bordo o esperado Master Sargeant.

Lá fomos de jeep até ao Depósito, (comigo já perfeitamente tranquilo, consciente do dever cumprido), onde o meu pedido de luvas e balões foi imediatamente atendido. Mas, ao sacar as necessárias rupias, responde-me o funcionário que não podia receber o dinheiro sem uma requisição! Oh diabo, eu não tinha requisição nem a poderia fazer uma vez que não pertencia à Marinha do Paquistão...

Então tinha que falar com o Comandante do Depósito... Lá fomos (com o tempo a passar mais depressa do que eu queria) mas o nosso homem não gostava muito de assumir responsabilidades e passou a bola para o Comandante da Base! "Let us go to the Base Commander" diz o nosso Master Sargeant também já a ver o tempo a fugir. E lá fomos mas também este estava ocupado e só nos receberia dentro de quinze minutos!

Nesta altura, já com os nervos em franja, decidi que só podia jogar uma cartada audaciosa: Perguntei, ao já preocupado Master Sargeant, se era possível mandar uma mensagem para o navio, nessa altura já no meio do rio atracado ao destroyer. "Yes, yes sir, come to the comunications tower!" E lá fomos. Ali, por morse luminoso, transmitiu-se um "request fifteen minutes delay" que foi reconhecido de bordo sem, contudo, receber qualquer resposta que eu, inocentemente, tomei por positiva. Afinal, não era o Comandante um chefe fixe e amigo que até me deixava fumar as suas cigarrilhas e usar o seu champô quando tomava duche? Estava, com certeza, tudo bem. Assim já não havia problema com a falta de tempo. E a verdade é que, a partir daí, todo o processo se desbloqueou rapidamente e a tranquilidade voltou aos nossos espíritos.

Quando chegámos ao cais procurámos o escaler e nada! Que diabo, onde é que ele se meteu? Pior, horror dos horrores, ao olhar para o rio só lá estava o destroyer, do Faial nem sombra... A minha aflição não era maior que a do Master Sargeant convicto de que a culpa dos atrasos lhe seria atribuída. Ali estava eu, calça e sapato branco, camisa da mesma cor e manga curta e umas meras rupias do troco da aquisição no Depósito... e os malditos balões e luvas. Só havia uma coisa a fazer: O "Gonçalves Zarco" estava na doca seca, em terra. Disse ao Master Sargeant que me levasse áquele navio e não se preocupasse mais com o assunto que eu cá me desenrascaria. E assim aconteceu. Ele despediu-se, talvez mais aliviado, e foi à sua vida.

Quando entrei no navio, com todo aquele arraial, o ofícial de serviço, que era o Almeida e Costa, a quem relatei a minha desgraça,

Velha Goa.

ficou entupido e disse que o melhor era ir ao Comandante, CTEN Garcia Braga. Assim fizemos e, para minha ainda maior aflição ele diz-me: "Oh Conceição Silva como é que isso é possível? O Cristiano tinha alguma coisa contra si?" "Eu acho que não, Sr. Comandante, mas já não sei..." "É que a sua situação é muito grave! Como é que o Cristiano faz uma coisa destas? tem a certeza que o navio não está á sua espera? Oh Almeida e Costa diga ao patrão do nosso escaler que leve o tenente Conceição Silva rio abaixo que o Faial deve estar a pairar perto da foz".

Assim se fez. Navegámos uma boa meia hora até á foz. Nada! "patrão vamos embora..." Mais meia hora de pensamentos negros durante o regresso. Volto ao Comandante e informo-o da triste realidade. Ele afivela uma máscara que não deixava dúvidas a ninguém e manda chamar o Telmo, oficial de comunicações, a quem diz: "faça uma mensagem para o Estado-Maior da Armada informando que o 2TEN Conceição Silva faltou ao embarque no seu navio" etc.,etc. E repetiu para mim "Não sei o que é que isto vai dar mas de bom é que não é de certeza! Vá para cima e almoce que já está na hora"

Da camarinha do Comandante até á câmara do navio, onde o almoço já começara, tive tempo para pensar em definitivo: "pronto, aqui terminou a minha carreira de oficial de Marinha!"

Já na câmara, todos os meus camaradas me tentavam consolar: Leal Coelho, Telmo e Preto, iam-me dizendo "eh pá eu empresto-te uma farda, eu empresto-te dinheiro, alojas no meu camarote, não há de ser nada...(ai não que não é!) e amanhã, claro, entras de serviço, dizia o 1TEN Silva Horta, imediato do navio. Todas estas ajudas psicológicas não conseguiam, entretanto, amenizar o meu desastroso estado de espírito que só conseguia pensar no pior. Não tinha o Comandante referido a gravidade da situação? E, foi no meio de uma refeição de cujo conteúdo nem me consigo lembrar que, de repente, surgiu um raio de luz! O Almeida e Costa aparece na câmara e exclama: "oh *rôlhas* o escaler do teu navio está ali atracado ao cais!" "Esta agora!" pensei eu, mas, ainda antes do pensamento terminado, já eu disparara, portaló fora, carregado com as imbambas que tanto sofrimento já tinham causado!

É claro que, após o patrão do escaler me ter explicado o que acontecera, caí em mim e percebi, bem, toda a irresponsabilidade da minha actuação. O comandante tinha definido, com as autoridades portuárias, que a saída seria ás dez horas em ponto. Não querendo alterar o que fora acordado, embora tivesse confirmado a recepção da minha mensagem, resolveu partir mesmo áquela hora, ficando a pairar, não na foz do rio, mas fora da barra. Esta, sendo ladeada por dois altos promontórios, não permitia que o navio fosse visto do rio.

Durante o percurso os meus pensamentos não eram já, talvez, de total liquidação da carreira mas, nem por isso, deixavam de estar carregados de intensas nuvens negras... Procedimento tão irresponsável tinha, por força, que ter graves consequências. Ao acostarmos ao navio, o Gualdino, debruçado à amurada pergunta-me: " oh Conceição Silva você, "ao menos", trouxe as luvas e as defensas?" "trouxe, trouxe" respondi eu, atirando-as para cima. Lá subi a escada de quebra-costas e, já dentro do navio, ele diz-me que o Comandante estava à minha espera na ponte alta. Prevendo o pior, ainda perguntei pelo Moreira, sempre era um auxílio mais próximo... "está no camarote e nem o quer ver!"

Karachi - "Faial" em doca.

A adrenalina deu mais um salto, ajudada ainda, pelo completo silencio dos elementos da guarnição que, à medida que eu ia passando no convés, me olhavam como quem olha um cordeiro a caminho do matadouro. O trajecto para a ponte foi penoso e a subida pela escada de quebra-costas até à ponte alta foi o sacrifício final. Chegado lá acima perfilei-me, em rígido sentido e, sem desfazer a continência, perguntei: "o Senhor Comandante dá licença?" O Comandante Cristiano que, debruçado na amurada, olhava o horizonte à proa do navio, de costas para o moralmente esfarrapado e ínfimo 2TEN, não respondeu e assim se manteve durante um espaço de tempo (de meu intenso sofrimento), que me pareceu ser de uma hora, pelo menos.

Segundos-Tenentes Conceição Silva e Cristovão Moreira em Malta.

Hoje, ao recordar este episódio que tanto significou para mim, penso que deve ter sido uma hora de, talvez, quinze segundos...

Após essa interminável demora, voltou-se lentamente, olhando-me bem nos olhos, e, após mais uns longos segundos que me convenceram do desastre iminente, com um sorriso inquiriu: "oh Conceição Silva você percebeu?" "sim senhor Sr. Comandante, percebi e nunca mais me esquerei!" E nunca me esqueci, ao longo da minha vida, de como um autêntico Comandante, de elevada estatura moral e humana, pode dar uma verdadeira lição a um inexperiente subordinado que pisou o risco, com elegância, sem o humilhar e, porque não, até com uma boa pitada de humor! Era assim o 1TEN Manuel António Pereira Cristiano de Sousa de quem, com saudade, guardo tão boas recordações...

Nunca cheguei a saber se a mensagem para o E.M.A. seguiu ou foi cancelada...

O nosso regresso ao Continente reservava-nos, ainda, uma surpresa, que, fazendo parte da vida do mar, nunca é recebida com alegria. De facto, depois de termos escalado Aden que era o paraíso das máquinas fotográficas e dos "radiograms" da altura (onde adquirira a minha Leica M3 por metade do preço de Lisboa), seguido de Port Said, entrámos no Mediterrâneo, escalando Malta, sem qualquer novidade. Entretanto, a partir daí, o tempo foi-se deteriorando e um forte temporal começou a abater-se sobre o navio. Recordo o valente Faial a caturrar, com cada vez mais violência, até parecer um submarino a descer a cava da onda e a enfiar quasi por inteiro na onda seguinte. O panorama estava a tornar-se sombrio e o Comandante decidiu arribar à Argélia para evitar qualquer dissabor. Há males que vêm por bem...

Mal sabíamos nós que, durante a nossa estadia nessa ex-colónia Francesa, seríamos testemunho (pelas notícias) do primeiro acto terrorista nela praticado.

Um conhecido médico fora à pesca, para local ermo, e fora atacado, tendo levado uma facada no pescoço. Conseguiu, ainda, chegar ao carro e conduzir até ao hospital, mas acabou por morrer por ter perdido muito sangue. Este era o prelúdio do que viria a seguir e que todos conhecemos.

A nossa viagem terminou, pouco depois, em Lisboa, sem mais incidentes. Como normalmente acontecia nessa época, cada um foi destacado para outras funções, terminando aqui um período intenso da minha vida de marinheiro de que guardo tantas saudades, como boas recordações.

Tomás George Conceição Silva
GENERAL PILAV

Fotos do autor

N.R.P. "Andorinha"

1974 – 2005

E assim se fez a história de uma "passarinha" que um dia chegou ao fim.

Foi a 20 de Dezembro de 1974 que a lancha de fiscalização pequena "Andorinha" (P1164), a terceira das cinco lanchas que constituíram a classe "Albatroz", era aumentada ao "Efectivo dos Navios da Armada".

Construída no Arsenal do Alfeite, foi desenhada, segundo a memória descritiva original para operações de patrulha costeira e dos rios de Portugal em África. Situação que nunca se viria a concretizar devido ao processo de descolonização resultante da Revolução de Abril de 1974.

Em 21 de Janeiro de 1975, largou para o mar para efectuar a compensação das agulhas e a 7 de Maio desse mesmo ano iniciou a sua primeira missão de fiscalização de pesca na costa Algarvia, principalmente ao largo de Vila Real de Santo António.

Apesar de denominada como lancha de 20 nós, foi concebida para atingir uma velocidade contínua de navegação em serviço de 18 nós, propulsionada por dois motores diesel Cummins de 12 cilindros em "V" de 750 HP cada, motores estes que manteve até ao final da sua vida.

Com um comprimento fora-a-fora de 21,88 metros e uma boca de 5,25 metros, apresentava um calado máximo de 1,6 metros e um deslocamento 52 toneladas.

Para a alimentação dos equipamentos de bordo o navio estava equipado com dois grupos electrogéneos e na sua falta os equipamentos essenciais eram alimentados por um grupo de baterias de 24V.

Foi inicialmente armada com uma peça Oerlinkon de 20mm a vante e uma metralhadora Browning de 12,7mm a ré, entre outro armamento portátil. Posteriormente, foi retirada a Browning, de forma a colocar uma balsa salva-vidas no seu lugar. Com a substituição, em 1998, da peça de 20mm por um alador de artes de pesca, a rotina das missões do navio sofreu uma substâncial modificação. A Andorinha passou então a dedicar, quase exclusivamente, o seu tempo de missão à importante e inédita fiscalização das artes caladas no mar utilizando a sua nova capacidade de poder recolher com facilidade, uma teia de covos ou uma rede de tresmalho.

A guarnição foi sempre constituída por um oficial, um sargento e 6 praças e teve como primeiro comandante o STEN Artur Augusto Leal Mimoso.

O seu empenhamento operacional focalizou-se principalmente na fiscalização das águas costeiras de jurisdição nacional, especialmente na Zona Marítima do Sul, onde esteve regionalizada por largos anos. Após a montagem do referido alador passou também a efectuar missões à Zona Marítima do Norte e Zona Marítima do Centro, tendo assegurado sempre o serviço de busca e salvamento marítimo na zona marítima onde se encontrava.

Além destas missões efectuou outras missões, como por exemplo: interdição de áreas para exercícios de fogos, de submarinos, de mergulhadores, presenças navais, combate à poluição, etc...

O último dia de serviço activo é sempre um pouco nostálgico, em especial para aqueles que nele serviram e, para o N.R.P. "Andorinha" esse dia foi a 3 de Abril de 2003. Contudo o seu abate aos "Efectivo dos Navios da Armada" só ocorreu depois de 29 anos de tão bem servir nas fileiras da Armada Portuguesa, no passado dia 1 de Agosto de 2005. Para todas as suas guarnições fica o devido reconhecimento. A Marinha e o País agradecem ao N.R.P. "Andorinha".

(Colaboração da Esquadrilha de Navios Patrulhas)

COMANDANTES DO N.R.P. "ANDORINHA"

STEN	Artur Augusto Leal Mimoso	06DEZ74 – 01SET75
ASP RN	Filipe Silva de Castro Vilas-Boas	01SET75 – 16AGO76
STEN	Miguel de Sousa Ramos Maximiano	16AGO76 – 15NOV77
2TEN	Augusto José Brito da Silva	15NOV77 – 02OUT78
2TEN	Mário Manuel Lajoso	02OUT78 – 10DEZ79
ASP RN	Luís Filipe Villacastrim da Graça Reis	10DEZ79 – 03JAN80
ASP RN	José Jorge Pinto Ribeira Torres	03JAN80 – 16SET80
ASP RN	António Manuel Perez da Silva Babo	16SET80 – 29SET81
ASP RN	Rui Manuel Perdigão dos Santos Coelho	29SET81 – 08ABR83
ASP RN	Francisco Luís Gomes Osório Bernardo	08ABR83 – 14MAR84
ASP RN	José Carlos Baptista do Nascimento e Silva	14MAR84 – 29MAR85
ASP RN	Henrique Duarte Repolho	29MAR85 – 02ABR86
ASP RN	Victor Manuel Pinhanços dos Santos	02ABR86 – 05JUN87
ASP RN	Jorge Manuel Moita Nunes Pereira	05JUN87 – 15SET88
ASP RN	Mário Alberto Soares Branco	15SET88 – 17MAI89
ASP RN	Paulo Alexandre das Neves Franco	17MAI89 – 30NOV89
ASP RN	Rui Manuel Santos de Oliveira Nunes	30NOV89 – 30OUT91
GMAR	Carlos Manuel Baião Monteiro	30OUT91 – 06SET93
2TEN	Paulo Jorge Oliveira Inácio	06SET93 – 14JUL95
2TEN	Raúl Castela Repolho	14JUL95 – 27AGO97
2TEN	Luís Miguel Escudeiro da Costa Cabral	27AGO97 – 10SET99
2TEN	João Marco F. A. Severino Lourenço	10SET99 – 18SET01
2TEN	Paulo de Carvalho dos Santos Garcia	18SET01 – 02ABR03

IMPORTANTE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA DOADA À MARINHA

● No passado dia 30 de Janeiro o VALM Vicente Almeida d' Eça, em cerimónia realizada na sua residência, fez a doação à Marinha de documentação relativa aos períodos em que exerceu os cargos de Comandante da Defesa Marítima da Guiné e da Força Naval que transportou os últimos efectivos ali estacionados à data da independência, de Alto Comissário de Cabo Verde e de Presidente da Comissão de Inquérito de Escutas Telefónicas.

Este importante espólio vai permitir aos leitores do Arquivo Histórico da Marinha o estudo da notável actuação da Armada na Guiné durante os derradeiros meses que antecederam a independência daquele território, assim como o modo digno e exemplar como foi realizada a descolonização do arquipélago caboverdiano.

PROTOCOLO ENTRE O CNED E O INSTITUTO CAMÕES

● Desde Julho de 2003 que a Marinha através do Centro Naval de Ensino a Distância (CNED) mantém em vigor um protocolo de colaboração mútua com o Instituto Camões (IC), Instituto Público.

O CNED tem disponibilizado ao Centro Virtual Camões a utilização dos seus meios para a gravação de ficheiros áudio e conversão de vídeo analógico ou em formato digital. Assim, é possível potencializar o Estúdio de gravação áudio existente bem como os sistemas de edição e correcção de som de forma oportuna, sempre em consonância com as necessidades temporais dos projectos.

Já no campo do vídeo podem ser convertidos clips de vídeo para ficheiros a serem lidos ou descarregados a partir da Internet e integrados no âmbito dos projectos do referido Instituto.

Por parte do CNED, dadas as necessidades de gravações áudio para suporte dos CD's ou DVD's que são regularmente emitidos e realizados, como apoio à instrução em quase todas as disciplinas do Curso Secundário do Ensino Recorrente - na modalidade de Ensino a Distância – tem o IC permitido que elementos seus, já com ampla experiência de dicção e de gravações ao vivo, se prestem a colaborar em projectos específicos – muitos já completados e editados – em complemento dos manuais aqui concebidos.

Também se tornou possível ter acesso a uma multitude de publicações relevantes para as respectivas actividades. Mas mais importante que isto ambas as instituições procedem ao intercâmbio de experiências na área da Formação a Distância baseada na Internet e na construção de comunidades virtuais de aprendizagem, bem como de conhecimentos tecnológicos úteis à prossecução dos respectivos objectivos.

TOMADA DE POSSE DOS ÓRGÃOS SOCIAIS DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA
BIÉNIO 07/08

● No passado dia 10 de Fevereiro, realizou-se no Salão Nobre da sua Sede Social em Lisboa, a cerimónia de tomada de posse dos Órgãos Sociais do Clube para o biénio 2007/2008.

Presidiu à cerimónia a convite do Clube, o Comandante Brás da Silva que estava em representação do Almirante CEMA.

Para além de muitos associados e familiares, estiveram presentes representantes dos Clubes Militares, (CMN, CSFA) das associações sócios profissionais de militares, dos clubes e associações sócio-recreativas desta típica zona da cidade. Associaram-se igualmente ao evento representantes do poder autárquico que esteve representado pelo Comandante Homem de Gouveia em representação do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, e um representante da Junta de Freguesia de S. Vicente de Fora.

Na sua alocução o Presidente da Direcção, Francisco Martins, agradeceu à Marinha a colaboração, a cooperação e ajuda que vem prestando ao Clube, e disse da vontade do DAS em aprofundar as excelentes relações institucionais existentes entre o Clube e a Marinha.

No final da cerimónia realizou-se um Porto de Honra em ambiente de grande camaradagem como é timbre da Família Naval.

AVISO – ACADEMIA DE MARINHA – "PRÉMIO ALMIRANTE SARMENTO RODRIGUES"

● Está aberto o concurso na Academia de Marinha, até ao dia 28 de Setembro de 2007, para atribuição do "Prémio Almirante Sarmento Rodrigues".

O "Prémio Almirante Sarmento Rodrigues" destina-se a impulsionar e dinamizar a pesquisa, a investigação científica e o estudo da história das actividades marítimas dos Portugueses.

O referido Prémio, é constituído por um diploma e por uma quantia pecuniária no valor de 5000 € (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.

Os trabalhos apresentados a concurso devem dar entrada na Academia de Marinha até ao dia **28 de Setembro**.

O Regulamento do Prémio está à disposição dos concorrentes na Academia de Marinha.

Para mais pormenores pode ser contactada directamente a Academia pelos telefones 21 325 54 93 e 21 342 81 05, ou fax 21 342 77 83, e-mail: *academia.marinha@marinha.pt*, ou por escrito para: *Edifício da Marinha Praça do Município – 1100-038 LISBOA*

CONVÍVIO – "FILHOS DA ESCOLA" DE 1951

● Realiza-se no dia **5 de Maio** em Vila de Rei, o convívio dos "Filhos da Escola" de 1951 que comemoram os 56 anos do Juramento de Bandeira.

Os interessados devem contactar com: SAJ CE REF Fernando Pinheiro: Telef.l 212762715, TM 917106070; SAJ L REF José Lavadinhas: Telef. 212535384

CONVÍVIO – "FILHOS DA ESCOLA" 1957 – 50º Aniversário

● Realiza-se no dia **3 de Junho** o convívio comemorativo da entrada para a Armada dos "Filhos da Escola" de 1957. O almoço efectuar-se-á no restaurante "Os Severianos" nas proximidades da Lourinhã. Haverá autocarros com saída do Portão Verde. Os interessados deverão contactar o SCH Chefe Correia TM 91 7610407 e SAJ SE Horta TM 93 6713034 ou 21 2592151.

1ª GUARNIÇÃO DO NRP "MAGALHÃES CORRÊA"

No passado dia 10 de Março reuniram-se mais uma vez, no Clube de Tiro ao Chumbo do Biscaínho (Coruche), os elementos que fizeram parte da primeira guarnição do NRP "Alm Magalhães Corrêa" (1968-1971).

Após uma missa celebrada em memória dos já desaparecidos, juntaram-se todos em alegre convívio com o Grupo Folclórico do Biscaínho a que se seguiu um lauto almoço. Tudo organizado, como habitualmente, pelo Sr. João Faria antigo Artilheiro – dos que acertam no alvo e na caça! – do navio.

Já lá vão 39 anos, mas as histórias, as recordações e a camaradagem continuam vivas na memória de todos.

COMEMORAÇÃO DOS 130 ANOS DO FAROL DO ARNEL

A Autoridade Marítima, através do seu órgão local – a Capitania do Porto de Ponta Delgada/Comando Local da Polícia Marítima de Ponta Delgada – em colaboração com a Direcção de Faróis e da Câmara Municipal de Nordeste, assinalou no dia 18 de Novembro de 2006 o 130.º aniversário do estabelecimento do Farol do Arnel (RA 380NOV04).

Estiveram presentes nas comemorações, para além do Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima, que presidiu, do Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, do Director de Faróis e do Capitão do Porto de Ponta Delgada, as seguintes entidades: Dr. Rogério Feio – Inspector Regional das Pescas, em representação da Secretaria Regional do Ambiente e do Mar e do Subsecretário Regional das Pescas, o Dr. José Carreiro – Presidente da Câmara Municipal da Vila de Nordeste, o Dr. Joaquim Semedo – Director do SIS na Região Autónoma dos Açores, o Presidente da Junta de Freguesia de Nordeste, outras personalidades locais, familiares e amigos daquele concelho nordestino.

As cerimónias iniciaram-se com o descerramento de uma placa alusiva ao evento no átrio exterior do farol, pelo VALM DGAM/CGPM, seguindo-se uma missa celebrada no Farol do Arnel, pelo ouvidor eclesiástico de Nordeste; uma breve dissertação alusiva ao evento, pelo Sr. Romualdo Silva (ex-escrivão da Capitania de Ponta Delgada); a alocução do VALM DGAM/CGPM; as palavras de agradecimento relativas à efeméride, pelo Presidente da Câmara Municipal de Nordeste e a inauguração de uma exposição temática sobre o assinalamento marítimo preparada pela Direcção de Faróis e de uma exposição repositória de factos históricos importantes para o farol, preparados pela actual guarnição do Farol do Arnel.

O Farol do Arnel e as referidas exposições mantiveram-se patentes ao público até ao final do ano de 2006, atendendo ao significativo interesse verificado, consubstanciado no elevado número de visitantes registado.

(Colaboração da Capitania do Porto de Ponta Delgada)

5º ALMOÇO DE ANO NOVO DO NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA

Em respeito pelo que vem sendo já uma tradição, o Núcleo de Radioamadores da Armada (NRA) teve este ano, uma vez mais o seu Almoço de Ano Novo. De facto, já *ao ano cresciam barbas* quando os radioamadores consertaram a data de 17 de Fevereiro último para o *vitamínico*, que teve lugar, no restaurante "*Xaramba*", nas imediações do Alfeite.

Foi uma agradável tarde de convívio. Cerca de vinte radioamadores do Núcleo estiveram presentes, contando entre si com alguns ilustres convidados nomeadamente o VALM Duarte Lopes, também ele radioamador e membro do NRA, o Dr. Miguel Andrade da Associação de Radioamadores do Litoral Alentejano e o Engº Duarte Couto, ilustre empresário e amigo do Núcleo.

Após o *vitamínico* um representante no Núcleo fez a apresentação do Diploma "Almirante Gabriel Prior", instituído recentemente pelo NRA em honra daquele que, sendo radioamador, foi também um dos grandes impulsionadores da onda curta em Portugal aplicada quer ao radioamadorismo quer ás comunicações navais.

Sch CE A. Gamito (CT1CZT)

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.
Rua do Campo, 16 – S.Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt **www.manferrostaal.com**

ThyssenKrupp Marine Systems
A Company of ThyssenKrupp Technologies

A COMIDA QUE MAIS ENGORDA

"Tenho de deixar de comer pão, acho que é isso que me engorda"....
"Talvez o pior sejam os bolos e os chocolates, mas eu nem como muitos...."
"Não sei, nem uso açúcar, se calhar tudo me engorda, até a água..."

● São muitos os "bodes expiatórios" para aqueles quilos que se vão acumulando ao longo de meses e de anos. Muitas vezes até nem parece existir uma explicação para tal, como se de uma injustiça da natureza se tratasse e não houvesse qualquer abuso alimentar.

Será que é isto que se passa na grande maioria dos casos? A resposta perentória é: não!

O que se passa é que se ingere mais calorias do que as necessárias para manter o peso estável.

Nesta perspectiva, é possível afirmar que há alimentos que mais facilmente contribuem para aumentar as calorias ingeridas no dia-a-dia e assim exceder aquelas de que necessitamos para manter o peso estável. É assim que muitas vezes se acumulam gramas e quilos ao longo do tempo. Como diz o velho ditado, "grão a grão enche a galinha o papo". Então que "grãos" são esses que mais engordam? Os mais gordurosos. Os mais açucarados. Ou pior, os mais gordurosos e açucarados.

Em termos genéricos tudo o que é mais rico em gordura é mais rico em calorias. Por exemplo, uma batata cozida não chega a ter 100 calorias, mas se a mesma batata fôr frita aos palitos já tem o tripo das calorias... e se fôr de pacote, frita às rodelas, tem pelo menos o quíntuplo das calorias, ou seja, mais de 500 calorias.... Portanto, não será tanto a batata que engorda, mas antes a gordura que ela contém. O mesmo é válido para o pão: uma torrada com manteiga de pão de forma da pastelaria tem cerca de 400 calorias, ou seja, mais do que duas carçacas com queijo fresco.... Até algumas bolachas, mesmo integrais, podem conter mais calorias do que outras bolachas tipo maria ou torrada e quase o dobro das calorias do mesmo peso de pão, só porque têm muita gordura. Uma mão cheia de amendoins tem mais do que o quíntuplo das calorias do que uma mão cheia de tremoços, pois os amendoins também contêm muito gordura e os tremoços pouca.

Passando agora para os alimentos açucarados, muitos deles podem ser responsáveis pelo aumento do peso porque nos fornecem energia muito rapidamente e que, se não fôr consumida nas próximas horas, é transformada em gordura no nosso organismo e armazenada. Rebuçados, sugus, chupas, pastilhas elásticas, gomas, são exemplos de guloseimas obviamente ricas em açúcar. Mel e compotas também contêm muito açúcar. Mas até os sumos de fruta naturais e a própria fruta (alimento saudável, sem dúvida) podem engordar, se comidos acima da conta... Pior são os refrigerantes, quase todos excessivamente açucarados, como é o caso dos refrigerantes de cola dos quais cada lata (333 cl) contém o equivalente a 5 pacotes de açúcar, daqueles vulgares de 8 gramas, dos cafés.

Por último, a dupla "muito doce e gordurosa" que é também a mais perigosa porque é a que mais engorda e a que mais desregula o apetite, tornando-o cada vez mais guloso e insaciável. Os exemplos são inúmeros, muitos dos quais oferecidos pela indústria alimentar: madalenas, bolicaos, queques, bolachas, cereais de pequeno almoço, croissants, chocolates, gelados... Por isso é que muitas vezes nos chegam aquelas imagens dos filmes americanos, todos muito gordos e comilões a tempo inteiro, ávidos de "comida de plástico" e não da verdadeira comidinha, a tradicional e naturalmente mais saciante.

Infelizmente basta comer mais 500 calorias por dia do que aquelas de que necessitamos para acumularmos mais 2 kg ao final de um mês. Sem algum cuidado e conhecimento de causa, facilmente podemos cair no perigo de cometer abusos e escolher alimentos que mais engordam, apesar de muitas vezes aparentemente saudáveis, como é o caso de muitas bolachas, mesmo as ditas "dietéticas" e de grande parte dos cereais de pequeno almoço, incluindo alguns daqueles que contêm fibras.

Para aqueles que se sentem injustiçados ou admirados com o acumular de quilos ao longo dos tempos, talvez parte da solução passe por um olhar mais atento à composição dos alimentos, particularmente os produtos que a indústria alimentar nos oferece. Com pequenos gestos e opções orientadas no dia-a-dia é possível abdicar de umas calorias extra, continuando a usufruir do prazer de comer e mantendo o peso e o apetite estáveis. Pequenos pormenores que podem fazer grandes diferenças...!

Mariana Brito
2TEN TSN

VIII SIMPÓSIO INTERNACIONAL DA AFCEA-PORTUGAL

● A AFCEA Portugal vai organizar o VIII Simpósio Internacional, subordinado ao tema "Intelligence", no IESM, em Lisboa, nos dias 8 e 9 de Maio de 2007.

Este Simpósio, conta com uma significativa participação da Marinha, designadamente do IH, da DGAM e do Comando-Geral da Polícia Marítima, nas sessões sobre "Infra-estruturas" e "Segurança das Fronteiras". Nas outras sessões, haverá apresentações dos ramos das Forças Armadas, das Forças de Segurança, do "Joint Command Lisbon" e intervenções dos Serviços do Sistema de Informações da República Portuguesa.

O Almirante CEMA integra a Comissão de Honra do referido Simpósio, o qual é presidida pelo Ministro de Defesa Nacional.

De Novo o E.T.O.

Parece-me que já tinha deixado no ar a ameaça de voltar à carga com histórias passadas "à boca" do nosso já conhecido Equipamento Transmissor de Ordens ou - para os amigos - E.T.O.. Aqui a cumpro, não sem antes dar aos meus incautos leitores a última oportunidade de desviarem os olhos destas perigosas linhas antes de se verem irremediável e inapelavelmente enleados na anestesiante xaropada que se segue… Continuam comigo? Honra aos valentes! Então, cá vai disto…

Os pequenos episódios que passaremos a relatar tiveram o seu sucesso a bordo da nossa velha/nova "Vasco da Gama", durante aquele famigerado treino em águas britânicas designado por *Operational Sea Training* ou, simplesmente, OST, que, conforme anteriormente referido, se prestava a monumentais argoladas pelos menos experientes em semelhantes lides, como é o caso deste vosso camarada.

Ora, começava o dito treino por uma espécie de teste de diagnóstico, um verdadeiro tratamento de choque conhecido por *Staff Sea Check*, em que o navio, já ao largo, era verdadeiramente tomado de assalto por toda a equipa de avaliação, os temíveis *sea raiders*. Estes, em vagas sucessivas, entravam pelo portaló e inspeccionavam a barca "de fio a pavio", serviço a serviço, do mastro da bandeira ao pau de jaque, da quilha ao tope do mastro, de modo a obter uma primeira - mas já profunda – impressão do estado do material e da organização de bordo.

Nesse primeiro "recontro" fui encarregue de acompanhar o avaliador responsável pela "área do Imediato", um indivíduo alto, magro, seco e muito curtido por aquilo que se adivinhava ter sido uma longa vida de mar. Não me recordo, já, do seu nome, mas nunca mais esqueci a alcunha que lhe atribuímos, mercê da falangeta enegrecida (em consequência de algum recente entalão) de um dos seus mindinhos: "Unha Negra". Pois nada escapava a este indivíduo: uns grãozinhos de pó por cima de algum encanamento, uma cortina solta, umas gotas de água por enxugar na superfície de um lavatório ou mesmo um cacifo por trancar (chegou ao extremo de fazer referência a todas as carteiras que encontrou "à mão" e de registar as quantias em dinheiro que estas continham). Escusado será dizer que ao fim de duas horas eu tinha os ouvidos a zunir, além de ter gasto dois ou três blocos em anotações. Desembarcados os "enfegas", corri logo a pôr o Oficial Imediato ao corrente da "escovadela". Este encarregou-me de passar a informação a toda a guarnição e de verificar o cumprimento da infindável lista de recomendações. Nos primeiros dias assistimos a assinaláveis melhorias, mas cedo ficou claro que seria impraticável manter aquele ritmo durante as seis semanas que ali íamos passar! Combinámos, então, um procedimento original: sempre que fosse detectada a aproximação daquele terrível inspector seria efectuado um aviso pela instalação sonora do navio, de modo a permitir ao pessoal aprimorar um pouco mais a apresentação das instalações enquanto eu convidava o homem para um cafezinho e o entretinha com "dois dedos" de conversa. E o aviso era tão curto e conciso como expressivo em toda a sua sinistralidade: "GUARNIÇÃO… UNHA NEGRA A BORDO! UNHA NEGRA A BORDO!".

Nos períodos de treino de mar, o embarque – pela "fresquinha" - e desembarque – ao fim da tarde - da equipa de avaliação tornou-se uma verdadeira rotina. Durante as ditas manobras, um certo camarada, cuja identidade não vou revelar para não me envergonhar junto dos amáveis leitores, tinha a seu cargo o estabelecimento de comunicações em fonia com o *Harbourmaster* e com os mestres dos rebocadores que faziam o transbordo de pessoal. Pois em certa altura foi necessário efectuar um aviso para os avaliadores comparecerem em determinada zona do navio. Como o referido camarada se "desembrulhava" razoavelmente no Inglês, foi-lhe solicitado que efectuasse o aviso, pois o Cabo de Quarto estava atrapalhadíssimo com aquela tarefa. Saltando do microfone do VHF[1] para o "falinhas" do E.T.O., fez, então, uma impecável alocução na língua de Shakespeare… Só "borrou a pintura" mesmo no final, quando se esqueceu de que não estava a comunicar via rádio e encerrou o breve discurso com a expressão de serviço "*OVER*" ("Escuto").

Mas nunca o E.T.O. era tão manipulado como nas "guerras de Quinta-Feira" (as esgotantes "*Weekly Wars*"), em que o pessoal era "espremido" à máxima taxa de compressão e se tornava necessário fazer avisos quase de minuto a minuto, fosse da Ponte, a estabelecer a interdição de circular nos exteriores, do Centro de Operações, a dar um panorama da evolução do "combate", ou mesmo da Central de Limitação de Avarias, a fazer um ponto de situação dos vários "sinistros" que afligiam o navio. É que toda a guarnição - toda mesmo, sem qualquer excepção! - tinha de estar permanentemente a par do "filme" que se desenrolava naquele momento e os "enfegas" dos "bifes" chegavam ao ponto de ir perguntar ao padeiro,

enfiado no seu cantinho, quantos aviões nos estavam a "atacar", qual a classe do submarino que operava naquela área, quem era o chefe do destacamento que combatia o "incêndio" no paiol do Mestre e quantas "baixas" já tínhamos sofrido. Não será, decerto, difícil imaginar a verdadeira agressão cacofónica a que os nossos pobres ouvidos eram constantemente sujeitos em tais ocasiões!

A avaliação final, então, era mesmo de morte! Aí todas as situações possíveis e imaginárias eram simuladas quase em simultâneo. No culminar da acção, a plataforma, "atacada" por terra, mar e ar, sofria vários "rombos" e "incêndios", ficava com o leme e a propulsão "avariados" e via uma parte da sua estrutura (normalmente a Ponte ou o Centro de Operações) ser "levada" por uma "explosão", na qual metade dos elementos da guarnição ficavam "mortos" ou "feridos". Para cúmulo era precisamente nessas alturas que se recebia ordem de efectuar um reboque ou um reabastecimento.

E foi, justamente, neste importante ponto de viragem que o nosso Chefe do Departamento de Operações (CDOPs), ao difundir "para a geral" um ponto de situação, chamou a atenção para novos desenvolvimentos: "… E mais se informa que o navio X acaba de comunicar que ficou sem máquinas.". Fez, aí, uma pausa para tomar fôlego e rematou, então: "DE CDOPs PARA IMEDIATO: CHEIRA-ME QUE VEM AÍ REBOQUE!".

Todo o navio pareceu mergulhar num silêncio comprometido até que, no outro extremo, o Imediato se chegou ao "falinhas" da Central de Limitação de Avarias (já tinha mencionado que existiam três deles, um em cada centro de decisão?) e respondeu à letra ao recado: "DE IMEDIATO PARA CDOPs: TAMBÉM ME CHEIRA!".

A risota subsequente foi a válvula de escape de toda a tensão acumulada até ali. Era a descompressão final. Claro que os "bifes" não "apanharam" pitada… Ou talvez tenham apanhado, pois, num repente, decidiram, entre eles, que já tínhamos levado a nossa "dose". E deram o exercício por terminado. Chegava ao fim um período de intensíssima actividade e de pressão constante, embora não tivesse sido o "bicho-de-sete-cabeças" que alguns nos tinham "pintado". Dele guardo boas e más recordações, mas dali me ficaram, sobretudo, valiosas lições para o futuro. Isto, claro, sem falar de algumas interessantes experiências sociais, que espero trazer um destes dias a estas páginas, sob a capa de uma outra história…

J. Moreira Silva
CTEN

Nota

[1] Para quem não sabe: *Very High Frequency* [*radio*], ou [rádio de] muito alta frequência, equipamento habitualmente utilizado para comunicações a curta distância.

CONVÍVIOS

PILÕES NAVAIS ORGANIZAM ALMOÇO/PASSEIO NO TEJO

● No próximo dia **21 de Abril** os Pilões Navais vão organizar um almoço/passeio no Tejo a bordo da vedeta "Zêzere", com o seguinte programa:

1130 – Embarque na BNL, 1200 – Embarque na Doca da Marinha, 1200/1600 – Passeio/almoço, 1600 - Desembarque na Doca da Marinha, 1630 - Desembarque na BNL

Os interessados deverão contactar o CTEN Moreira Silva (tel. 933873747, e-mail moreira.silva@marinha.pt). As inscrições são obrigatórias, pois a lotação é limitada e o programa está sujeito a alterações.

DIA DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS

● Vai comemorar-se no dia **14 de Abril** o dia da Esquadrilha 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** através dos telefones: 313404 (rede int) (Of. Dia ES) ou 21 276 8233/14.

CARTA

Lisboa, 6 de Março de 2007

Meu Caro Roque Martins

Muito obrigado pela sua oferta de "Os Faróis de Portugal na Revista da Armada". Foi uma bela ideia juntar em livro o material que foi sendo apresentado Revista a Revista. Além da linda colecção de fotografias que o motivo proporciona passou a ser também um elemento rápido de consulta sobre "quase" todos os faróis.

Muitos parabéns.

(A partir daqui, meu Caro Roque Martins, gostaria que encarasse o que vou escrever, com complacência e bonomia.)

E escrevi "quase" porque, neste trabalho falta informação acerca de um farol fundamental (que se distingue da série de semelhantes bases existentes, porque esta – além do seu tamanho e qualidade - até dispõe de luz e lentes convencionais).

Como se recorda em 1 de Janeiro de 1980 um forte sismo assolou os Açores, e provocou (entre muitos outros acidentes) a queda de parte do Farol da Ponta do Topo na Ilha de S. Jorge.

Julgo que estava equipado ainda com o antigo aparelho lenticular de 3ª ordem, grande modelo, constituído por quatro lentes que foi considerado não só inutilizado como obsoleto, sendo de então para cá, substituído sucessivamente, por dois modelos mais recentes.

Quando por dever de ofício estava encarregado da montagem de um "farol" para a qual não tinha lentes - e conhecedor daquele triste acontecimento - recorri à Direcção de Faróis a qual, não só me ofereceu o material lenticular retirado do Farol da Ponta do Topo como disponibilizou pessoal especializado que, com grande paciência e profissionalismo, reparou e reconstruiu duas lentes, que assinalam galhardamente a sua presença em dias festivos.

Chamei-lhe "Farol do Conhecimento" e está instalado à entrada da Biblioteca Central da Marinha, ali junto à Igreja dos Jerónimos...

E, naturalmente, eu passei a acumular também a função de "faroleiro", não pertencente ao quadro, sem direito a vencimento.

Não se livra, paciente Amigo, de que eu – em rápida generalização - considere a sua acção divulgadora de conhecimentos e acontecimentos, junto de tão grande número de "faróis" e "faroleiros" também como a actuação de um grande "Director de "Faróis""...

Espero que o seu sentido de humor e a sua Amizade relevem esta brincadeira de querer inserir a Biblioteca Central de Marinha na Lista de Faróis...

Muitas felicidades para si e para a "Revista da Armada", no grande abraço que lhe envia o

Joaquim de Carvalho Afonso

P.S. A minha caligrafia está deplorável, por isso adoptei esta solução

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si

A qualidade é a nossa imagem de marca

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Ao longo de 70 anos temos vindo a desenvolver, produzir e comercializar instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT. Os nossos principais objectivos são a alta precisão, máxima qualidade, produtos e serviços de extrema confiança.

Presença local e global

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamos-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

Equipa especializada e inovadora

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esperamos o melhor, não apenas dos nossos produtos mas também da nossa equipa. Fazemos todos os possíveis para desenvolver e promover as aptidões dos nossos colaboradores, pois o nosso sucesso como empresa está directamente ligado ao desempenho, motivação e criatividade de todos eles. Esta é a nossa formula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 95

TAPE E–W PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS.

Norte (N):

♠ D 9 8
♥ 2
♦ A R 9 3
♣ R D 6 5 4

Oeste (W):

♠ 7 6 5 2
♥ R V 9 7 6
♦ 10 5
♣ 10 2

Este (E):

♠ 4 3
♥ D 8
♦ D V 8 6 2
♣ V 9 8 7

Sul (S):

♠ A R V 10
♥ A 10 5 4 3
♦ 7 4
♣ A 3

Todos vuln. Após a abertura em 1♣ de N, S entusiasma-se com os seus 16 pontos e vazas rápidas, e recebendo um apoio retardado em ♠ do parceiro atira-se para o chelem, apesar de saber que vai jogar com apenas 7 trunfos. Como deve S jogar para cumprir o contrato de 6♠, recebendo a saída a ♠7?

(Solução neste número)

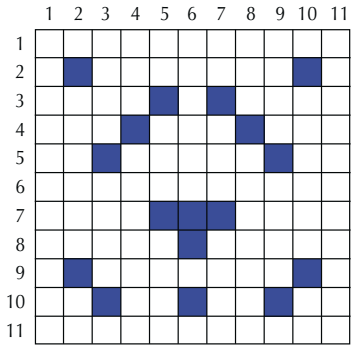
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 95

A saída a trunfo impediu S de fazer as suas 12 vazas facilmente com A♥+AR♦+AR♣+3 cortes de ♥ no morto e + 4 cortes na mão. Assim sendo, tinha de optar por jogar pelos ♣, mas faltando-lhe 6 cartas a distribuição mais provável seria 4-2 (48% contra 36 para 3-3). Por outro lado, os trunfos também deveriam ter a mesma distribuição, pois a probabilidade de estarem 5-1 seria apenas de 14%. Feita esta análise, a linha de jogo correcta será dar um golpe em branco a ♣ sem perigo de corte à 2ª, cortar uma ♥ no morto, destrunfar baldando os ♦93, jogar A♣ e entrar no morto em ♦ para fazer as restantes vazas. Este problema mostra como é muito importante jogar em função das probabilidades de distribuição ou colocação das cartas que nos faltam, questão relevante tratada em qualquer manual de bridge. Caso falhe, arranja pelo menos uma boa desculpa para dar ao seu parceiro.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 378



HORIZONTAIS: 1 – Ranchos de raparigas. 2 – Que tem cor de amora. 3 – Genuíno; Gostar muito. 4 – Rei de Israel, de 919 a 918 a. C. ; Criminoso; Espécie de albufeira (inv). 5 – Pronome pessoal; Estadista e historiador espanhol, nascido no reino de Murcia (ap); Preposição. 6 – Adoração das imagens. 7 – Cidade célebre, da Arábia Saudita; Capital do Hejaz e cidade santa dos Muçulmanos; Anel na confusão. 8 – Está ardente; Rodeei. 9 – Fabricante ou vendedor de odres. 10 – Pronome pessoal; Filha de Inaco, amada de Zeus, metamorfoseada em novilha; Batráquio; Ruim (inv). 11 – Teoria média que atribui todas as doenças à lesão de algum órgão.

VERTICAIS: 1 – O mesmo que arremetida. 2 – O mesmo que Tuvalu (pl); Antiga cidade da Caldeia, pátria de Abraão. 3 – Estaciona; O mesmo que *octa*. 4 – Gosto muito; Mudez. 5 – Letra grega; Grande curso de água natural que desagua em outro curso de água ou mar; Máquina hidráulica para tirar água (inv). 6 – Imaginário. 7 – Símb. Quím. do gálio; Lua na confusão; Invento (inv). 8 – Nome próprio feminino; Causem terror a. 9 – Sujeita; Insecto ortóptero, semelhante ao grilo, muito nocivo às plantas. 10 – Cidade da Turquia da Ásia (Lidia), a sueste de Esmirna; Antes do meio-dia. 11 – Movimento literário e artístico cujo fim é exprimir o pensamento puro excluindo toda a lógica e qualquer preocupação moral e estética.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 378

HORIZONTAIS: 1 – Raparigadas. 2 – Amorado. 3 – Mero; amar. 4 – Ela; reu; air. 5 – Ti; aiala de. 6 – Icon; latria. 7 – Meca; eanl. 8 – Estua; orlei. 9 – Odreiro. 10 – Tu; io; ra; am. 11 – Organicismo.

VERTICAIS: 1 – Remetimento. 2 – Elices; ur. 3 – Para; octo. 4 – Amo; anaudia. 5 – Ro; rio; aron. 6 – Irreal. 7 – Ga; ula; oirc. 8 – Ada; aterrai. 9 – Doma; ralo. 10 – Aidine. 11 – Surrealismo.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG Emanuel José de Santo António de Pinto e Lobo nomeado Chefe da Repartição de Militarizados e Civis da Direcção do Serviço do Pessoal, em substituição do CMG Carlos Alberto Restani Graça Alves Moreira ● CFR Rui Fernando Amoroso Marrafa Santos Amaral nomeado Chefe do Estado-Maior do Comando da Zona Marítima dos Açores em substituição do CMG Joaquim Alves Barroca ● 1TEN Nuno Filipe Lourenço Morgado nomeado Comandante do NRP "ZAIRE", em substituição do 1TEN Pedro Manuel Cruz dos Santos Jorge ● 1TEN António Fernando de Almeida Marques nomeado Chefe da Secção de Operações do Comando da Zona Marítima dos Açores em substituição do CTEN Paulo Luís Silva Neto ● 1TEN SEG Mário Júlio Teixeira Pinto nomeado Chefe do Serviço de Apoio da Capitania do Porto de Faro, em substituição do CFR OT RES Manuel Veríssimo António ● 1TEN SEG Paulo César Mosca Rodrigues nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto de Ponta Delgada, em substituição do CFR OT José Lino Queiroz dos Santos ● 1TEN SEE Manuel César Tibério Magarreiro nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto de Aveiro em substituição do CTEN OT Manuel Pereira Nunes ● 1TEN SEP Marco Luís de Morais Monteiro de Sousa Pereira nomeado Adjunto do Capitão do Porto da Horta e Santa Cruz das Flores, para a Delegação Marítima de S. Roque do Pico, em substituição do CTEN OT José Venâncio Correia ● 1TEN SEP José António Neves Ferreira nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Portimão para a delegação Marítima de Albufeira, em substituição do CTEN OT RES Sebastião Lopes Ramalho.

RESERVA

● CMG EMA José Manuel Farinha Vargas ● CFR OT José Lino Queiroz dos Santos ● CTEN OT Jerónimo Maia Bugalho.

REFORMA

● CMG AN José Pedro Fernandes Lopes Moreira ● CMG ECN Fernando Manuel ● CFR OT José Garcia Marques ● CFR OTS José Domingos Martins Clemente ● CFR MN João Pedro Guerreiro Monteiro Ferreira ● 1TEN José Joviano Guerreiro Gonçalves ● SMOR FZ José Joaquim Marçal Carreiras ● SCH L António Gabriel Duarte ● SCH SE Joaquim Santana Canelas ● SAJ FZ Manuel Joaquim das Dores Palmeiro ● SAJ CM Amilcar de Oliveira ● SAJ C António Lopes da Palma ● SAJ B João Alfredo Pereira Nogueira ● SAJ E José António Teixeira Capote ● SAJ ETI Artur Custódio da Silva ● SAJ MQ Jeremias Casimiro Geadas Moura ● 1SAR FZ Fernando Augusto Moreira ● 1SAR SE José Vieira Monteiro Valente ● 1SAR A Eduardo Rodrigues Derck Serrate ● 1SAR CE Virgílio do Vale Afonso ● 1SAR C António Manuel de Almeida Santos ● 1SAR US Carlos Alberto Rosa de Sousa ● CAB TFD Manuel Francisco Leitão ● CAB A João Manuel Matos da Silva ● CAB M Manuel Jorge Alves Barbeitos ● CAB FZ Fernando Manuel Torpes dos Reis ● CAB TFP Alfredo Pereira Cristovão ● CAB M António Tavares de Oliveira ● CAB A Carlos Manuel Viegas Ferreira ● CAB FZ José António Timoteo Carvalho ● CAB A José Luís Raposeiro Jorge ● CAB R José Carlos Bagarrão de Pinho.

FALECIMENTOS

● CMG REF Fernando José Guerra Limpo Toscano ● CMG CAP REF António Alexandre Ferreira de Melo ● 1TEN OTS REF Francisco Pereira da Costa ● SAJ Q REF António José Lobão Campaniço ● SAJ CM REF Joaquim Breda Melo ● SAJ FZ REF Manuel Gabriel Paulos ● SAJ A REF Manuel Ramos Pote ● SAJ CM REF Joaquim Castelo da Silva ● SAJ M REF Jaime Manuel Rosa Fernandes ● 1SAR T REF João Marques Serra ● 1SAR M REF Justo Fernando de Carvalho Perdigão ● CAB CM REF Francisco Nogueira ● CAB TFH REF Agostinho Pita Gomes ● CAB CM REF Manuel Simões Batista ● CAB M REF Manuel Joaquim Peralta Bandarra ● CAB PONTE REF Aníbal Maria Condesso.

BANDA DA ARMADA

● A Banda da Armada vai realizar no próximo dia 20 de Abril, na sala de espectáculos da Academia Almadense, em Almada, um concerto às 21.30h.

SANTA MADALENA®
MEDICINA DENTÁRIA

Acordos: ADME ADMG ADMFA ADMA

Ortodontia (aparelhos removíveis e fixos)
Dentisteria
Cirurgia
Higiene Oral
Implantes
Rx Panorâmico
Odontopediatria (crianças)
Prótese Dentária

De 2ª a 6ª feira das 09.00 às 20.00 horas - Sábado das 09.00 às 13.00 horas

LISBOA - R. Gomes Freire, 183 1.º - 1150 - 177 Lisboa - Tel: 21 353 46 55/70 - Fax: 21 354 56 40
SINTRA - Av. Dr. Miguel Bombarda, 27, 4.ºB - 2710 - 590 Sintra - Tel: 21 924 34 02 - Fax: 21 924 45 22
ALVERCA - E.N. 10 - N.º8 - (Edifício Cinema) Sala 108 - 2615 - 139 Alverca - Tel: 21 957 36 40 - Fax: 21 957 36 42
TAGUSPARK - Núcleo Central, 185 - 2780 - 920 Porto-Salvo - Oeiras - Tel: 21 421 52 58 - Fax: 21 421 52 59
MONTIJO - Rua Guerra Junqueiro nº 2, 1-B - 2870 - 333 Montijo - Tel: 21 232 17 84 - Fax: 21 232 17 86

www.santamadalena.pt - email: santamadalena@netcabo.pt

12. Patacho

O patacho é um veleiro de dois mastros considerado como sendo de arte redonda, apesar de somente num deles deitar pano daquele feitio. No de vante regra geral espigam mastaréus de gávea e joanete, onde podem cruzar até cinco vergas redondas. Por seu turno, no mastro de ré, arma grande latino quadrangular, aparelhado com retranca e carangueja, largando no mastaréu de gavetope uma vela latina que recebe idêntica designação. Esta armação dispõe ainda de outras velas latinas, nomeadamente à proa e de entremastro. Relativamente ao armamento, o Comandante Humberto Leitão diz que o patacho, ou pataxo, podia contar com 18 a 26 peças de artilharia.

Quanto à sua origem, o termo patacho oferece muitas dúvidas, parecendo, no entanto, ter sido adoptado do castelhano antigo, *pataxe* ou *patache,* ao que tudo indica por alturas do dealbar do primeiro quartel do século XVI.

Sendo a génese deste tipo de armação consensualmente atribuída aos holandeses, o testemunho do francês François Pyrard (1570-1621) parece corroborar nesse sentido. Na extraordinária descrição da sua viagem ao Oriente (1601-1611), embarcado no *Le Corbin,* refere: «*Neste dia avistámos dois navios holandeses e um patacho, que saíam de uma baía que há no cabo das Agulhas, e se chama Baía das Sardinhas* […] *Eram navios de Camfer em Zelândia, todos de muito pequeno porte*». No entanto, uma das mais antigas referências ao termo patacho na língua portuguesa terá sido registada por António Galvão, no seu *Tratado dos Descobrimentos* (1563), quando descreve a viagem de Fernão Magalhães: «[…] *alem do estreyto do Magalhães se apartou delles hum nauio de remo que leuauam que chamauam patax*». Mais adiante, «*Neste anno de* [15]*27 sabẽdo Fernam Cortez polo petaxo* [Santiago…]».

Na edição de 1831 do *Diccionario Marítimo Español,* encontramos uma descrição que melhor pode ajudar-nos a compreender, à época, o aparelho e função deste tipo de veleiro: «*Embarcacion de dos palos, y antiguamente de guerra, que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. Hoy se da este nombre a cierta embarcacion de la costa de Cantábria parecida a un bergantin chico* […] *navío pequeño que va en servicio de otro. Por desprecio se dice de un buque pesado y de malas propiedades*».

Pelo que antecede, somos levados a concluir que, na terminologia náutica castelhana, o termo *patache* terá sido assaz empregue como sinónimo de veleiro de pequeno deslocamento, recorrentemente associado à navegação de cabotagem pelos portos da Biscaia espanhola, sendo utilizado ainda, de forma depreciativa, para qualificar um navio mau de vela.

Decididamente derivada do nome em análise, a denominação patachete foi outrora utilizada entre nós para caracterizar um veleiro com as supracitadas características, mas cujas dimensões seriam bem mais modestas que as do patacho.

De aspecto análogo ao patacho, surgiu em tempos uma outra armação chamada sumaca. Esta difere do patacho pelo facto de no mastro do traquete deitar um único mastaréu e não dispor de vaus nem cesto de gávea. Pelo cotejo de diferentes fontes, acreditamos ter sido muito utilizada no aparelhar de veleiros que praticaram navegação de cabotagem pelos meandros da região do rio da Prata, bem como ao longo de toda a extensa costa brasileira.

Acutelado – Nome dado ao conjunto de panos com forma triangular e trapezoidal que fazem parte de uma vela. Normalmente, nas velas redondas (**1**), e mesmo nalgumas velas latinas quadrangulares (**2**), o acutelado fica para o lado das respectivas testas, sendo que no caso dos papafigos e varredouras, dada a sua forma rectangular, por norma, não dispõe de acutelado. Na circunstância do pano latino triangular, geralmente deita para o lado do punho da amura (**3**). Este termo pode também ser ouvido como sinónimo da forma enesgada das testas de algumas velas. Já o verbo acutelar, traduz a maneira de cortar o pano nalgumas velas com vista a conferir-lhes aluamento, por oposição ao apelidado «cortar a fio direito», que significa talhar o pano perpendicularmente às ourelas, ou seja, aos limites ou arestas da peça do tecido conforme enrolado em fábrica.

Cozinheira – Contando de baixo, este termo classifica a primeira vela de entremastro, regra geral triangular, que por norma trabalha envergada no estai real do mastro grande. Recebe esta curiosa designação pelo facto de habitualmente ser içada por ante a ré da cozinha, ou da chaminé do respectivo fogão, inibindo, desta forma, que o fumo e odores se escapem na direcção da popa. Carvoeira, vela de fumo e vela de estai de convés são designações igualmente aplicáveis a esta mesma vela, que, frequentemente, recebe nome mais técnico e elegante, como estai de gávea.

Formosa – Designação geralmente atribuída à segunda ou terceira vela de entremastro, que pode ter forma triangular ou quadrangular, nomeadamente nos veleiros que armam em patacho, escuna ou palhabote, sendo considerada vela de bom tempo. O facto deste termo ser utilizado para designar tanto a segunda como a terceira vela, prende-se com a existência de uma ou duas velas abaixo, respectivamente, estai de gávea ou cozinheira e estai de gávea. O mesmo que vela de estai da formosa.

Gavetope – Nome dado ao mastaréu que não cruza vergas de pano redondo e em cujo mastro real arma pano latino de carangueja, podendo este contar também com retranca. A vela latina que nele enverga adquire idêntica designação, assumindo forma triangular ou quadrangular. Este anglicismo pode surgir com diferente grafia – gafetope –, sendo também este tipo de pano conhecido como vela latina de carangueja.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**).

Mastaréus – Pau da bujarrona (**D**), velacho (**E**), joanete (**F**) e gavetope (**G**).

Velacho – Este termo tanto qualifica o primeiro mastaréu que espiga a partir do mastro real do traquete, como designa a verga que o cruza e a respectiva vela redonda, sendo que esta, contando de baixo, corresponde à segunda vela. O mesmo que vela de gávea de proa.

Vela acutelada – Diz-se de um pano cortado em nesga, ou em forma de cutelo, sendo que este último termo tem ligação íntima com a forma da lâmina outrora utilizada nas execuções por decapitação.

Vela de estai – Expressão com que habitualmente se designa a primeira vela latina de proa, ou situada mais a ré. Em sentido lato qualifica igualmente toda e qualquer vela latina envergada em estai, englobando esta designação todas as velas de proa e de entremastro.

Velas de proa – Vela de estai (**4**), bujarrona de dentro (**5**), bujarrona de fora (**6**) e giba (**7**).

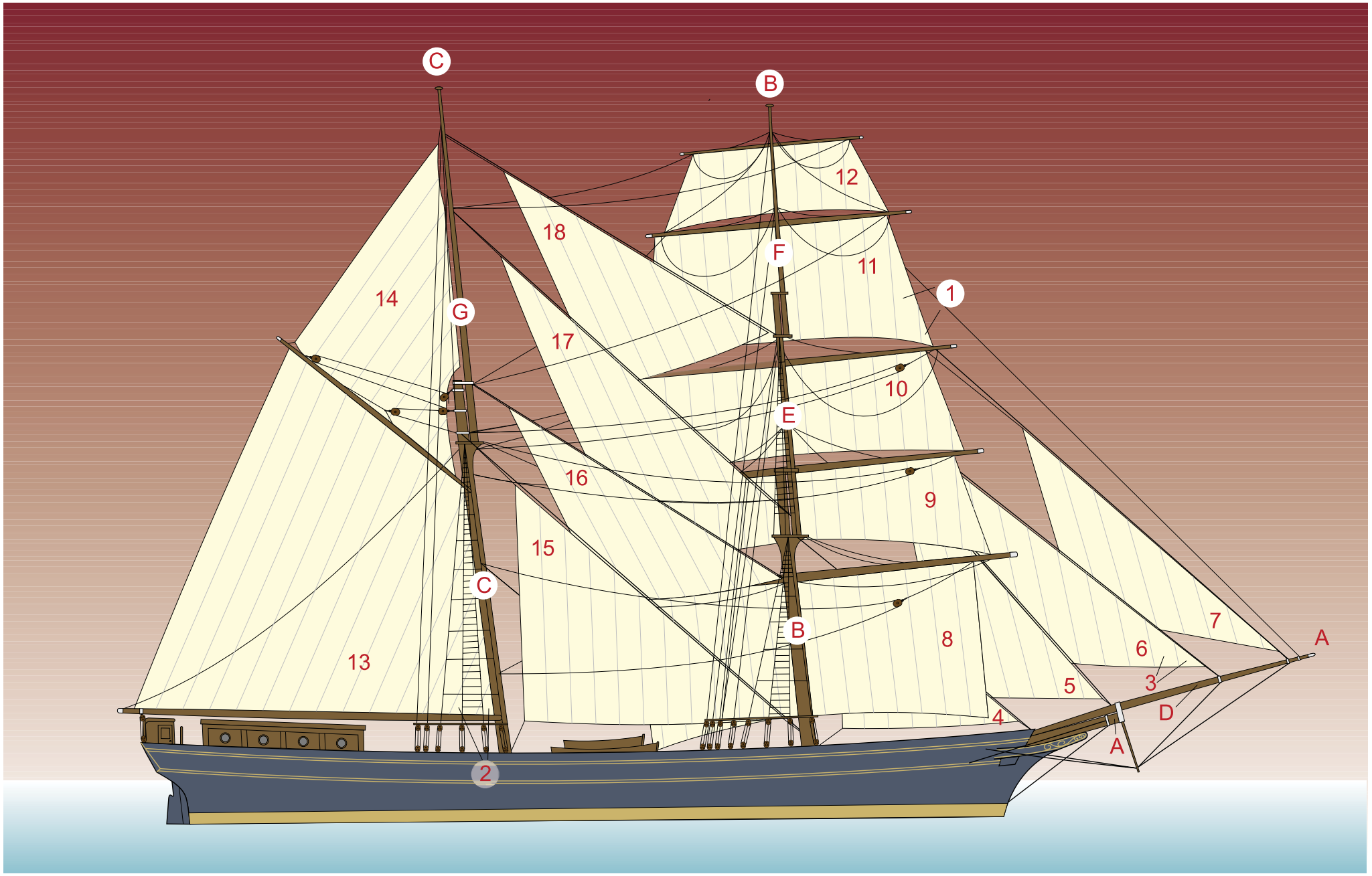
Velas do traquete – Traquete redondo (**8**), velacho baixo (**9**), velacho alto (**10**), joanete de proa (**11**) e sobre-joanete de proa (**12**).

Velas do grande – Vela grande, latino grande ou mezena (**13**) e gavetope (**14**).

Velas de entremastro – Cozinheira (**15**), vela de estai de gávea (**16**), formosa (**17**) e vela de estai do galope do gavetope (**18**). De notar que é também comum apelidar as velas de entremastro como «velas do meio», em particular nos veleiros cujo aparelho conta com dois mastros apenas, como são os casos do brigue, patacho, escuna e palhabote.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço



Patacho

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 408 • ANO XXXVI

MAIO 2007 • MENSAL • € 1,50

Quadro do Almirante Marquês de Nisa enriquece Museu de Marinha

Dia da Marinha 2007
Açores

Horta **De 10 (a.m.) a 20 de Maio**	– Exposição, aberta ao público na Sociedade Amor da Pátria, de 10 a 20 de Maio, subordinada ao tema "Oceanografia – A Horta, Porto Baleeiro", com o Pólo de Divulgação e Recrutamento integrado. – Abertura a visitas de unidades navais atracadas no porto da Horta, de 10 a 12 de Maio. – Concertos Banda da Armada: – Dia 11 no Teatro Faialense – 21.30; – Dia 12 na Praça da República – 16.00. – Regata do "Dia da Marinha" – Dia 12 Maio.
Angra do Heroísmo e Praia da Vitória **De 12 a 20 de Maio**	– Exposição, aberta ao público na Câmara Municipal de Angra do Heroísmo, de 12 a 20 de Maio, subordinada ao tema "A Importância da Terceira como ponto de apoio nas Carreiras da Índia", com o Pólo de Divulgação e Recrutamento integrado. – Abertura a visitas de unidades navais atracadas no porto da Praia da Vitória, de 13 a 15 de Maio. – Concertos Banda da Armada: – Dia 14 no Centro Cultural e de Congressos de Angra do Heroísmo – 21.30; – Dia 15 na Praça Velha – 21.30. – Regatas do "Dia da Marinha" – Vela cruzeiro, botes baleeiros, canoagem, vela ligeira e windsurf – Dias 12 e 13 de Maio.
Ponta Delgada **17 a 27 de Maio**	– Exposição da Marinha, subordinada ao tema "O papel de Ponta Delgada na Primeira e Segunda Guerras Mundiais", aberta ao público no Teatro Micaelense, e Pólo de Divulgação e Recrutamento no Centro Comercial Parque Atlântico, de 17 a 27 de Maio. – Abertura a visitas de unidades navais atracadas no porto de Ponta Delgada, de 17 a 20 de Maio. – Baptismos de mar em embarcações anfíbias, embarque e desembarque no Porto Comercial/Porto de Recreio, dias 18 e 19. – Concertos Banda da Armada: – Dia 18 na Praça Gonçalo Velho Cabral (Portas da Cidade) – 21.00; – Dia 19 Concerto Oficial no Teatro Micaelense – 22.00. – Regata do "Dia da Marinha". – Actividades desportivas: Futsal, Futebol, Atletismo, Judo, Pesca e Passeio Pedestre.
20 de Maio (Domingo)	09.30 – Missa em sufrágio dos militares, militarizados e civis da Marinha falecidos, na Igreja Matriz de S. Sebastião de Ponta Delgada. 11.00 – Cerimónia militar na Av. Infante D. Henrique e Praça Gonçalo Velho. 12.00 – Demonstração Naval. 13.00 – Almoço oficial a bordo do N.E. "Sagres", antecedido pelo Lançamento do Livro "Guia de Mergulho dos Açores".

Marinha

www.marinha.pt

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 408 • Ano XXXVI
Maio 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

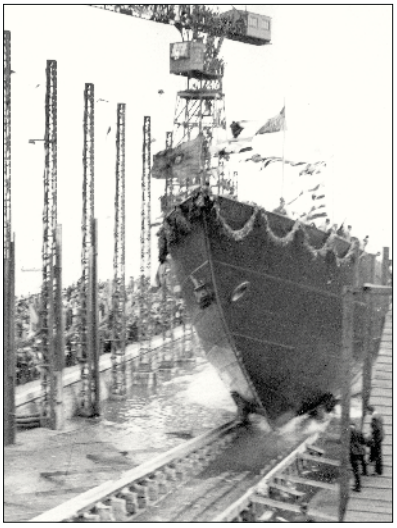
ISSN 0870-9343

Foto Cabral Moncada Leilões

ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

7
Aquecimento global ou alteração climática?



10
Lançamento do "Creoula" à água … … há setenta anos.

18
D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa (1765-1802).

PROGRAMA DO DIA DA MARINHA	2
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA (13)	4
AUDIÇÃO A BORDO DO NRP "D. CARLOS I" / VISITA DO INSPECTOR DA MARINHA REAL DE MARROCOS	5
A FRAGATA "VASCO DA GAMA" NO GALIBER-07	6
O "CREOULA" E A SUA GENTE	12
OUVINDO O COMANDANTE DO "CREOULA"	14
O VOCABULÁRIO MARÍTIMO PORTUGUÊS E O PROBLEMA DOS MEDITERRANEÍSMOS	21
ABATE AO EFECTIVO. NRP "CUNENE" - P 1141	22
A MARINHA DE D. JOÃO III (23)	23
CÃES DE GUERRA E DE PAZ	24
NOTÍCIAS	25
DESPORTO	28
PÁGINA DA SAÚDE 1	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (51)	30
ALIMENTE A SUA SAÚDE 5 / CONVÍVIO	31
QUARTO DE FOLGA / NOTÍCIA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

TREINO DE MAR

Relevante Missão da Marinha

Foto CTEN António Gonçalves

Treino de Mar é o conjunto de acções realizadas a bordo e no Mar com o intuito de adquirir habituação, experiência, conhecimentos e valências, visando o desempenho de cargos e funções exigidas pelas artes e ofícios ligados ao Mar.

Treino de Mar sempre foi, também, a missão do *Creoula*. Ao longo de cerca de trinta e sete anos (1937-1973), com outras tantas campanhas de pesca de permeio, muitos marinheiros e pescadores aprenderam, no seu seio, a compreender e respeitar o Mar e os seus desígnios.

Também a Marinha, desde longa data, a bordo dos seus navios-escolas, tem sabido transmitir estes preciosos ensinamentos a todos quantos abraçam a causa do *Botão de Âncora*, formando, regularmente, apreciável número de reconhecidos e experimentados marinheiros. Mas, também lhe coube dar esta mesma oportunidade a jovens civis desde que, por particular competência, lhe foi confiado o *Creoula*, oportunamente classificado como Navio de Treino de Mar (NTM).

Nesta sua segunda vida, encetada em 1987, o *Creoula*, impelido por afeiçoado vento, com quem, presumimos, mantém pacto antigo, tem perseverado no alargar dos horizontes de Mar dos jovens nele embarcados. Em cada nova viagem, qual progenitora baleia com meia centena de moças e moços no bojo, sai serenamente a barra, deixando-nos assistir ao esfumar da sua graciosa silhueta no longínquo horizonte, como que absorvida pelo próprio Mar. A bordo, no entanto, o ambiente não pode contrastar mais com esta aparente calma de fim de tarde.

Durante a exigente navegação, as moças e moços são permanentemente enquadrados, nas mais diversas fainas, pelos experientes elementos da guarnição do *Creoula*, deliberadamente em reduzido número, com vista a maximizar o embarque da maior quantidade de jovens. Ao cabo de poucos dias de aventura, que habitualmente excede as mais reservadas expectativas, e apenas encontra fortuito paralelo nos recônditos sonhos de cada um, eles terão imperceptivelmente assimilado que a bordo, tal como na vida, não é possível viver sem forte espírito de equipa, salutar amizade, sentido de entreajuda e sã camaradagem, sendo que de cada um depende o bem-estar e a segurança de todos, incluindo o próprio navio. Por vezes, pelo experimentar de dias continuados de navegação com mau tempo, longe do abrigo da costa e do conforto do lar, vislumbram a verdadeira dimensão do Mar, em absoluto contraste com a pequenez de muitos dos gestos quotidianos. Aprendem a dar real valor à vida árdua dos antigos pescadores, bem como render preito aos audazes navegadores portugueses que, vai para seis séculos, partiram em busca do mundo ora revelado. O período de embarque permite-lhes também, mesmo que por breves instantes, reflectir sobre a importância do nosso passado marítimo e compreender como o chamamento do Atlântico constituiu canto de sereia para os ouvidos dos nossos marinheiros, tendo-se o Mar instituído, reiteradamente, como sinónimo de independência nacional, sobejas que foram as ocasiões em que ao longo dos séculos esta esteve em causa.

Alguns daqueles que embarcaram vai para duas décadas nas primeiras viagens desta nova vida do *Creoula*, detêm, presentemente, responsabilidades naquilo que somos como País, no quadro do desempenho das respectivas funções profissionais. Por certo que os preceitos então apreendidos e temperados a bordo, constituem para eles, hoje, uma mais-valia no momento de melhor decidir em prol do interesse colectivo.

Por tudo isto, o *Creoula* constitui actualmente um testemunho vivo da nossa longa e incontornável História Marítima, e um dos derradeiros elos que verdadeiramente nos ligam ao Mar, estabelecendo, como nenhum outro, a ponte, entre a insubstituível e nostálgica herança e aquilo que, no futuro, legitimamente, aspiramos ser como entidade cultural autónoma, num mundo pejado de renovados e permanentes desafios. Para muitos jovens que nele embarcam, a grande maioria, supomos, trata-se do primordial, e talvez derradeiro, contacto próximo que em toda a existência irão ter com o *Mar Oceano*, outrora sulcado pelas proas das naves dos insignes argonautas lusos de antanho. Trata-se de uma Missão sem termo, que somente no estrito respeito desta condição é possível cumprir. O País de Marinheiros obriga, para que o epíteto lhe assente sem soar falso ou pretensioso, que o Treino de Mar se consubstancie, continuadamente, ano após ano.

Duas décadas volvidas, a Marinha Portuguesa reitera, por intermédio do Navio de Treino de Mar *Creoula* e da respectiva guarnição, o abraçar desta relevante Missão como se fora exclusiva e única, sendo que a Portugal e às suas gentes – a todos nós em suma –, chegará o momento de colher dividendos de tão grandiosa quão delicada empresa.

Audição a bordo do NRP "D. Carlos I"

Teve lugar no passado dia 27 de Fevereiro, a visita do Presidente da Assembleia da República e da Comissão de Defesa Nacional da Assembleia da República ao N.R.P. "D.Carlos I", evento que se inseriu no âmbito do projecto da extensão da Plataforma Continental.

Para o efeito, o navio atracou na Doca da Marinha, onde aquelas altas entidades embarcaram, no início da manhã do dia 27 de Fevereiro acompanhados pelos ALM CEMA, VALM COMNAV, VALM DG IH, doze deputados da Comissão de Defesa Nacional, vários assessores da Assembleia da República, e três responsáveis pela Estrutura de Missão Para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC). Embarcaram igualmente representantes de diversos Órgãos de Comunicação Social.

No período da manhã, o navio efectuou uma curta navegação no rio Tejo, até à barra, voltando depois a atracar na Doca. O trânsito de regresso foi aproveitado para uma visita guiada a bordo, finalizada por uma apresentação relativa ao navio e às missões que tem cumprido desde que se tornou hidrográfico.

Após a atracação na Doca, foi recebido a bordo o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, e servido um almoço a todos os presentes.

Durante o período da tarde, o responsável pela EMEPC, o Prof. Dr. Pinto de Abreu, deu uma conferência de imprensa aos OCS, e conduziu, em seguida, uma audição, de carácter restrito, sobre o projecto da extensão da Plataforma Continental, audição destinada à Assembleia da República, representada pelo seu Presidente e respectiva Comissão de Defesa Nacional. Nas intervenções efectuadas, foram referidas as boas perspectivas de alargamento da Plataforma para além do limite da ZEE.

Após o desembarque das comitivas, e no próprio dia, o navio zarpou para nova missão, embarcando diverso material científico e uma equipa do Instituto de Geofísica da Universidade de Lisboa.

Fotos 1SAR FZ Pereira

Refere-se que o N.R.P. "D.Carlos I" tem sido o meio naval empenhado no projecto de extensão da Plataforma, valendo-se da sua capacidade hidrográfica, a qual é materializada sobretudo pelo Sistema Sondador Multifeixe de grandes fundos – Kongsberg EM 120. Assim, desde Janeiro de 2005, quando se deu início aos levantamentos para a Plataforma, o navio já cobriu, com este sistema, uma área aproximada de 540 000 km^2, tendo para o efeito navegado cerca de 5500 horas. Note-se que esta área perfaz aproximadamente seis vezes a do território nacional.

A informação hidrográfica que tem sido recolhida no âmbito deste projecto constitui por si um património valiosíssimo, dado que não só vai permitir que Portugal venha a reclamar jurisdição sobre novos espaços, como vai possibilitar a actualização cartográfica de grande parte da área oceânica de interesse nacional, bem como a condução de inúmeros estudos no âmbito das ciências e técnicas do mar. Por outro lado, os dados em si são de grande qualidade e, porque respeitam a áreas oceânicas, cujos fundos não sofrem grande variação ao longo do tempo, serão válidos para as próximas gerações.

Saliente-se por fim que todo este projecto, de importância estratégica para o país, e que poderá vir a ter reflexos significativos para o futuro nacional, só tem sido possível graças à Marinha Portuguesa, e terá um novo impulso com a entrada ao serviço dentro de pouco tempo do N.R.P. "Almirante Gago Coutinho".

Visita do Inspector da Marinha Real de Marrocos

O CALM Berrada Gouzi, Inspector da Marinha Real de Marrocos, visitou a Marinha no período de 28 de Fevereiro a 1 de Março.

A visita inscreveu-se nas relações amistosas que ligam as duas Marinhas e serviu essencialmente para fazer um ponto de situação da cooperação bi-lateral e também passar em revista alguns assuntos que decorrem em fóruns de âmbito regional marítimo a que ambas as Marinhas pertencem, como seja a Iniciativa 5 + 5.

O programa da visita foi concebido para proporcionar ao Almirante Gouzi um conhecimento dos meios e missões da Marinha, bem como uma visão dos objectivos futuros, aproveitando, também, para salientar as áreas mais prováveis de cooperação.

Durante as visitas que efectuou ao Comando Naval, N.R.P. "Álvares Cabral", Comando do Corpo de Fuzileiros e Instituto Hidrográfico, o Almirante Gouzi identificou várias hipóteses de cooperação, designadamente no âmbito dos Fuzileiros, da Hidrografia, da Guerra de Minas e da Aviação Naval, cujo desenvolvimento irá ser prosseguido. No que respeita à Guerra de Minas, assinala-se o interesse do Inspector da Marinha Real de Marrocos no programa de reapetrechamento em curso na Marinha, sem recurso a navios dedicados.

Fotos 1SAR FZ Pereira

No encontro pessoal que encerrou o programa oficial da visita, ficou patente o desejo do Almirante Gouzi em estreitar os laços de amizade e cooperação que ligam as duas Marinhas. Por fim, o Almirante Gouzi convidou o Almirante CEMA a visitar Marrocos ainda durante o ano corrente.

O Almirante Melo Gomes agradeceu o honroso convite e manifestou a disponibilidade e interesse da Marinha na cooperação bi-lateral com a Marinha de Marrocos, dispondo-se a contribuir activamente para o fortalecimento das relações de amizade há muito existentes.

A Fragata "VASCO DA GAMA" no GALIBER-07

No passado dia 5 de Março regressou à Base Naval de Lisboa (BNL) a fragata "Vasco da Gama" após ter participado ao longo de 24 dias no GALIBER-07, missão que decorreu no Mediterrâneo com uma força aero-naval constituída por unidades de Espanha, França, Grécia, Itália e Portugal, à qual também se juntou a SNMG2[1] também a operar na região.

A "Vasco da Gama" largou da BNL, rumo ao Mediterrâneo, no dia 10 de Fevereiro, após participar no INSTREX 01-07 tendo integrado no dia 12 de Fevereiro, ao largo das ilhas Baleares, a TG 825.01 - grupo-batalha do porta-aviões SPS "Príncipe das Astúrias" - constituído pelo SPS " Príncipe das Astúrias", SPS " Almirante Juan de Borbon, SPS " Patino", SPS " Reina Sofia" e pelo FS " Jean Bart".

Grupo-batalha do porta-aviões SPS "Príncipe das Astúrias" ao largo das Baleares.

Logo no dia 13 de Fevereiro, o comandante da "Vasco da Gama", CMG Gouveia e Melo, deslocou-se a bordo do SPS " Príncipe das Astúrias" a fim de participar num evento protocolar presidido por Sua Majestade, o rei Juan Carlos de Espanha. Nesta ocasião, Sua Majestade aproveitou para manifestar ao comandante a sua satisfação pela presença de um navio português no seio da força.

Entre os dias 13 e 15 de Fevereiro, decorreu um PASSEX com o grupo-batalha do porta-aviões FS "Charles de Gaulle", em trânsito para o Oceano Índico; neste período destacou-se um exercício de guerra de superfície que colocou frente a frente os dois grupos-batalha. A "Vasco da Gama" acabou por ter um papel relevante, tendo detectado e "afundado" diversos navios da força opositora. Ainda nesta fase do GALIBER-07, a força rumou a Itália tendo atracado no porto de Civitavecchia no dia 16 de Fevereiro.

A TG 825.01 permaneceu atracada no porto de Civitavecchia entre os dias 16 e 19 de Fevereiro, período em que a guarnição aproveitou para retemperar forças e preparar as restantes duas semanas de mar. Durante esta estadia realizou-se uma recepção a bordo do SPS " Príncipe das Astúrias", cerimónia na qual estiveram presentes diversas entidades militares e civis, tendo a " Vasco da Gama" participado com uma delegação de oficiais, sargentos e praças. Houve ainda a oportunidade de efectuar uma visita à histórica e deslumbrante cidade de Roma.

De volta ao mar, e atravessado o estreito de Bonifácio, o comandante da "Vasco da Gama" recebeu a bordo, no dia 20 de Fevereiro, os comandantes dos navios da TG 825.01, ocasião que serviu não só para mostrar o navio mas também para divulgar a excelente cozinha lusa e a hospitalidade que caracteriza a Marinha Portuguesa.

A fase III do GALIBER-07 decorreu entre 21 e 23 de Fevereiro em PASSEX com os navios que integravam a SNMG2. Durante esta fase, decorreu um exercício de guerra de superfície que pôs frente a frente as duas forças, tendo a "Vasco da Gama" tido mais uma vez um papel preponderante na acção.

Novamente em águas italianas, iniciou-se a fase IV do GALIBER-07, entre os dias 23 e 25 de Fevereiro, onde a TG 825.01 realizou diversos exercícios com navios italianos.

Neste período destacou-se a realização de um exercício de MIO[2], onde a equipa de vistoria da "Vasco da Gama" se deslocou a bordo do FS "Jean Bart" tendo sido inserida por helicóptero no castelo de proa deste navio.

Recepção a bordo do SPS "Príncipe das Astúrias" presidida pelo Rei de Espanha.

Após atravessar o estreito de Messina e terminado este breve mas produtivo encontro com a força naval italiana, a TG 825.01 deslocou-se então para o mar Egeu onde realizou, de 27 a 28 de Fevereiro, uma série de exercícios com uma força grega.

Já na zona do Peloponeso a TG 825.01 realizou um PASSEX com os navios do grupo-batalha grego, cumprindo-se assim a fase V do GALIBER-07.

Mais uma vez, a "Vasco da Gama" e o seu helicóptero proporcionaram à TG 825.01 a localização e a neutralização das forças opositoras, o que contribuiu para a solidificação da prestação anterior. Durante este período, e como novidade, houve também a oportunidade de efectuar tiro de 100mm contra uma pequena ilha grega deserta.

A 28 de Fevereiro, a "Vasco da Gama" preparou-se para regressar a casa, ocasião em que o comandante da força naval, Contra-Almirante Santiago Bolibar, se deslocou a bordo do navio português para agradecer a sua participação nas operações e tecer fortes elogios à prestação dos militares portugueses.

No período em que a "Vasco da Gama" integrou a TG 825.01, foram efectuados 13 exercícios de defesa aérea, 9 exercícios de guerra de superfície, 5 exercícios de guerra de sub-superfície, 18 exercícios de guerra electrónica e 9 exercícios de manobras e evoluções. É de realçar que foram realizados 6 reabastecimentos no mar, 5 dos quais com o SPS "Patino" (Espanha), 1 destes nocturno, e 1 com o HS "Prometheus" (Grécia).

Nesta força estiveram envolvidos, ao longo das diversas fases em que a "Vasco da Gama" participou, 2 porta-aviões, 2 submarinos, 5 reabastecedores de esquadra, 4 *destroyers*, 19 fragatas, 2 corvetas e diversos meios aéreos com especial ênfase para os meios aéreos embarcados nos porta-aviões, tendo a "Vasco da Gama" contribuído com o seu helicóptero orgânico Super Lynx MK95 (Dash), o qual foi destacado pelo CTU da componente de superfície como um meio com "courageous heart".

A participação da fragata portuguesa, numa acção com esta dimensão, além de importante fonte de treino, assume particular relevância na medida em que contribuiu, pela sua presença, para o hastear da bandeira portuguesa no esforço global NATO/EU para a segurança das rotas comerciais de navegação, nesta zona do globo, tão crítica para as nações ocidentais.

Terminado o exercício, já de volta ao Atlântico, e após percorrer quase 7.000 milhas, a "Vasco da Gama" atracou na Base Naval de Lisboa com o sentimento de missão cumprida e já com saudades de sentir o cheiro da maresia do Mediterrâneo.

(Colaboração do Comando do NRP "Vasco da Gama")

Notas

[1] Standing NATO Maritime Group 2

[2] Maritime Interdiction Operations

Aquecimento global ou alteração climática?

"As alterações climáticas são o problema ambiental mais importante dos nossos dias e uma das questões mais desafiantes para as sociedades e para as economias contemporâneas.

Há hoje uma dupla evidência: a comprovação científica de que o clima está a mudar e a constatação de que é o Homem que está a provocar e a acelerar o aquecimento global. (...)"

Intervenção do Primeiro-Ministro no debate mensal na Assembleia da República sobre Alterações Climáticas em 24 de Janeiro de 2007.

INTRODUÇÃO

O Aquecimento Global está a suscitar cada vez mais interesse e já faz parte da agenda regular dos nossos políticos. Mesmo o cidadão comum não pode ficar indiferente às notícias que nos chegam diariamente sobre catástrofes cada vez mais frequentes: furacões, tsunamis, tornados, degelo de glaciares, de calotes polares, desaparecimento da floresta amazónica, aumento do efeito estufa e cada vez mais perigo na exposição ao Sol.

Na área da Defesa o tema merece cada vez mais atenção, por exemplo, a Revista Espanhola de Defensa dedicou o número de Janeiro integralmente ao tema "FUERZAS ARMADAS Y MEDIO AMBIENTE". É interessante verificar, por exemplo, que o Ministério da Defesa Espanhol tem em curso um projecto que visa estudar a viabilidade de uma unidade militar poder abastecer-se de água quente e energia eléctrica a partir de energias renováveis. A unidade piloto é o Aeródromo Militar de Lanzarote.

No documentário "Uma Verdade Inconveniente", Al Gore pressiona-nos para alterarmos os nossos hábitos de vida de forma a minimizarmos a emissão de dióxido de carbono e assim contrariarmos a tendência de aquecimento global da Terra, que terá efeitos catastróficos.

Com esta introdução justifica-se a oportunidade do tema, será que está mesmo a acontecer um "Aquecimento Global" ou é mais do que isso e trata-se de instabilidade climática como prelúdio de uma nova era glaciar? (como ilustrado pelo filme "The Day After Tomorrow").

Depois de ter visto o "filme de Al Gore", que recomendo, fiz mais alguma investigação e escrevi este artigo, com o qual espero contribuir para ajudar a traçar um futuro melhor do que o actualmente previsto.

O QUE NOS DIZ A HISTÓRIA DA TERRA

O homem tem dificuldade em enquadrar a sua história na história da Terra. Os nossos cérebros não estão preparados para processar factos a uma escala geológica de 500 mil anos, já difícil é perceber a intensa actividade humana dos últimos 2007 anos. Apesar disso, só é possível perceber o que está a acontecer actualmente se lermos a memória da Terra.

Mas como pode o homem ter acesso à memória da Terra?

A melhor resposta que temos está no gelo da Gronelândia. O governo dinamarquês está a patrocinar, desde 1996, um projecto científico de estudo das camadas de gelo do enorme glaciar que cobre mais de 80% da gigantesca ilha e que contém 8% de toda a água doce do mundo. O projecto, já por várias vezes divulgado na televisão, consiste em perfurar o glaciar até ao leito de rocha, ou seja, até uma profundidade de cerca de 3050 metros e extrair um cilindro de gelo com 12,5cm de diâmetro. Este cilindro de gelo contém as camadas de história de mais de 100.000 anos. O cilindro de gelo é transparente, sendo facilmente identificadas as camadas anuais resultantes da queda e compressão da neve. Nestas camadas registam-se todos os tipos de factos que aconteceram num determinado ano. Por exemplo, se recuarmos 124 camadas podemos descobrir cinzas da enorme explosão do vulcão Krakatoa em 1883. Os diversos tipos de poeiras e pólen dizem-nos se havia seca ou se se desenvolviam certas plantas. Até a poluição do derreter de chumbo no tempo dos Romanos pode ser detectada. As bolhas de ar aprisionadas fornecem o registo exacto da composição do ar ao longo dos anos e os isótopos de oxigénio a temperatura na altura.

Glaciar Muir, na Baia dos Glaciares no Alaska. O glaciar deve o seu nome a John Muir, um naturalista que escreveu sobre ele em 1880.

A Terra tem entrado e saído de eras glaciais em ciclos bastante regulares há pelo menos um milhão de anos, embora individualmente os ciclos possuam características próprias. O último período inter-glacial quente com mais semelhanças com o presente Holocénico[1] terá sido o Eemiano, que terá ocorrido entre 130.000 anos e 110.000 anos atrás (ponto em que o registo do gelo da Gronelândia atinge a rocha). A transição completa do período Eemiano para a era glacial que se seguiu não levou mais de 400 anos. O acentuar do frio levou a que o clima da Terra se tornasse mais seco, a água do mar passou a evaporar menos e a precipitação diminuiu, embora o gelo se acumulasse a partir dos pólos. As florestas deram lugar a pradarias mais secas e a desertos. De há 60.000 anos atrás até há 30.000 anos a temperatura subiu até se dar mais um ciclo de arrefecimento e de glaciação intensa, cujo apogeu ocorreu há 21.000 anos. Há 14.000 anos houve um rápido aquecimento global e aumento da humidade, talvez num espaço de poucos anos ou décadas, após o que a Terra iniciou claramente o novo período inter-glacial denominado por Holocénico.

No início o Holocénico vacilou, o recuo da era glacial anterior foi interrompido por um arrefecimento de curta duração, mas acentuado, chamado período de Younger-Dryas, que começou em 12.000 a.C. e durou aproximadamente 1.200 anos. Este facto terá ocorrido porque na actual região dos lagos do Canadá começaram a derreter enormes quantidades de água doce que abriram caminho até ao mar no actual Golfo de São Lourenço. Esta enorme massa de água afectou fortemente o fluxo da Corrente do Golfo e permitiu que de novo os glaciares avançassem para sul.

O QUE NOS DIZ A HISTÓRIA DO HOMEM

Há 20.000 anos, grande parte do norte da Europa ainda estava coberta por um enorme glaciar. Vivia-se a Idade do Gelo e aconteciam mudanças climáticas súbitas, causando expansões ou retrocessos na cobertura glaciar. Nos climas frios ao longo do bordo sul dos glaciares pequenas comunidades humanas caçavam renas, cavalos selvagens e bisontes. As pessoas da Idade do Gelo deixaram-nos vestígios de utensílios de pedra e fantásticas gravuras rupestres. No entanto, o seu modo de vida estava prestes a desaparecer para sempre. Ao longo de milhares de anos a órbita da Terra em torno do Sol sofreu alterações graduais que levaram à ocorrência

de verões mais quentes e, em consequência, os gelos começaram a fundir. A Idade do Gelo terminou há acerca de 10.000 anos. Desde então, o clima no Hemisfério Norte tornou-se progressivamente mais quente e muito mais estável. Assim, a agricultura desenvolveu-se rapidamente, surgiram as primeiras cidades e as primeiras civilizações (o que teria sido muito difícil de acontecer durante a Idade do Gelo).

O episódio Younger-Dryas interrompeu temporariamente o recuo dos glaciares e pode ter provocado a transição da cultura de caçador para agricultor. O arrefecimento na região que hoje identificamos como Médio Oriente terá transformado as florestas em planícies verdejantes permitindo o cultivo de cereais. Isto só foi possível porque o clima foi aquecendo e se manteve ameno. A domesticação de animais terá sido possível pela abundância de ervas e cereais. Cerca de 6.000 anos a.C. as populações sedentarizaram-se e aumentaram significativamente. O excesso de alimentos permitiu a criação de cidades e de sociedades altamente hierarquizadas. As alterações climáticas parecem ter influenciado muito a ascensão e queda das primeiras civilizações organizadas em torno da produção intensiva de alimentos.

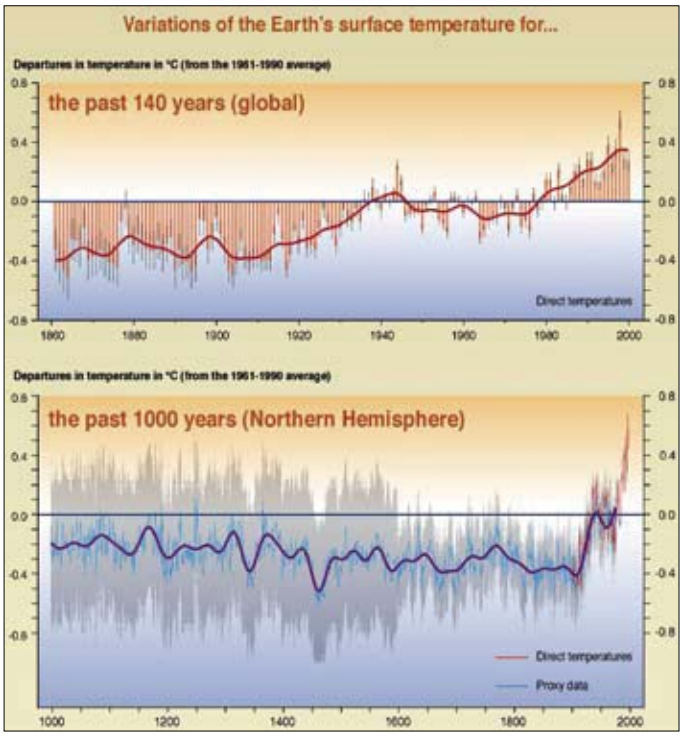
O período após o apogeu do Império Romano foi marcado por um arrefecimento manifestado, por exemplo, em mais chuva que na Inglaterra afectou a saúde do gado e prejudicou a agricultura. A Idade Média foi uma época fria até que entre os séculos IX e XIV se deu um aquecimento que explica acontecimentos históricos como a colonização da Gronelândia pelos Vikings e o cultivo da vinha em Inglaterra. Nesse período houve um aumento significativo da população humana. O fim deste período foi marcado pela Peste Negra que dizimou um terço da população e levou à ruptura com a organização social feudal. O Renascimento iniciou-se em Itália quando se verificava um ligeiro arrefecimento, havia escassez de mão-de-obra e por isso se valorizava o indivíduo.

A diminuição da temperatura que se seguiu deu origem à Pequena Era Glacial na Europa entre o século XVI e meados do século XIX. Nessa altura havia canais gelados no norte da Europa que actualmente não gelam. Estes pequenos detalhes são visíveis, por exemplo, em pinturas da época. Este arrefecimento provocou a desflorestação da Inglaterra e o aumento do consumo do carvão que, por sua vez, conduziu a invenções para melhorar a extracção do minério, nomeadamente da bomba movida a vapor para retirar água do interior das minas. Começou pouco depois a Revolução Industrial.

Nos últimos cento e cinquenta anos deu-se de novo um aquecimento, que acompanhado pela utilização dos combustíveis fósseis, nomeadamente petróleo, permitiu um enorme aumento da natalidade. Os últimos cem anos têm sido muito inconstantes em termos climáticos. Daí que se pense que as alterações climáticas, uma vez iniciadas, podem processar-se de uma forma muito inconstante, caracterizada por um tipo de velocidade instável que acaba em desastre.

AFINAL O QUE ESTÁ A ACONTECER AO CLIMA ACTUALMENTE?

Ao fim de vários anos de debate sobre o aquecimento global, um relatório recentemente lançado pelo IPCC (Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas) e assinado por 2.500 investigadores de 130 países, afirma que há 90% de probabilidades do aumento de temperatura verificado na Terra ser causado pela acção do homem. Segundo o relatório de 1.600 páginas, a temperatura média global subiu cerca de 0,7º C entre 1901 e 2005.



Dados do IPCC sobre a variação da temperatura à superfície nos últimos 140 anos e nos últimos 1000 anos com base na temperatura média entre 1961 e 1990.

O aquecimento global acelerou nos últimos vinte anos. A tendência para um aumento das temperaturas manteve-se irregular no último século, mas, a partir de 1976, triplicou em comparação com todo esse período. Os dez anos mais quentes do registo global de temperaturas dos últimos 147 anos ocorreram nos últimos 14 anos, tendo sido 2005 o ano mais quente de sempre (o registo iniciou-se em 1860).

Segundo o IPCC, os níveis do mar subiram entre dez a vinte centímetros durante o século XX e actualmente estão a subir cerca de dois milímetros por ano.

Parte deste aquecimento, especialmente durante o início do século XIX, poderá ter causas naturais, tais como alterações na quantidade de radiação solar que chega à Terra. Todavia, têm-se acumulado evidências de que grande parte da subida da temperatura do ar nos últimos 30-50 anos foi provocada por emissões adicionais de gases de efeito de estufa (GEE) relacionadas com as actividades humanas.

Existem muitos tipos de GEE. Grande parte da contribuição humana para o efeito de estufa adicional deve-se às emissões de dióxido de carbono (CO_2). Este gás existe naturalmente na atmosfera terrestre, mas a sua concentração tem crescido dramaticamente desde o início da Revolução Industrial. Sem este efeito de estufa natural a temperatura da superfície do globo seria de cerca de -18ºC e a Terra estaria desabitada. O seu crescimento deve-se maioritariamente, se não completamente, ao Homem. Outros gases de efeito de estufa, tal como o metano (CH_4), também têm aumentado a sua concentração. Adicionalmente, a atmosfera contém hoje vários gases de efeito de estufa que não ocorrem naturalmente na atmosfera e, por isso, podem ter apenas causa humana. A concentração de vapor de água, um dos mais fortes gases de efeito de estufa, também aumentou. Mais vapor de água na atmosfera não é resultado directo de maiores emissões de vapor. Em vez disso, é um resultado indirecto das emissões de outros gases de efeito de estufa. Temperaturas mais elevadas levam a maiores evaporações de água dos oceanos, solos, lagos e rios e a uma maior capacidade da atmosfera para reter a humidade. Leva também a mais secas em zonas com pouca humidade.

As actividades humanas também aumentam a quantidade de partículas na atmosfera. Algumas delas levam a um arrefecimento que cancela parcialmente o aquecimento causado pelo efeito de estufa adicional. Por exemplo, quando o dióxido de enxofre (SO_2) é libertado para a atmosfera transforma-se em partículas que reflectem a luz solar e reduzem, deste modo, a radiação solar que atinge a superfície do globo. Mas, enquanto que maioria dos gases de efeito de estufa permanece na atmosfera por muitos, por vezes milhares de anos, as partículas têm um tempo de vida de apenas alguns dias. Sendo assim, o arrefecimento por elas causado é de curta duração e limitado a certas áreas.

A influência humana adiciona-se a todos os factores naturais que desde sempre estiveram presentes no clima da Terra. O clima é influenciado por condições exteriores à atmosfera terrestre (por exemplo, luminosidade do Sol e pequenas alterações na órbita terrestre). O clima é também influenciado por processos naturais que têm lugar na própria atmosfera, oceanos, vegetação, neves e gelos. Estes factores combinam-se com a influência humana na formação do clima da Terra.

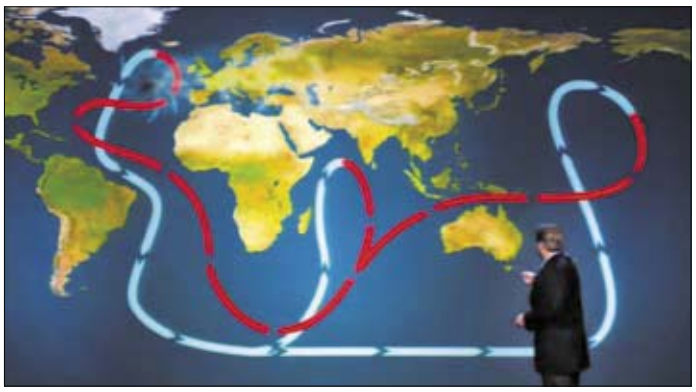
OS OCEANOS E O CLIMA

Os oceanos têm muita influência no clima. A água funciona como um armazenador de calor, absorvendo o calor do Sol no equador e

levando-o aos pólos pelas correntes oceânicas, conduzidas pelo vento. Os ventos que sopram sobre as superfícies marítimas põem em movimento importantes correntes oceânicas que desempenham um papel determinante nos climas de várias regiões.

A corrente do Golfo é um dos exemplos mais conhecidos. Esta corrente desloca água quente do Golfo do México até à Islândia, contribuindo para um clima europeu mais suave. Na sua origem estão os ventos alísios, ventos que, soprando de leste para oeste pelos 15º de latitude norte, empurram a água do Atlântico para o mar dos Sargaços. Neste lugar cria-se uma espécie de cúpula, a água concentra-se e o mar sobe cerca de um metro acima do nível normal. A água, obviamente, tende a sair desta cúpula e é este fluxo, desviado pela costa americana e pela rotação da Terra que forma a corrente do Golfo.

Existem muitas outras correntes criadas pelos ventos em todos os oceanos do planeta, como as correntes frias do Labrador ou de Humboldt.



Al Gore a explicar o movimento da Corrente do Golfo. A vermelho estão ilustradas as correntes quentes de superfície e a azul as correntes frias de maior profundidade.

E QUAIS SÃO AS CONSEQUÊNCIAS?

Um clima mais quente modificará o planeta de várias formas. À medida que a Terra se tem tornado mais quente o nível do mar tem subido alguns centímetros. Uma atmosfera ainda mais quente levará a subidas ainda maiores do nível do mar. Isto acontece principalmente porque as temperaturas mais elevadas dos oceanos levam à expansão da água do mar, o que significa que os oceanos passam a ocupar um maior volume. Esta necessidade crescente de mais espaço "empurra" a superfície dos oceanos para cima. Para além disto, as temperaturas mais elevadas são a causa da fusão de muitos glaciares. Partes das enormes camadas de gelo que cobrem a Antártida e a Groenlândia podem também começar a fundir. Os escoamentos resultantes destas fusões dirigem-se para os oceanos, adicionando-lhe massa e contribuindo também para a subida do nível do mar. Os gelos marinhos que flutuam no Árctico, junto ao Pólo Norte, também se podem fundir. Contudo, uma vez que este gelo já está a flutuar no oceano, a sua fusão não terá qualquer efeito na subida do nível do mar. O efeito contudo pode influenciar significativamente a Corrente do Golfo podendo dar início a uma nova era glacial.

Temperaturas mais elevadas causarão maior evaporação de água, o que poderá agravar as secas em alguns locais e aumentar a precipitação noutros. Uma atmosfera mais quente pode também alterar as direcções dominantes do vento e as correntes oceânicas. O aquecimento não será distribuído uniformemente pelo planeta, algumas regiões ficarão mais quentes, enquanto outras arrefecerão.

A onda de calor de 2003 terá causado 30.000 mortos, incluindo mais de 13.000 só em França. As temperaturas subiram acima dos 40º graus centígrados em muitos locais da Europa, enquanto no NE dos EUA, à mesma latitude, houve um Verão estranhamente fresco. Os inúmeros fogos foram causadores de 30% do CO_2 emitido para a atmosfera. A onda de calor foi acompanhada por uma seca sem precedentes que destruiu colheitas. Por exemplo, na Ucrânia perderam-se 80% das colheitas de trigo.

Não pode deixar também de ser referido o rasto desolador do Katrina, que em 29 de Agosto de 2005 arrasou Nova Orleães.

Segundo previsões do IPCC, as grandes tempestades e as inundações e secas extremas tornar-se-ão mais pronunciadas à medida que o aquecimento global progredir. Este aumento de calor é favorável também à proliferação de insectos nocivos e de doenças nas plantas. Estações de crescimento mais longas permitirão que insectos como os gafanhotos tenham um maior número de ciclos reprodutivos durante a Primavera, o Verão e o Outono. As larvas de outros insectos passarão o Inverno mais confortavelmente.

Paradoxalmente, à medida que a temperatura global média aumenta, os Invernos têm-se tornado mais nevados nas latitudes elevadas do hemisfério norte, porque um maior calor nas baixas latitudes gera mais evaporação. Este facto leva a crer que o actual aquecimento pode ser, na verdade, o prelúdio de outra era glacial.

REFLEXÃO FINAL

Com a escolha do título do artigo pretendi que o leitor, ao longo da sua leitura, se apercebesse que o aquecimento global pode estar a antecipar um outro problema bem mais catastrófico para a humanidade. Tal como já aconteceu com o episódio Younger-Dryas pode subitamente iniciar-se o processo inverso ao actual e num espaço de tempo relativamente curto iniciar-se de novo uma era de glaciação. Custa a acreditar, porque a memória do homem é curta, mas a memória da Terra regista precisamente este tipo de alternância.

Al Gore termina o seu documentário deixando a esperança de que é possível ao homem inverter a tendência de aquecimento e muito facilmente atingir os níveis de emissão de gases de efeito de estufa de 1970. Segundo ele, numa linguagem simples, não é preciso mais do que usar equipamentos eléctricos mais eficientes energeticamente, usar com mais eficiência os transportes públicos, adquirir carros muito eficientes em termos energéticos, investir em energias renováveis e assegurar a captura e separação do carbono. Também ficamos com a esperança que em breve os EUA e a Austrália assinem o protocolo de Quioto.

Apesar desta esperança no poder do homem, há a recordar também que, segundo Elizabeth Kolbert, a transição da última era glacial para o actual Holocénico foi extremamente instável, incluindo o episódio Younger-Dryas. Segundo ela "a temperatura não aumentou de uma forma lenta nem constante, ao invés, o clima oscilou várias vezes, de temperado para glacial e, novamente, para temperado. Há 15.000 anos, a Gronelândia aqueceu abruptamente 8,9 graus em quinze anos ou menos. Num episódio particularmente traumático ocorrido há 12.000 anos, a temperatura média da Gronelândia subiu 9,4 graus em apenas uma década" (final do episódio Younger-Dryas). Se a História servir de padrão de medida então o Holocénico deverá durar 10.000 anos. Segundo Elizabeth Kolbert, o aspecto mais surpreendente é que "o único período climático que se conhece tão estável como o nosso, é o nosso. Além disso, o facto de os climatologistas terem descoberto que estamos a viver este período de estabilidade excepcional no preciso momento em que, pelos seus cálculos, ele se está a aproximar do fim parece ainda mais improvável".

A verdade inconveniente é que precisamos de reduzir os gases de efeito estufa para tentarmos desacelerar em direcção a uma cada vez maior instabilidade climática de consequências imprevisíveis, mas potencialmente catastróficas. O mais provável, porventura inevitável, é sentirmos cada vez mais alterações climáticas, que se cruzarão com o declínio do petróleo e gás natural e afectarão dramaticamente a produção de alimentos, levando a que muitas pessoas passem fome, e morram, nas próximas décadas.

A. Dias Correia
CFR

Bibliografia

Elizabeth Kolbert, "Ice Memory", *The New Yorker*, 7 de Janeiro de 2002.

Elizabeth Kolbert, "Field Notes from a catastrophe", *Bloomsbury,* 2006, 192 pp.

Documentário "Uma Verdade Inconveniente", de Davis Guggenheim.

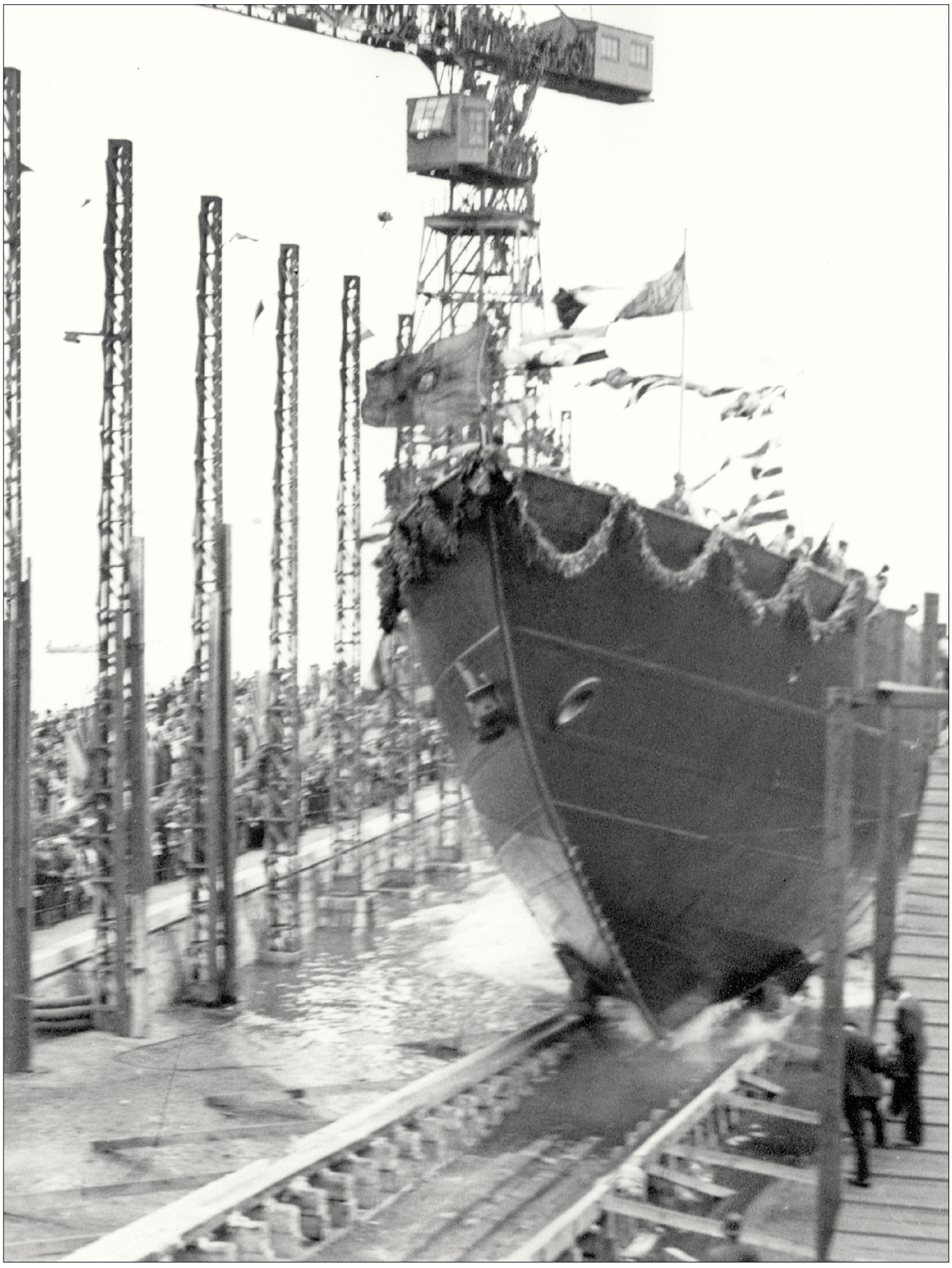
Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC) (www.ipcc.ch).

Notas

1. Na escala de tempo geológico, o Holoceno ou Holocénico é a época do período Neogeno da era Cenozóica do éon Fanerozóico que se inicia há cerca de 11.500 anos atrás e se estende até ao presente. Iniciou-se com o fim da última era glacial principal, ou Idade do Gelo. A época é informalmente chamada Antropogeno, por abranger todo o período de civilizações.

2. Reconhecendo o problema das alterações climáticas globais, a Organização Meteorológica Mundial (WMO) e o Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA) criaram um Painel Intergovernamental sobre Alterações Climáticas (IPCC) em 1988, aberto a todos os membros das NU e da WMO.

Lançamento do "Creoula" à água ...



Arquivo CTEN António Gonçalves

10 de Maio de 1937

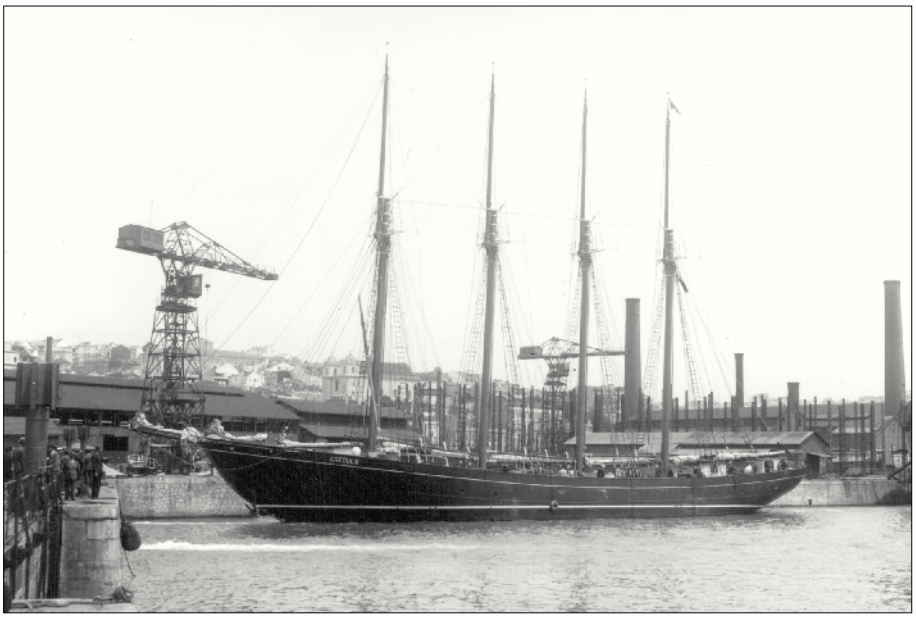
... há setenta anos

O projecto para os novos bacalhoeiros em ferro foi encomendado ao arquitecto naval inglês Alexander Slatter. No entanto, o primeiro estudo que este apresentou a Vasco Bensaude foi liminarmente rejeitado, uma vez que não cumpria boa parte dos requisitos definidos pelo armador, tendo, de resto, poucas semelhanças, com aquilo que viriam a ser os veleiros-irmãos *Creoula* e *Santa Maria Manuela*.

Ainda com o navio em fase final de projecto, foi assinado no dia 22 de Julho de 1936 o contrato de construção do *Creoula*, no valor de 2.350.000$00, entre o armador, a Parceria Geral de Pescarias, e a Sociedade de Construções e Reparações Navais, que viria a tornar-se, em 1 de Janeiro de 1937, nos estaleiros da Companhia União Fabril (CUF)[1] de Alfredo da Silva (1871-1942). Só uma semana depois de assinado o contrato para a construção do navio, mais precisamente no dia 30 de Julho, o armador pediu autorização «para mandar construir em Portugal um veleiro de aço que destina á pesca o bacalhau nos bancos da Terra Nova e Groenlandia».

Decorridos seis meses, a 16 de Janeiro de 1937, foi deferido despacho favorável relativamente ao requerimento da Parceria Geral de Pescarias, solicitando «que lhe fosse reservada a denominação "Creoula" para o navio que esta tinha em construção», apesar de naquela data esta não ter ainda sido iniciada.

Como se sabe, a quilha do *Creoula* só foi assente a 3 de Fevereiro desse ano, no mesmo dia em que os representantes do armador colocaram, simbolicamente, o primeiro rebite. De referir que toda a construção foi superiormente supervisionada pelos engenheiros António Lobo e Sousa Mendes, sendo que a chapa de aço então utilizada havia sobejado da construção, naqueles mesmos estaleiros, dos torpedeiros *Dão* e *Douro*, que em 1934 e 1935, respectivamente, haviam sido entregues à Marinha Portuguesa.

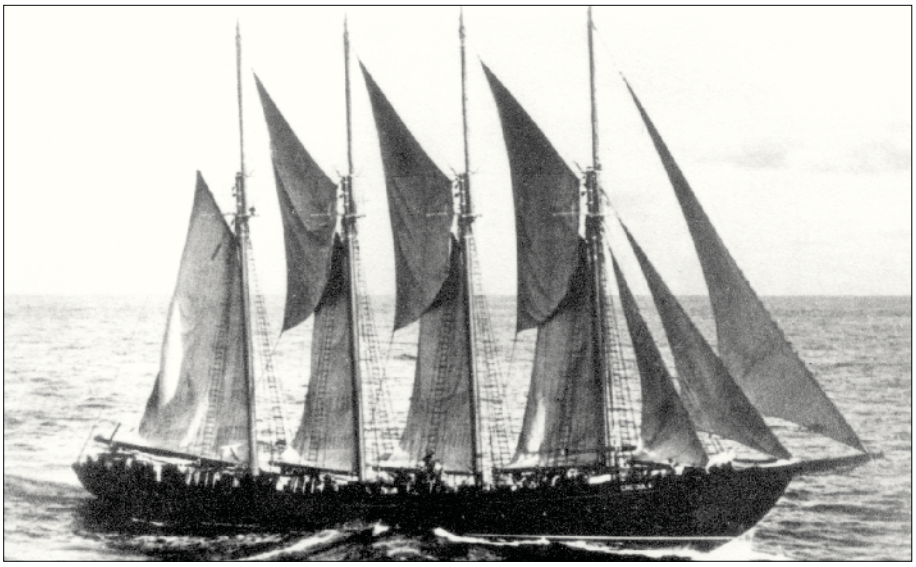


Museu de Marinha

O Creoula *atracado no cais do estaleiro durante a fase final da sua construção e após ter sido lançado à água. Pouco tempo depois haveria de largar para a primeira das trinta e sete campanhas de pesca do bacalhau, que efectuou, sem interrupções, até 1973, nos bancos da Terra Nova e Gronelândia.*

A cerimónia de lançamento à água do *Creoula* decorreu no dia 10 de Maio de 1937. Uma vez que o Estado havia «atribuído ao estaleiro um subsídio de 446 contos», cerca de 20% da despesa total, o lançamento do navio à água foi à época amplamente aproveitado para difundir o apoio e forte trunfo do regime, realçando-se o facto deste haver sido construído em apenas 62 dias de trabalho. Não pretendendo abrir qualquer polémica a este respeito, cumpre referir que entre 3 de Fevereiro e 10 de Maio decorreram um total de 96 dias. Da nossa análise a um calendário referente ao ano de 1937 resulta o seguinte: partindo do princípio que o estaleiro não laborou aos sábados, domingos e feriados, o que nos parece difícil tendo em atenção que se encontravam em construção dois grandes veleiros, ainda assim contabilizámos 66 dias úteis neste período...

Dada a importância do evento, nomeadamente para a indústria da construção naval, a cerimónia de lançamento à água do *Creoula* e do *Santa Maria Manuela*, que teve lugar no mesmo dia, foi presidida pelo Chefe de Estado, contando ainda com a presença dos ministros da Marinha, do Comércio e das Obras Públicas e Comunicações. À sua chegada ao estaleiro da CUF sito na Rocha conde d'Óbidos, o General António Óscar de Fragoso Carmona (1869-1951) passou revista à guarda de honra, constituída por uma companhia de marinheiros do antigo navio-escola *Sagres*, cabendo, à Banda da Armada, neste solene momento, interpretar o Hino Nacional.



Arquivo CTEN António Gonçalves

O Creoula *navegando à vela, fotografado em 1939 a partir do paquete* Saturnia, *quando, pela terceira vez, demandava os bancos da Terra Nova. Tal como na fotografia anterior, também aqui o casco do navio se encontrava ainda pintado com o característico vermelho «sangue-de-boi» do seu armador, a Parceria Geral de Pescarias.*

A exemplo dos outros veleiros da Parceria Geral de Pescarias, também o *Creoula* tinha o casco pintado de vermelho «sangue-de-boi». Esta situação só se alterou, em 1943, já durante a Guerra. Foi nesse ano pintado de branco antes do início da campanha de pesca, cor que ainda hoje mantém.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Nota

[1] Em Setembro de 1961 passou a denominar-se Lisnave.

O «Creoula» e a sua gente

Em 1952, ano em que concluí o curso de pilotagem, resolvi embarcar para a pesca do bacalhau. Nesse tempo, para mim, como para todos os outros oficiais e tripulantes, para embarcar num navio bacalhoeiro, era necessário além da Cédula Marítima, passada pela Capitania, possuir o nosso livrete de inscrição no Grémio dos Armadores da Pesca do Bacalhau. Para obter essa inscrição devia fazer-se parte da lista de tripulação de um navio, o que obrigava a previamente contactar um comandante que nos incluísse no rol de equipagem, que o seu armador entregava no Grémio. Só depois era possível comparecer nos Serviços de Saúde, para ser observado pelo médico, e apanhar as vacinas obrigatórias. Assim, no momento da saída dos navios, os comandantes tinham para cada tripulante, uma Cédula Marítima e um Livrete de Saúde. Isto permitia que à chegada a qualquer porto do Canadá, ou da Groenlândia, os navios tivessem livre prática e pudessem atestar o estado sanitário das suas tripulações.

Aprovada a lista nos Serviços de Saúde do Grémio, as matrículas eram feitas nas respectivas capitanias, e nessa altura todos recebiam como avanço dos seus vencimentos, uma determinada quantia, estipulada no contrato colectivo, de acordo com as categorias profissionais. As matrículas eram feitas por viagem redonda, isto é, desde a saída do navio até à chegada ao porto de armamento.

Deste modo, após o regresso, o comandante entregava a todos os tripulantes o Bilhete de Desembarque, que lhes permitia levantar a Cédula Marítima. A partir desse momento, todos ficavam livres para embarcar em qualquer navio, desde que não fosse para a pesca do bacalhau. Para esta pesca, havia um compromisso com o armador do seu navio, com o qual só de comum acordo podia haver rescisão de contrato. Para os oficiais a situação era idêntica e por isso normalmente no regresso havia uma conversa com o comandante, ficando entre todos um acordo de cavalheiros para a viagem seguinte.

Arquivo CTEN António Gonçalves

Contudo, até Janeiro, qualquer das partes podia anular o seu compromisso, que só a partir dessa data entrava em vigor, nas condições do ano anterior. Nos meses de Janeiro, Fevereiro e Março, já era devida pelo armador aos seus oficiais, a soldada fixa estipulada pelo contrato para cada categoria. Normalmente, os comandantes só chamavam os seus oficiais náuticos, quando os navios vinham para a doca seca. Para os oficiais de máquinas a situação era diferente, pois seria do interesse de todos que as reparações fossem por eles assistidas durante as estadias.

A COMPANHA DO «CREOULA»

Por tradição, era costume dar o nome de companha, à tripulação dos navios de pesca, do mesmo modo que se chamava campanha à viagem redonda dessas mesmas embarcações.

A companha do «Creoula», onde eu embarquei pela primeira vez como piloto em 1953, era composta por três oficiais náuticos, Capitão, Imediato e Piloto, quatro motoristas, primeiro, segundo, terceiro e ajudante, três cozinheiros, mestre e dois ajudantes, oito moços do convés, um moço de câmara e cinquenta e dois pescadores.

Além da imprescindível ajuda dos seus oficiais, o comandante precisava ainda de um contramestre e de um mestre de salga, mas estes dois elementos normalmente estavam incluídos no grupo dos pescadores.

Sendo o «Creoula» um veleiro, era ao contramestre que competia aparelhar o navio, tendo a seu cargo tanto em terra como no mar, a conservação de todo o aparelho fixo e de laborar, bem como a confecção e a preparação do velame. Por esta razão, este era um dos elementos que se mantinha a bordo durante todo o ano, fazendo parte da matrícula de rio, que o comandante devia abrir após a chegada, com os tripulantes designados pela autoridade marítima, para segurança da embarcação em porto. Todas as tarefas de aprestamento, eram destinadas pelo comandante e pelo imediato, mas a sua execução estava a cargo da experiência e do saber do contra-mestre, que no local dirigia o serviço e orientava os marinheiros. No mar, durante as viagens, fazia quarto com o comandante e auxiliava o imediato na distribuição dos materiais de pesca, com que os pescadores preparavam os seus dóris. Nos pesqueiros este homem era igualmente pescador e como os outros saía no seu dóri, fazendo o dia normal de pesca. Eram na realidade homens notáveis

Arquivo Capitão Marques da Silva

Arquivo Capitão Marques da Silva

Arquivo CTEN António Gonçalves

para estes navios e é com muito respeito que sempre os recordo.

O outro elemento que referi de importância nas companhas destas embarcações de pesca era o chefe da salga. No «Creoula», tal como nos outros navios de pesca à linha, este homem era escolhido pelo comandante de entre os pescadores salgadores mais antigos e experientes. Devia juntar sempre ao saber profissional, algumas qualidades de chefia, para orientar os colegas, sem levantar desentendimentos ou atritos.

O bacalhau devia ficar bem aberto e espalmado, colocado nas pilhas como as telhas de um telhado, para escorrer a humidade para a periferia. Era importante que cada peixe ao ser salgado individualmente, levasse a quantidade de sal de acordo com o seu tamanho, para ficar desidratado e curado, sem contudo seco demais.

Para os navios trazerem bons carregamentos de peixe bem curado, o trabalho dos salgadores era tarefa difícil e tinha de ser entregue a bons profissionais.

Perante os armadores, respondia o comandante, a quem competia governar o seu navio, procurando os melhores pesqueiros para obter boas capturas, sem descurar nunca, a cura, a conservação e a apresentação do seu carregamento. Por todas estas razões, um competente e atento chefe de salga era uma ajuda imprescindível.

Arquivo Capitão Marques da Silva

Igualmente de relevo na companha era o lugar do mestre cozinheiro. A sua responsabilidade na manutenção da harmonia entre os tripulantes, para conseguir uma regular ambiência no reduzido espaço dos alojamentos de proa, onde se dormia e se tomavam as refeições, era fundamental. Durante o tempo da campanha, a confecção das refeições, a preparação do pão e o respeito pelos horários de serviço com boas ou más condições de tempo, era missão de grande valor. Mas o regular consumo dos mantimentos, embarcados por seu cálculo prévio para o tempo normal da campanha, não era de menor importância. Em adição às preocupações do mestre, estava ainda o parcimonioso consumo da água doce, que devia ser usada com equidade e justiça, para que esta chegasse até ao fim da viagem. Em resumo, um cozinheiro eficaz, era aquele que preparava boas refeições, mas que igualmente sabia tomar conta da chave do paiol.

Nestes navios, era costume dizer-se que as duas peças mais importantes a bordo, eram o leme e o fogão, por ambos serem imprescindíveis ao seu bom governo.

Os pescadores no seu conjunto formavam a parte mais importante da companha. Não quero dizer com isto que houvesse possibilidade de um navio ir para o mar só com os pescadores, mas na realidade eram eles que arrancavam das águas do mar, o que daria a todos os seus honorários. Cada pescador, recebia à chegada como vencimento, a parte que lhe cabia e que o comandante lhe tinha registado diariamente. Os outros elementos da companha, teriam direito a uma percentagem, sobre a quantidade total da descarga.

O pessoal da pesca era formado por pescadores antigos, «os maduros», profissionais experientes e normalmente dedicados aos seus navios. Outros, mais jovens, alguns também trabalhadores dedicados, mas que por vezes só aguardavam completar os sete anos de embarque que os isentava do serviço militar. Havia ainda os aprendizes de primeira viagem, os denominados «verdes» que vinham tentar a sua sorte. No total, entre «maduros» e «verdes», o «Creoula» contava com cinquenta e dois pescadores, que tinham por missão arriar para o mar o seu dóri, e com anzóis e isco que o navio fornecia a todos igualmente, pescar os bacalhaus que o navio carregava, depois de descabeçados, escalados e salgados no porão. De entre estes homens iríamos encontrar um contrameste, um chefe de salga, dez troteiros para amanhar, dez parte-cabeças para limpar, dez escaladores para escalar, quinze salgadores para salgar e cinco garfeiros para movimentar o peixe dentro do navio. Só com estas funções bem preenchidas era possível funcionar a fábrica em que os navios se transformavam no fim do dia, depois dos dóris recolhidos e empilhados.

Todas estas tarefas eram de grande importância, pois todos sabiam que o bacalhau seria descarregado e pesado à chegada, mas o armador só pagaria o que chegasse em boas condições.

Pelo trabalho de conjunto, era atribuída a cada homem uma certa remuneração, de acordo com o estabelecido por contrato, para cada uma das tarefas exercidas.

Durante as viagens de e para os pesqueiros, os pescadores eram divididos igualmente pelos três quartos, de forma a haver pessoal de leme de vigia e marinheiros auxiliares do oficial de serviço. Todos ajudavam nas manobras de içar e arriar panos.

Foi com gente de mar como esta que resumidamente acabo de relembrar, que o nosso «Creoula» e tantos outros, navegaram e foram rentáveis.

A todos, com admiração e respeito, cumprimento.

António Marques da Silva
Capitão da M.M.
Antigo Comandante do Creoula

OUVINDO O COMANDANTE DO "CREOULA"

"O lugre «Creoula» foi construído, em 1937, nos estaleiros da CUF, em Lisboa. O casco, rebitado, como se fazia na época, foi feito em 62 dias úteis - um tempo recorde - com um aço excepcional que se destinava habitualmente a navios de guerra. Serviu de lugre bacalhoeiro na pesca à linha e ainda conhecemos dois capitães dessa época, um deles o Capitão Francisco Marques recentemente falecido. Como todos os seus capitães e a maioria das tripulações era de Ílhavo, o «Creoula» é o *seu navio"*, começou por nos dizer o actual comandante, o CFR Silva Ramos (CSR).

Revista da Armada - Na Pesca Longínqua até...

CSR - Praticou até 1973, tendo sido o último a pescar à linha com dóris (40 a 50 por campanha). Era muito duro. Saía em Março-Abril, após a Bênção, em Belém, da White Fleet, como era conhecida em *St. John*, na Terra Nova, onde iniciava e, depois de ir aos bancos da Gronelândia, terminava aí a safra, regressando em Outubro, quando os gelos se começavam a formar.

RA - Há documentação dessa fase?

CSR - Livros e até filmes. Um ciclo que de algum modo se repete actualmente e nesse aspecto o Capitão Marques da Silva, o único capitão sobrevivente, tem sido uma preciosa ajuda.

Depois, até 1980, o navio esteve parado a degradar-se, o que não é surpreendente se pensarmos que do período áureo dos grandes veleiros, 1880 a 1920, o caso da velha «Sagres», pouquíssimos sobreviveram.

Os fabricos para transformá-lo em Navio de Treino de Mar (NTM) para a Marinha Mercante, a pensar nos alunos da Escola Náutica, arrastaram-se, acabando por ser entregue à Armada por razões de rentabilidade e de operacionalidade quando, em 1986, se concluíram os trabalhos.

RA - Que consistiram em... ?

CSR - Como 2/3 do navio eram porões do bacalhau, de que ainda temos, como testemunho histórico a bomba da salmoura, houve que os converter, bem como o *rancho*, a coberta dos pescadores, em alojamentos condignos.

Os mastros que serviam de chaminé, o de vante ou do traquete, à cozinha da marinhagem, cujo fogão ia sempre aceso, e o de ré ou da mezena, à máquina, também foram substituídos.

RA - Portanto, tinha já motores.

CSR - Isso mesmo. Foi concebido para propulsão mista. O motor actual, com 500 cv é mais fraco que o original, de 600, mas era tudo o que os pescadores precisavam para ir buscar barlavento…

O «Creoula» com ventos fortes de través veleja muito bem. Menos bem se de popa.

De notar que a actual «Sagres», foi construída pelos alemães, intencional e exclusivamente como veleiro de instrução de pano redondo.

RA - E à bolina?

CSR - Embora só disponha de pano latino - o único lugre de quatro mastros que existe no mundo - não bolina tão bem como isso, pois, tendo um casco completamente redondo, abate muito.

RA – O que é o «Creoula» enquanto NTM?

CSR - Após 1987, a sua missão é aproximar as pessoas do mar. Embarca instruendos que, devidamente enquadrados, fazem todos os trabalhos da guarnição. São 51 mais um director de treino.

Foto CTEN António Gonçalves

RA - Esse director donde vem?

CSR - Vem de fora, é o responsável da instituição a que pertencem os instruendos, os quais são organizados em quatro quartos e como a guarnição navega a três quartos acabam por ter contacto com todo o pessoal de bordo. Ajudam na cozinha, fazem vigia e leme, estão de adjuntos ao oficial de quarto, de quarto de manobra às velas e por isso temos a preocupação de nos reunirmos com esse director, no sentido deste esclarecer os alunos da vida a bordo, nomeadamente no que respeita à permanente disponibilidade. Têm que saber, por exemplo, que podem ser chamados às tantas da noite ou da madrugada para qualquer faina de velas ou o que for preciso.

RA - Limpezas?

CSR - Do convés, das cobertas e até dos sanitários… Contudo, na despedida, vemo-los, muitas vezes, comovidos no cais pois tiveram uma experiência radicalmente diferente do que hoje vivem em sociedade. É a primeira vez que coabitam num espaço limitado …

RA - E integradas num grupo organizado para um mesmo objectivo.

CSR - Curioso é quando perdem a rede de telemóvel. Até lá, ainda estão virados para fora e só depois se voltam para o navio e começam a assimilar esse novo mundo. Tem valido a pena.

RA - Fazem isso todos os anos?

CSR - Com uma certa regularidade. O navio esteve parado apenas dois anos, em 2001/2, para reparações e instalação do actual motor, a tempo de estar presente no Dia da Marinha - 2003, em Aveiro.

RA - Em Aveiro? Tinha que lá estar!

CSR - Claro! Em 2005 foi a substituição do aparelho fixo, brandais, cabos de aço, inclusive os mastros que servem de chaminé. A andaina de velas actual, que já tem onze anos, será substituída, ainda este ano.

RA - Mais leves, presumimos, que os originais.

CSR - Sim! Sim! As velas já são de dracon e os cabos de nylon. O navio está em muito boas condições. Enfim só uma avaria catastrófica, que não esperamos que aconteça, poderia afectá-lo… A começar pela surpreendente dureza do aço do casco.

RA - E este último ano, já sob o seu comando, como foi?

CSR - Em 2006, embarcaram cerca de mil instruendos e, de Abril a Outubro, navegámos 1600 horas.

RA - O tal ciclo que coincide com o da pesca do bacalhau… E quantas saídas para o mar?

CSR - Em média 20, com apenas um ou dois dias de intervalo entre as missões. Não temos férias de Verão.

No ano passado, pela primeira vez, e este ano não pudemos dar resposta a todas as solicitações, apesar de já termos programadas 2 100 horas de mar.

Foto Júlio Tito

RA - E do lado da Armada? Quanto a financiamentos, etc., como é que é?

CSR - Têm sido principalmente do Ministério da Defesa Nacional (MDN). Os militares são pagos pela Marinha, enquanto os alunos pagam uma diária que ajuda nas despesas com a manutenção do navio. A navegar, saía mais barato à Armada cerca de 30%, mas este ano será a Armada, pela primeira vez, a suportar os custos. Tivemos uma grande abertura e empenho, em especial da Direcção de Navios e da Flotilha de quem dependemos.

RA - Assumiu, portanto, os custos como investimento.

CSR - Nem mais! É um navio mediático, que aparece repetidamente na imprensa e na televisão. São retornos difíceis de contabilizar.

RA - De facto é muito apelativo.

CSR - Temos embarcado Universidades que obtêm patrocínios graças à imagem do navio que,

Fotos Júlio Tito

assim, também sai muito beneficiado. Apareceu em telejornais, em dois programas «Bombordo» e como embarcámos a Universidade Internacional do Mar (UIM), uma parceria U. Porto - U. Oviedo, fizemos um directo para a «Cadena Cero». Toda esta publicidade aproxima as pessoas do mar, da Marinha e das Forças Armadas… . Uma *reserva naval*.

RA - Que outras instituições é que Vos procuram?

CSR - Os escuteiros, as escolas, uma ou outra associação de juventude e as câmaras municipais.

RA - Câmaras? Também do interior?

CSR - Sim, mas mais do litoral. Com Ílhavo temos uma relação muito forte. Dos escuteiros e das escolas secundárias aparecem muitos instruendos do interior. A publicidade em programas de grande audiência tem contribuído para tal. Tentamos ser muito criteriosos nessa escolha.

RA - Como?

CSR - Aceitamos inscrições até ao fim do ano anterior, de modo que em Janeiro se faça uma primeira triagem e sejam, os correspondentes directores, convidados, em finais de Fevereiro, a almoçar a bordo, para conhecerem o navio, as instalações e se inteirarem bem do que irão encontrar.

Internamente, fazemos uma reunião de planeamento em que estão representados o Estado-Maior da Armada, o MDN, através dos oficiais da Armada assessores do Ministro e do Secretário de Estado dos Assuntos do Mar, o Comando Naval, a Flotilha e o navio, pelo seu comandante.

RA - E o critério está definido?

CSR - Nós repetimos as instituições que de facto souberam usufruir bem o «Creoula», beneficiamos as que tivemos de recusar no ano anterior e nunca prolongamos muito as saídas com uma dada instituição. Também não fazemos habitualmente saídas de menos de dois dias, embora estejamos a estudar essa possibilidade, mas as diárias, dados os custos portuários e de rebocadores, terão de ser maiores.

RA - O tempo em cruzeiro é que rentabiliza a operação… Já agora qual é a duração das viagens?

CSR - Temos *pacotes* às Berlengas, três dias, ao Porto, quatro, a Portimão, cinco e a Cádis, seis dias. Aos Açores, de duas a três semanas. Por vezes fazem-nos pedidos para Cabo Verde, ida e volta em quatro dias…

RA - Ah!!! Bom! … E à vela?

CSR - Acontece. Com as autarquias é diferente pois em termos de idade aparecem grupos muito heterogéneos e nós, «Creoula», temos de prevenir os conflitos de gerações. São os grupos mais difíceis. A idade ideal é dos 15 aos 18 anos.

Dado estarmos embarcados vários dias, 24 horas por dia, as emoções, por vezes vêm à flor da pele. Nós, militares, já estamos habituados a essa vicissitude, mas quem embarca pela primeira vez estranha o facto de estar muito tempo no mar.

RA - Semanas, meses, anos. É uma determinante da Cultura Militar-Naval (e não é a única!) que profundamente a diferencia das outras culturas militares, a da Força Aérea e a do Exército, ramo em que os nossos camaradas de Terra escalpelizam as culturas das Armas e Serviços com jovial ironia.

CSR - Aqui é o ultrapassar dos pequenos problemas que tornam os grupos que embarcam connosco mais unidos que faz da viagem no «Creoula» uma experiência inesquecível.

Ainda quanto às Universidades, nós damos formação e elas desenvolvem projectos que propomos ou que já têm em vista e que contam como cadeiras semestrais.

Fomos com a Lusófona ao banco Gorringe, a meio caminho entre o cabo de S. Vicente e a Madeira, que foi divulgada na Televisão, e com a UIM.

RA - A que profundidade fica?

CSR - Já foram ilhas, mas agora estão a cerca de 20 metros de profundidade.

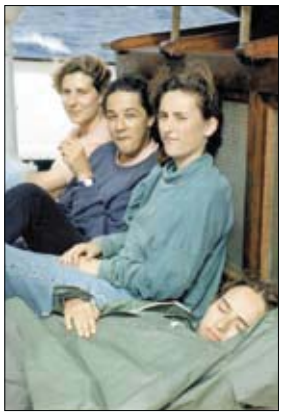
Aliás, o sucesso tem sido tal que sairemos de novo com o curso de Ciências do Mar da Lusófona, mas agora iremos aos Bancos Josephine e D. João de Castro, a caminho do ilhéu das Formigas, nos Açores.

Numa parceria desta com a Universidade do Algarve já há 700 alunos em lista de espera para 30 lugares pois os restantes são professores ou mergulhadores daquelas áreas científicas.

RA - Há, entre os professores, oficiais da Armada? Cremos que o próprio fundador daquele curso.

Fotos CTEN António Gonçalves

CSR - Sim, o Comandante Pinto de Abreu! Para os estudantes é de facto muito marcante, vêm muito motivados e para nós é muito estimulante. O próprio navio presta-se muito pois tem a borda baixa e muito aberta (para *garfar* o bacalhau), cala bem e é pesadão. Assim, pudemos ter 13 mergulhadores na água o que só seria possível com um navio de investigação científica, que é caríssimo.



Fotos CTEN António Gonçalves

RA - Outra coincidência com a sua vocação original que vem mesmo a calhar.

CSR - Convém notar que o navio, enquanto plataforma, é muito barato. Sendo o nosso motor o de um camião TIR, no ano passado, bastaram-nos 100 toneladas de combustível. Uma andaina de velas parece cara, cerca de 100 000 €, mas dura sete anos, e a guarnição é muito reduzida.

RA - Que é de?...

CSR - Seis oficiais, com um médico, seis sargentos e 28 praças, num total de 40 homens pois, para a manobra, contamos com os instruendos.

RA - Sabemos que já embarcaram uma médica. Quanto aos instruendos como se distribuem por géneros?

CSR - Bom! Por cobertas, duas de 21 beliches e uma de nove. Compete às instituições decidir as combinações. No caso das autarquias por vezes os nove lugares destinam-se aos mais velhos, para evitar conflitos geracionais pois ficam mais recatados, embora cá em cima todos se dêem bastante bem.

RA - Como é que o conseguem?

CSR - O navio obriga a uma grande disciplina. Por vezes digo aos mais novos, que quem devia embarcar eram os pais para verem o que os filhos são capazes de fazer. Os jovens são muito generosos e quando motivados fazem muito mais do que esperamos. Tivemos uma experiência na regata St Malo - Lisboa, nos 50 anos da regata Torbay - Lisboa, em que viemos com jovens de uma organização nacional englobando elementos que não se conheciam, dos mais diversos pontos do país, de todos os estratos sociais (havia dos mais pobres aos mais ricos), mas como todos faziam as mesmas funções não se notavam diferenças entre eles.

RA - Curioso! Quando saímos da Naval os oficiais, os únicos que andavam à paisana, vestiam de uma forma muito formal e até a meteorologia o impunha pois os Invernos eram mais vincados (muita chuva ou muito frio) e os Verões menos quentes. No Ultramar as diferenças sociais esbatiam-se pois os civis vestiam-se duma forma mais ligeira que os oficiais também adoptavam e isso reflectia-se quando as guarnições eram convidadas para festas, onde, embora todos nós estivéssemos de uniforme tropical, se diluíam os postos e outras diferenças e, numa época em que a escolaridade era de facto o grande fosso, as atitudes nivelavam-se, invariavelmente, por cima.

CSR - Outros tempos…

RA - Mas mais. Com as comissões de mais de dois anos e, na Metrópole, como então se dizia, a expansão da televisão, foram-se modificando muitos comportamentos. Mais recentemente notámo-lo, pela positiva, quando regressámos à Armada, sobretudo na qualidade de tutores do Centro Naval de Ensino a Distância. Pena, porém, é que se não esteja a saber pôr a fasquia dos valores de modo a puxar pelo brio dos portugueses, antes, suicidariamente, pelo contrário. Enfim…

Foto CTEN António Gonçalves

Dizia?

CSR - Que esses jovens foram extraordinários. A manobra do «Creoula», porque tem a armação original, é muito pesada.

Foto Júlio Tito

"Giba"

Repare que no bacalhau se ia à vela até aos Estados Unidos e se fazia um único bordo que os punha na Terra Nova. Nunca se *virava em roda*.

Ora, nesta regata tivemos várias viragens de bordo e cambadelas, e num regime excepcional de bordadas, ou seja divididos em dois grupos, portanto, ou se estava a trabalhar, ou a dormir. É que para virar de bordo ou para cambar precisamos de uma hora. É uma manobra pesada para uma guarnição treinada e que teve de ser executada, de dia ou de noite, com toda a gente em cima, 70 pessoas.

RA - Presumimos que tenham também ficado surpreendidos com eles próprios…

CSR - Certamente! Para nós, militares, é difícil, imagine para aqueles jovens, de 15 aos 18 anos, que viveram onze dias a bordadas. Já nem sabiam se era de dia se de noite, mais pareciam *zombies*, mas deram tudo o que podiam dar. Não houve conflitos. Houve, sim, trabalho, competição entre as bordadas. Foi para mim a experiência mais gratificante porque, como comandante, reconheço que foi muito duro.

RA - Que organização era essa?

CSR - Era a Juvemédia que tem várias iniciativas, desde o Festival do Sudoeste até ao Comboio de Portugal, que nos dá muitas garantias pois tem animadores profissionais que gostam muito do navio e com quem trabalhamos há anos. É espantoso como a nova geração, bem motivada, com objectivos, reage.

RA - Acreditamos. Pensamos que o problema reside nas gerações mais velhas que não lhes proporcionam desafios que, no dia a dia, os possam levar a superarem-se. Comandante! Já me apercebi que além de velejador de longa data, é apaixonado pela vela (risos). Os oficiais, aqui, são escolhidos pelo seu interesse pela vela?

CSR - Não é uma determinante, mas terão de ter alguma experiência. Tivemos, inclusive, comandantes que não eram profundos conhecedores da arte de velejar mas, evidentemente, alguém tem de perceber de vela.

RA - Um bom mestre?

CSR - Ou um imediato que detenha essas perícias. Um bom mestre, com certeza. Mas mesmo com as praças utilizamos muito o treino *on job*.

RA - Muitos deles serão *Manobras*…

CSR - Sim, são vinte da classe de Manobra mas como a guarnição é muito pequena, quando toca a puxar cabos avançam todos, do cozinheiro ao padeiro, todos os sargentos… mas tem de haver um mínimo de conhecimento. O nosso guarda-marinha, que é velejador, gostará necessariamente de estar aqui ou na «Sagres».

RA - Ao almoço, que foi um muito agradável momento de convívio, apercebemo-nos de que também o seu engenheiro tinha participado numa regata.

CSR - Ah! Isso foi ontem, no Torneio de Vela da Marinha. Foi onde eu parti o dedo. (Risos).

RA - Daí essa ligadura! (mais risos) Com o Oficial Imediato, conta já quatro oficiais velejadores. Nada mau!

CSR - Neste navio não temos como objectivo as regatas. Não é preciso nenhum curso superior de vela. Convirá experimentar as manobras com bom tempo para estimar o comportamento com mau tempo. Mas também treinamos muito a Limitação de Avarias e a Segurança a Bordo, muito importante, e por vezes em detrimento do treino da Manobra de Vela.

Este ano tentaremos corrigir isso até porque vamos para o Mediterrâneo e ali, só com muita sorte é que se não apanha um golpe de vento. O Atlântico é mais previsível. Além do mais, somos o único navio da Marinha de Guerra que embarca pessoal não qualificado, que enjoa, que não sabe avaliar o perigo, nem como reagir em situações inesperadas. É preciso ter uma atenção redobrada.

RA - Já tiveram acidentes?

CSR - Felizmente nunca…

RA - O Mediterrâneo é de facto mais imprevisto...

CSR - Vamos aí participar na Regata promovida pela Sail Training International de modo a tornar mais económica a operação pois muitos dos custos, mormente os portuários, são pagos pela organização. Importava manter o navio a navegar e por outro lado há já muito tempo que não íamos ao Mediterrâneo.

RA - Onde, do século XV ao XIX, estivemos muito activos. Ao largo do cabo grego de Matapão, em 1717, a nossa Armada, com navios de linha, os mais poderosos naquele tempo, derrotou, no que foi a nossa última grande batalha naval, a ameaçadora esquadra turca. Hoje, a Turquia constrói as suas próprias *Meko*. Enfim…

Já sabe que portos vão tocar?

CSR - De Lisboa vamos para Cádis, depois seguimos para Alicante e em princípio (função do espaço), iremos a Valência onde se disputa a America's Cup, um ponto alto, mas também por outra razão; estarão lá o «Sebastião del Cano» e o «Américo Vespúcio» e convinha que Portugal estivesse aí bem representado.

Depois voltamos a Alicante e, já com uma segunda instituição a bordo, iniciamos a regata até Barcelona. Uma terceira instituição acompanhar-nos-á a Toulon e Génova onde termina a competição. Regressamos a Barcelona onde troca com a UIM e vamos à Córsega e Palma de Maiorca, onde há nova troca de grupo, e a finalizar, Tânger, Portimão e Lisboa.

RA - Como é feita a rotação dos Grupos?

CSR - De autocarro e agora também de avião utilizando as *low cost*. Vamos frequentemente a Cádis, a Tânger, a Casablanca e muito a Ceuta, embora no ano passado não tenhamos lá ido.

RA - Fala por si a profusão de *portuguesíssimas* crestas evocativas de Ceuta que decoram este recanto da câmara de oficiais. Quanto tempo vão estar fora?

CSR - Primeiro, um mês e meio nos Açores, depois, dois meses e meio no Mediterrâneo e finalmente seis semanas em viagens mais caseiras. Não temos férias, enfim, terá as suas compensações mas sinto que é duro para a guarnição pois são as férias dos filhos e das mulheres. Creio que mais tarde recordarão a viagem de maneira diferente.

RA - As pessoas que embarcaram no «Creoula» voltam a aparecer?

CSR - Nem de propósito! Ainda bem que falou nisso. No sábado, temos um jantar no Cadaval com uma instituição que embarcou no navio. Temos muitos contactos.

RA - E em termos de ingressos na Escola Naval?

CSR - Embora não seja a nossa missão, há dois ou três casos conhecidos, mas não temos nenhuma estatística. Talvez por ser o comandante, começo a encontrar muita gente que me diz: «Sabe? O meu filho esteve embarcado no «Creoula»!».

RA - O meu! (risos)

CSR - Está a ver! A mensagem do mar a passar às populações é um trabalho que se não vê

Foto CTEN António Gonçalves

dum ano para o outro, mas que começa a dar os seus frutos

RA - Chegam a aprender alguma coisa da Arte de Marinheiro?

CSR - Sim, mas aprendem sobretudo a responsabilidade de um cargo e nós não somos laxistas, obrigamo-los a participar e eles gostam dessa disciplina, passam a ter referências e acabam por aprender, uns mais interessados que outros, a Nomenclatura, a Navegação, enfim, mantemo-los ocupados. Somos um pouco animadores à semelhança dos que vêm com algumas instituições.

RA - E em terra? Organizam passeios?

CSR – Compete à instituição que embarca, fazer o *trabalho de casa* e preparar a estadia em terra o melhor possível. Como nem sempre resulta, temos sempre algo planeado e estamos a melhorar. Em Cádis, onde já temos amigos, organizamos sempre uma visita ao Observatório Meteorológico.

Temos, no entanto, regras que impomos e que verificamos; os menores têm de regressar até uma hora predeterminada, não podem andar sozinhos, têm de avisar se não vierem jantar…

RA - Muitíssimo bem! Quando, como agora, estão parados em que estão ocupados?

CSR - No Inverno, a manutenção do navio mas estamos abertos a actividades culturais, como o lançamento de livros, de colecções, etc. que tragam contrapartidas. E sempre o treino da guarnição.

RA - E a rotação das guarnições?

CSR - É igual à dos outros navios. Quando assumi o comando quase metade da guarnição foi rendida. Permanecem dois anos mas, normalmente, metem um requerimento para mais um ano pois temos um planeamento muito certinho que não tem nada a ver com a tensão dos navios de guerra que têm de estar prontos para o que der e vier, e, claro, a compensação monetária decorrente do suplemento de embarque…

RA - Ah! O antigo subsídio de embarque?

CSR - Isso! Mudou de nome.

RA - Não queria terminar sem perguntar pelo belo bicho com que me cruzei no convés. Num navio e então num veleiro, faz sempre falta um cão a ladrar à borda. Que cão é e como se chama?

CSR - É a "Giba".[1] O «Creoula» teve um cão de água português, a "Espuma", durante 14 anos. É muito tempo e criou uma tradição e, por isso, eu, através da secção dos cães de guerra dos Fuzileiros, obtive o contacto de um criador, onde fui buscar a "Giba" com dois meses e meio de idade e trouxe-a logo para o navio.

RA - Com um nome tão marinheirão, como se adaptou?

CSR - Embora a minha mulher seja veterinária, eu confesso que tinha algum receio... uma cadela tão pequena, vinda directamente da mãe para o navio… mas adaptou-se muito bem.

RA - Também um cão de água português?

CSR - Mais do que isso! Só no dia em que a fui buscar é que soube que um dos irmãos dela, mais velho três anos, é o cão de água mais premiado do Mundo. Assim a "Giba" é toda *fina*, mas esta raça e a "Giba", em particular, têm um temperamento verdadeiramente espectacular, pois ela consegue manter a sua *personalidade*, embora seja mimada por muita gente. Imagine o que são 50 pessoas, muitos deles miúdos, a embarcar semanalmente e a fazerem-lhe festas.

RA - Recordamos o «Madeira», de duvidosa linhagem mas muito acarinhado…

CSR - E essa é a principal razão da existência de um cão a bordo, os laços que ele cria com os instruendos, principalmente quando estes são mais jovens e estão mais em baixo, enjoados ou com saudades de casa.

Só tem um senão, embora não enjoe de barco, de carro, quando a levo para minha casa ou para algum tratamento, é uma desgraça…

RA - Mas (entre risos) isso é a prova provada de que o «Creoula» é um genuíno Navio de Treino de Mar.

Comandante, fica-nos a grata convicção do entusiasmo posto pela sua guarnição a cada embarque já que *mostrar-se* marinheiro em terra não é a mesma coisa que sê-lo lá onde o *Leão* ruge, indiferente ao padecer dos humanos. Que o «Creoula», na esteira dos humildes mas heróicos homens do bacalhau, continue a singrar com o crescente sucesso que nas mãos da *Briosa* tem alcançado. Bem hajam todos os que para isso têm sacrificado um pouco de si e dos …seus.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

Nota

[1] Giba-Vela de proa situada mais a vante.

D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa

(1765-1802)

O final do Século XVIII correspondeu a um período de grande desenvolvimento da Armada Real e dos vários sectores da actividade marítima portuguesa.

Na administração política dos negócios da Marinha destacaram-se dois secretários de Estado – Martinho de Melo e Castro (1770-1795) e D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1796-1801) – sob cuja tutela a Marinha atingiu o 5º lugar das potências navais da Europa.

O desenvolvimento do ensino naval fez surgir duas figuras de académicos. Manuel Carlos da Cunha e Silveira, 6º Conde de São Vicente que foi primeiro comandante da Academia Real dos Guardas-Marinhas, para além de presidente do Conselho do Almirantado, e José Maria Dantas Pereira que sucedeu ao conde de São Vicente no comando da Academia e preparou a sua transferência para o Brasil em 1807. Foi ele também o responsável pela organização da Sociedade Histórica Marítima e Geográfica

Cabral Moncada, Leilões

Almirante Marquês de Nisa.
Domenico Pellegrini. Londres 1801.
Museu de Marinha.

Comandantes no mar – os operacionais – foram vários os que se distinguiram nesta época de grande actividade naval, como António Januário do Vale, José Sanches de Brito, Inácio da Costa Quintela, Bernardo Ramires Esquível e António Ramires Esquível. Devemos no entanto, destacar a figura de D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa, cujo prestígio e reconhecimento internacional o tornaram no mais famoso oficial-general da Armada naquela época.

D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa (1765-1802), nasceu em Lisboa em 30 de Setembro de 1765, descendente e representante dos títulos e honras da Casa do grande Vasco da Gama.

Após um ano de estudo e embarque como voluntário, na nau ***Nossa Senhora do Pilar***, foi promovido a tenente de mar em 18 de Junho de 1781, com 16 anos de idade. A fim de completar os seus conhecimentos profissionais, foi mandado frequentar a Real Academia dos Guardas-Marinhas, destinada à preparação dos oficiais da Armada Real, que tinha iniciado o seu funcionamento naquele ano de 1782.

No ano seguinte, em 24 de Abril, embarcou na nau ***Nossa Senhora do Bom Sucesso***, tendo, a partir de então, desempenhado funções de oficial de guarnição em diversas naus e fragatas.

Pela sua competência e qualidades de marinheiro, é promovido a capitão-tenente em 28 de Setembro de 1784 e a capitão-de-fragata em 16 de Dezembro de 1789, com apenas 24 anos de idade.

O seu primeiro comando foi a fragata ***Príncipe do Brasil*** integrada na *Esquadra do Estreito* do comando de Bernardo Ramires Esquível.

Em 16 de Dezembro de 1791 foi promovido a capitão de mar-e-guerra, tendo comandado sucessivamente, a fragata ***São Rafael e Princesa do Brasil*** e a nau ***Vasco da Gama***, que fora lançada à água em 15 de Dezembro de 1792. Em Junho do ano seguinte requereu autorização para se alistar como voluntário na expedição militar que devia ir combater contra a França no Rossilhão; nesta campanha teve D. Domingos uma notável acção, que lhe mereceu elogios dos seus superiores.

Em 8 de Fevereiro de 1794 é de novo integrado na Armada no seu posto, tendo-lhe sido entregue o comando da nau ***Rainha de Portugal***, que integrou a *Esquadra do Canal* sob o comando de António Januário do Vale. Em 10 de Setembro de 1795, tendo apenas 30 anos foi promovido a chefe de divisão, posto correspondente a contra-almirante e a 19 é-lhe entregue o comando da primeira esquadra; em 5 de Junho de 1797 é promovido a chefe de esquadra (vice-almirante).

Navios portugueses no porto de Nápoles.
Gravura da época.

Em Maio de 1798 assumiu o comando da *Esquadra do Oceano* que teria como missão cooperar com os ingleses no Mediterrâneo. Durante esse período, devem salientar-se os inúmeros e duros cruzeiro efectuados, nomeadamente os

A nau Vasco da Gama, *lançada ao mar em 1792, foi o terceiro navio comandado pelo Marquês de Nisa (1792-1793) tendo deixado o seu comando para participar, como voluntário na Campanha do Rossilhão.*

dois bloqueios à ilha de Malta, a expedição a Livorno, o óptimo serviço prestado ao Reino das Duas Sicílias, a defesa da Toscana, a intercepção de combóios franceses e a reconquista do reino de Nápoles. Em todas estas missões as guarnições dos navios que compunham a esquadra portaram-se com grande bravura, no mar e em terra. O almirante Nelson, sempre muito avaro a elogios, deu público testemunho da brilhante actuação do Marquês de Nisa e dos homens que comandava.

Os dois períodos em que efectuou o bloqueio àquela ilha representam um ponto alto da acção da esquadra do Marquês de Nisa pelo que lhe vamos dedicar algumas linhas deste trabalho.

Os portugueses estabeleceram um apertado bloqueio à ilha dividindo-se em 3 divisões; as naus ***Principe Real*** e ***Afonso de Albuquerque*** e o brulote inglês ***Incendiary***, ficaram diante de La Valleta; a nau ***São Sebastião*** e a fragata ***Benjamim*** na ponta SE da ilha, defronte da rada de Marsa Scirocco; a nau ***Rainha*** observava a costa desde o forte Emanuel até ao porto de São Paulo.

O serviço que a esquadra fez neste bloqueio, por mais de 50 dias, foi muito proveitoso para a causa dos aliados. Todas as noites os escaleres dos navios faziam rondas entre a terra e as embarcações a que pertenciam, indo cada um deles, por turno, situar-se à entrada do porto de La Valleta a fim de observarem a fragata francesa ***La Justice***, que se encontrava em condições de sair para o mar e tinha a bordo o produto dos roubos que os franceses efectuaram na ilha. Mas as cautelas dos navios de bloqueio impediram a sua fuga. De facto, durante o bloqueio efectuado pela esquadra de Nisa, apenas

Bloqueio do porto de Nápoles por navios portugueses e ingleses.
Museu de Marinha.

Diário do Marquês de Nisa do dia 1 de Julho de 1798

Logo que montamos o Cabo metemos cutelos dentro e ferramos joanetes. porque o vento estava muito fresco. Pouco depois arriamos um pouco as gáveas. Junto à Ponta de Sagres estava hum Bergantim dando fundo, fez-se signal ao ***Benjamim*** para o reconhecer. Depois das 2 horas vimos a nosso Sotavento huma embarcação com Bandeira e Flamula Portugueza que parecia a ***Boa Ventura*** a qual estava para o mar quando o ***Gavião*** sahio de Lisboa.

Pouco depois das 4 horas demos fundo e logo nos salvou a ***Andorinha*** e hum Brulote inglez que aqui estavam a dar fundo.

Os dois Comandantes vieram a meu bordo, o da ***Andorinha*** a dizer que tinha ordem de comboyar para Lisboa as Embarcaçoens que tinham trazido os mantimentos para a Esquadra e o do Brulote a dizer-me que por ordem de Lord S. Vicent se vinha unir à Esquadra que comando. Logo depois de dar fundo escrevi para a côrte e resolvi a hir eu mesmo falar a Lord S. Vicent; o que fiz, partindo depois pellas 10 horas da noite no ***Aphonso de Albuquerque***. Tivemos calma a noite e outro dia que gastamos 36 horas.

No caminho encontramos hum comboyo que vinha ló para Lagos acompanhado por hum navio de 74 a quem falámos tendo chegado a postos. Tão bem vimos huma Fragata Ingleza a qual se conservou em nossa companhia athe chegarmos a bordo da ***Ville de Pariz***.

Depois da minha conferência com Lord S. Vicent tornei para esta bahia onde cheguei no dia 5 pelia manhãa. Já então êste Navio tinha todos os mantimentos e sobrecelentes a bordo. No dia seguinte todos tinhão feito o mesmo mas não sucedia assim a respeito da água porque havia grande falta de vazilhas. No mesmo dia em que aqui demos fundo deo tão bem a Nao que acompanhava o comboyo que tinha a Fragata ***Aurora*** que tinha tão bem sahido ao mesmo tempo que nós sahimos e que nos tinha acompanhado para lá. A Nao hera o ***Centauro***, comandado pelo Captain Mark Eane. Este Navio tem a artilharia só de (calibre) 32 e 24 coronadas do mesmo calibre e tem 82 bocas de fogo destes calibres. Tem 14 coronadas de 32 na tolda e 10 de 24 no tombadilho e castello.

No dia 7 de tarde vendo a ***Boa Ventura*** a mandei chamar pelo Corsário ***Leão***.

Na madrugada de 8 veio o Comandante a bordo e por ele sube que aquella embarcação se chama o ***Real Voador***. Logo lhe ordenei que tomado alguns viveres e água fosse cruzar sobre as Ilhas dos Açores em lugar do ***Falcão*** que guardo comigo. O Comandante do ***Falcão*** e seu irmão vão para Lisboa para acompanharem Sua irmã que hade hir em huma Nao Ingleza que Lord S. Vicente lhe hade mandar e o mesmo Almirante me deo ordem para mandar os dois officiaes acima mencionados. Dei o comando do ***Falcão*** ao Capitão-Tenente Miguel José de Oliveira. Tendo havido huma dezordem na ***Raynha de Portugal*** procedida por palavras indecentes proferidas por hum soldado do Segundoo Regimento mandei-lhe fazer Conselho de Guerra que se principiou neste navio no dia 9 de Julho, vindo assistir a elle o Auditor do Regimento de Lagos. No mesmo dia se concluio e a sentença e o Reo veio para Lisboa na ***Andorinha***. No dia 10 de tarde se fez à vella o Centauro levando a bordo 100 bois para a Esquadra de Lord S. Vicente, pouco depois largou o ***Real Voador*** para hir cruzar sobre os Açores. Tendo a nossa aguada quazi completa mandei fazer a do ***São Sebastião*** com os nossos toneis e embarcações.

No dia 11 pela manhãa deram fundo os dois corsários que vinhão de Lisboa com 30 homens para a Esquadra Tinhão cruzado ao N. da Roca por alguns dias.

No dia 12 deu fundo huma setia Grega que vinha de Malaga para Lisboa. O Malthez que levava os Falcoens de paçagem na ditta Setia disse que a Esquadra Franceza tinha passado por Maltha, e que a terra os tinha salvado com muitas demonstraçoens de amizade e que ella seguia viagem para Levante; estas novas lhe forão dadas por outra setia grega. Enquanto esteve em Malaga ouvio que a Esquadra Ingleza tinha encontrado a Franceza a E. de Cabo Passaro, e que tinha batido e lhe tomara 7 Navios de Linha.

Nenhuma destas noticias se pode dar por certa. No dia 13 pellas 2 horas da tarde pouco mais ou menos se completou a aguada da Esquadra e logo nos pozemos prontos a fazermo-nos de vella. Enquanto eu estive fora partio a âncora que estava no fundo. Quando estavamos a largar vimos dois Navios que buscavão a Bahia mas como hera quazi noite não pudemos saber o que herão.

Pouco antes das 6 horas principiamos a virar o cabrestante e depois dellas se fez o signal de fazer a vela. O ***Aphonso de Albuquerque*** pouco depois largou e dahi os outros sucessivamente.

Agora o repetidor dos signais he o ***Incendiario*** e a meo bordo estão encarregados dois tenentes Inglezes que Lord S. Vicente me mandou para esse fim e desde aqui já me sirvo dos signais que a Esquadra uza.

Lorde Nelson.
Gravura a mezzotinto de A. Steward Writ segundo pintura de John Hoppner.
Museu de Marinha.

uma pequena embarcação carregada com carne conseguiu furar o bloqueio.

Nisa forneceu aos revoltosos 15 barris de pólvora, 60 espingardas e 1000 cartuchos; mais tarde, quando passaram próximo os navios apresados no Egipto e que vinham trazidos por Saumaurez, Nisa propôs-lhe que se retirassem das presas as armas portáteis para fornecer aos revoltosos; foram então entregues mais 1.000 espingardas, 18.000 cartuchos, muitas baionetas e balas para espingarda.

Para Sua Excelência
D. Rodrigo Sousa Coutinho
Ministério da Marinha, Lisboa
Palermo, 27 de Agosto de 1799

Senhor,

Ontem, Sua Excelência o Marquês de Nisa mostrou-me a sua ordem para o afastamento de D. Rodrigo Pinto Guedes da sua situação de chefe do estado-maior. Certamente não me compete conhecer as razões que levaram Sua Majestade Fidelíssima a dar essa ordem; mas é de justiça que eu diga formalmente a Vossa Excelência que se começarem a surgir, de algum lado, ideias de que a conduta do chefe do estado-maior foi, de algum modo, desaprovada por mim, peço-lhe que me permita assegurar-lhe que nunca tive a mais pequena razão de desagrado com ele; pelo contrário, sempre ouvi falar de D. Rodrigo Pinto Guedes como de um excelente oficial. Por essa razão requeri ao Marquês, a suspensão da sua ordem, visto estar convencido de que ela se deve a algum erro.

Sinto que é também meu dever informar Vossa Excelência que a conduta do Marquês de Nisa sob o meu comando sempre me levou a considerá-lo um excelente oficial e na vida privada, estimo-o com a afeição de um irmão; e suplico a Vossa Excelência que aceite que sou, com todo o sentimento de respeito,

Seu
Bronte Nelson

O trabalho dos navios complicava-se com o mau tempo; a ***Principe Real*** partiu a verga da vela grande numa manobra de virar por davante, mas a sua guarnição, bem adestrada, resolveu a avaria em poucas horas, arriando a verga partida e içando outra de gávea no seu lugar.

A 15 de Outubro chegam os navios de Ball e mais tarde chegou Nelson, ficando os ingleses responsáveis pelo bloqueio a partir de 26.

Tinham sido apresados pelos portugueses dez embarcações durante este período entre os quais dois chavecos tunisinos armados em corsários.

Nelson referiu-se à acção da esquadra portuguesa em carta a Nisa afirmando ... *e mui altamente aprovo a vossa meritória conduta no bloqueio da ilha de Malta e do envio e intimação para capitular ao exército francês ...*

Depois de tanto tempo de serviço activo em que os navios sofreram privações em água e víveres, foram rendidos pelos navios de Nelson; 6 naus além de fragatas e outras embarcações. Os portugueses retiraram para Nápoles, a fim de se reabastecer efectuar algumas reparações preparando-se para nova campanha. No período correspondente ao bloqueio efectuado pelo próprio Nelson, os franceses conseguiram fazer chegara a La Valleta um comboio de navios escoltados pela fragata ***Guillaume Tell***, perdendo-se o efeito de desgaste do rigoroso bloqueio português.

A 25 de Agosto de 1799, Nelson ordenava a Nisa que seguisse de novo para Malta a fim de assumir o comando da esquadra encarregue do bloqueio.

Desembarcaram na ilha 347 praças sob o comando do Capitão-tenente António Gonçalves Pereira, mas a 9 de Outubro chega o bergantim ***Gaivota do Mar*** com ordens do Secretário de Estado da Marinha, datadas de 27 de Julho e 1 de Setembro, para o regresso dos navios.

Nelson recebeu idêntica comunicação e solicitou a D. Domingos que retardasse a partida porque os navios e o pessoal desembarcado faziam muita falta no estado em que se encontravam as operações. D. Domingos concordou em manter-se no bloqueio até ser rendido.

No dia 3 de Novembro, durante um temporal, um raio provocou um incêndio no mastro grande da ***Príncipe Real*** e apesar dos esforços da guarnição, foi necessário cortá-lo e deitá-lo ao mar deixando o navio, apesar de ter fundeado com dois ferros, em situação muito delicada e de grande risco. Sobre este acidente escreveu Nisa ao Secretário de Estado que ... *a ansiedade que sofremos por dias contínuos, esperando a cada momento ver perder o navio, é inexplicável*. Logo que o tempo melhorou foi fabricado a bordo outro mastro e preparado o navio para largar do porto.

Os sitiados chegaram ao último grau de necessidades e já se falava em capitulação e entrega, quando Nelson, para não deixar essa glória aos portugueses, fez render a esquadra portuguesa por navios ingleses. Passados poucos dias Malta entregou-se ao próprio Nelson.

A 12 de Fevereiro de 1800 largou o Marquês de Nisa para Lisboa com a sua esquadra e chegou ao Tejo em finais de Abril, recebendo do Príncipe Regente rasgados elogios.

Segundo o ministro português em Londres, o monarca inglês fez-lhe saber que recebera de Nelson informações sobre a maneira distinta como a esquadra portuguesa se comportara e do modo como o Marquês de Nisa se tinha conduzido em todas as operações de que fora encarregado com o

Esquadra do Oceano 1798-1800

Tipo	Nome	Comandante	Guarnição	Peças
Naus	***Principe Real***	Chefe de divisão Conde de Puysegur	948	90
	Rainha de Portugal	Chefe de divisão Thomas Stone	605	74
	Afonso de Albuquerque	Chefe de divisão Donald Campbell	564	64
	São Sebastião	Chefe de divisão Sampson Michell	564	64
Fragata	***Benjamim***	Capitão-tenente Jorge Thompson	111	26
Bergantim	***Falcão***	Capitão-tenente Miguel José de Oliveira Pinto	120	24

Para Sua Excelência
D. Rodrigo Sousa Coutinho
Ministério da Marinha, Lisboa
Palermo, 2 de Janeiro de 1800

Senhor,

Não posso permitir que o comandante Thompson se apresente a vossa Excelência sem que eu testemunhe o seu grande valor e as suas capacidades como oficial; e eu posso assegurar a Vossa Excelência que ele é verdadeiramente merecedor de promoção. E eu darei também a comandante Welch do ***Balão***, uma carta semelhante para vossa Excelência; e, se me é permitido, para D. Rodrigo Pinto Guedes que é um oficial do maior mérito e profundamente ligado aos ingleses. Quando falo do meu irmão e amigo Nisa, posso dizer que nunca conheci oficial tão infatigável como ele. Durante todo o tempo em que tive a felicidade de o ter sob o meu comando. Nunca expressei um desejo que Nisa não se tivesse lançado de imediato a executar e posso dizer o mesmo de todos os comodoros; e todos os oficiais e homens sob o seu comando sempre demonstraram bravura, boa conduta e estrita obediência às ordens. Posso assegurar a Vossa Excelência, que esta carta mal expressa os meus sentimentos, na tentativa de fazer um pequeno acto de justiça a tão merecedores oficiais e homens bons.

Creia-me, com todo o sentimento de respeito, muito obediente e humilde Servo de Vossa Excelência,

Bronte Nelson

Carta Régia de 6 de Junho de 1800 ao Marquês de Nisa

O Príncipe Regente NS por efeito da Real Grandeza com que costuma honrar as pessoas, que se empregam dignamente no seu Real serviço, houve por bem expressar em uma Carta Régia dirigida na data de 6 de Junho ao Excelentíssimo Marquês de Nisa, que tinha comandado a Sua Real Esquadra no Mediterrâneo, que desejando-lhe dar novas provas do quanto lhe tinham sido agradáveis os distintos serviços, que fizera na esquadra do Mediterrâneo e muito particularmente no bloqueio de Malta, que tinha sido feito com todo o vigor, e na conclusão das pazes com as Regências de Tripoli e Tunis, para que o mesmo Marquês concorrera, expedindo àquelas Potências destacamentos, e oficiais da esquadra que comandava; fora servido mandar-lhe expedir a dita Carta Régia, para que lhe servisse de monumento e de testemunho público, e contasse este Real agradecimento com que o queria honrar, aprovando tudo o que ele praticara no mesmo comando, e declarando que reservava promovê-lo nos postos da Sua Marinha Real, logo que as circunstâncias o permitissem.

maior acerto, inteligência e actividade, e ao desvelo com que todos os portugueses sempre procuraram seguir o exemplo do seu chefe.

Em finais de 1800 o Marquês de Nisa é nomeado embaixador extraordinário da corte portuguesa junto do Imperador da Rússia, para ali se tendo dirigido por via marítima, com escala em Londres, onde foi pintado o seu retrato agora adquirido pelo Museu de Marinha. Durante os oito meses em que desempenhou as suas funções naquele país, devido ao seu tacto político, franqueza e fidalguia, conseguiu granjear uma enorme simpatia do imperador e deixou uma viva amizade da Rússia por Portugal.

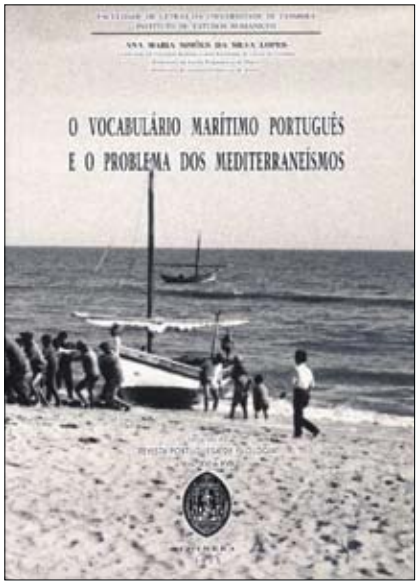
Faleceu em Konigsberg em 30 de Junho de 1802, com um ataque de varíola, na viagem de regresso a Lisboa. Não tinha ainda completado os 37 anos...

J. A. Rodrigues Pereira
CMG

Adaptado de "Campanhas Navais de 1793 – 1807. A Marinha Portuguesa na época de Napoleão".

O Vocabulário Marítimo Português e o Problema dos Mediterraneísmos

A reedição da minha tese *O Vocabulário Marítimo Português e o Problema dos Mediterraneísmos* em Maio de 2006, depois de ter esgotado a 1ª edição, publicada na Revista Portuguesa de Filologia, Coimbra, com separata de 1975, reacendeu em mim o gosto pelas pesquisas de campo no litoral. As primeiras investigações, fonte deste trabalho, tiveram lugar na década de 60 e tive a sorte, apesar das embarcações tradicionais já desaparecidas, de ainda registar e ter conhecido outras que são completamente desconhecidas ou de que existe apenas um belo exemplar no Museu de Marinha de Lisboa: caso da barca da arte xávega São João Baptista e do calão com cornicho Alcindo Pereira, ambos algarvios, e do barco do mar de quatro remos da costa Norte, da bateira do mar Carlitos, da barca da Nazaré Maria Eulália, do saveiro da Caparica e da bateira de Buarcos, entre outros.



Como já em 1985, após 20 anos dos primeiros trabalhos "in situ", havia dado uma volta informal pelo litoral, colhendo imagens e entabulando conversas dirigidas com os pescadores, não seria má ideia pôr pés ao caminho para ver, "claramente visto", o ocaso das embarcações tradicionais. São intervenções que distam umas das outras 20 anos e permitem tirar algumas conclusões. Se nos anos 60 e 80, era o crepúsculo das embarcações tradicionais, na douta opinião de Octávio Lixa Filgueiras, agora é um ocaso bem escuro e senti que o que havia a fazer era percorrer incessantemente o litoral para recolher um ou outro exemplar, quase todos embarcações miúdas, fotografá-las (é o mínimo que se pode fazer), descrevê-las, medi-las, para que a sua memória perdure e haja elementos para se reconstituírem, se para tal houver interesse. Sobretudo, divulgá-las. Num quotidiano em que as comunidades cada vez mais voltam as costas ao mar, a cultura marítima corre o risco de se perder.

As pequenas embarcações de madeira, já nos anos 80 com popas cortadas para a aplicação de motores fora de borda, ainda reflectiam os materiais de construção autóctone, como as madeiras de pinheiro, de carvalho, de castanheiro e outras, a estopa do calafate, o ferro para reforços, o arame para armadilhas de pesca, o sisal para cabos, a cortiça para bóias, a lona para velas, etc.

Hoje, materiais modernos como o plástico, a esferovite, o nylon, o aço inoxidável, o contraplacado marítimo e a fibra de vidro, para além da motorização sistemática, em detrimento dos remos e da vela, são a realidade com que deparamos e que temos de aceitar, quer gostemos, quer não.

De maneira alguma somos contra a evolução e o progresso, pois a condição de vida da classe piscatória tem de melhorar, de evoluir, as práticas de pesca têm de se modernizar, as condições de segurança de se reforçar e para isso são necessários os vários portos de abrigo que têm vindo a ser construídos ao longo do país, na última década. Mas lá que a beleza colorida dos areais, a vivacidade e a algazarra das lotas na praia, o alar e o varar tradicionais no areal se foi perdendo, isso é uma verdade.

A substituição de embarcações de madeira por outras de fibra de vidro, mantendo as primeiras válidas sob o ponto de vista cultural, é extremamente difícil, porque a sua substituição legal actualmente exige o abate da primeira por destruição do exemplar em questão. Algumas associações de defesa do património lutam com esse problema. O que nos resta fazer perante este panorama?

Devemos voltar a construir essas embarcações recuperando os modelos, as formas, e as técnicas de construção naval, isto é, as tais réplicas navegantes, como os casos da gamela de Carreço, da catraia de Esposende, da lancha poveira do alto da Póvoa de Varzim, de algumas embarcações do rio Tejo, recuperadas por Câmaras ribeirinhas e do caíque de Olhão recuperado pela Câmara Municipal de Olhão, em 2002?

Devemos musealizá-las, como o caso do Museu Marítimo de Ílhavo com as embarcações da Ria e do Museu de Marinha de Lisboa, para citar dois dos casos que me são mais familiares?

Devemos utilizá-las como elementos decorativos em rotundas ou centros comerciais? Ou simplesmente, devemos estudá-las e divulgá-las?

Presentemente, nesta perspectiva, ainda só consegui revisitar a zona marítima ocidental, de Norte para Sul que vai da Aguda à Praia de Vieira, a costa desde a Caparica a Fonte da Telha e o Algarve na sua totalidade, de Vila Real de Santo António a Sagres e ainda Carrapateira e Arrifana, na costa vicentina.

Já é uma boa fatia do nosso litoral, que tenciono retomar logo que as condições atmosféricas o permitam, para poder constatar o que na realidade se passa.

As embarcações tradicionais portuguesas sempre me apaixonaram e tinha imenso gosto em comparar os anos 1960, 80 e a primeira década do séc. XXI, depois de já ter levado a cabo um confronto inicial com as existências registadas por Baldaque da Silva na magnífica obra *Estado Actual das Pescas em Portugal*, publicada em 1891.

Ílhavo, 5 de Fevereiro de 2007

Dr.ª Ana Maria Lopes

N.R.P. "CUNENE" – P 1141

1969 - 2006

O N.R.P. "Cunene" é o segundo de dez navios patrulhas da classe "Cacine". O seu nome tem origem no rio angolano, que traça o limite sul daquela ex-província ultramarina com a Namíbia.

Foi construído no Arsenal do Alfeite, segundo um projecto da Marinha, e lançado à água em 19 de Dezembro de 1968. Em 6 de Junho de 1969, numa cerimónia presidida pelo Contra-Almirante Ferrer Caeiro, em representação do Ministro da Marinha, foi aumentado ao *Efectivo dos Navios da Armada,* na situação de armamento normal. O primeiro-tenente Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues, recebeu o comando, com uma guarnição que integrava três oficiais, 6 sargentos e 24 praças, a qual se manteve inalterada ao longo dos 32 anos que se seguiram.

A principal missão deste tipo de navios era a patrulha costeira e de rios em África, o apoio a unidades dos outros ramos, e a fiscalização próxima de costa.

Após um período de treino e adestramento entre 16 e 27 de Julho de 1969, o N.R.P. "Cunene" largou a 2 de Agosto para Luanda. Durante o trânsito escalou a cidade do Funchal, dois portos em Cabo-Verde, Bissau e São Tomé e Príncipe. Contrariamente ao inicialmente previsto, a comissão prolongar-se-ia por mais de cinco anos, até 14 de Março de 1975, dia em que voltou a atracar na BNL.

Em Angola, o navio praticou todos os portos no decurso da habitual patrulha da costa, busca e salvamento, prestando ainda serviço de escolta e vigilância a navios transatlânticos como o "Vera Cruz", "Pátria", "Niassa" e "Timor". Apoiou lanchas de desembarque grandes e pequenas, realizou exercícios de tiro diurnos e nocturnos, manobras e evoluções conjuntas e transportou militares, civis e materiais diversos, num cenário de guerra colonial, travada no então espaço português em África.

Foto 1SAR M Pires Afonso

COMANDANTES DO N.R.P. "CUNENE"		
1TEN	Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues	06JUN69 - 09AGO71
1TEN	José Manuel Oliveira Monteiro	09AGO71 - 31JUL73
1TEN	Paulo Jorge Rodrigues Grade Richart	31JUL73 - 26JUN75
1TEN	José Manuel Rodrigues Calado Leonor	26JUN75 - 28SET76
1TEN	José Joaquim Peralta de Castro Centeno	28SET76 - 18OUT77
1TEN	Carlos Alberto Viegas Filipe	18OUT77 - 25OUT78
1TEN	Francisco José Trabucho Caeiro	25OUT78 - 09JUL80
1TEN	António José Fernandes Rodrigues	09JUL80 - 21SET81
1TEN	Agostinho Ramos da Silva	17MAI84 - 23MAI86
1TEN	João Carlos Beleza Gonçalves Vaz	17JUL86 - 19OUT87
1TEN	Aníbal José Ramos Borges	19OUT87 - 14DEZ88
1TEN	Alberto Manuel Silvestre Correia	15NOV90 - 06AGO91
1TEN	Vladimiro José das Neves Coelho	06AGO91 - 16SET93
1TEN	Paulo Tomás de Sousa Costa	16SET93 - 21NOV94
1TEN	Pedro Alexandre de Sousa Feliciano Marques Pereira	21FEV95 - 24ABR96
1TEN	José Manuel Ministro Ribeiro da Costa	24ABR96 - 24ABR97
1TEN	Armando Pereira da Costa Valente Tinoco	12ABR99 - 14DEZ99
1TEN	Jorge Manuel Martins da Cruz	14DEZ99 - 22FEV01

No contexto de continuidade no designado Ultramar, o N.R.P. "Cunene" cumpriu duas comissões em São Tomé e Príncipe (04JUN - 21AGO73 e 10SET - 28NOV74), essencialmente em tarefas de patrulha da costa, fiscalização da pesca e transporte de pessoas e bens.

Nos 26 anos que se seguiram, após o seu regresso a Lisboa, manteve uma intensa actividade operacional, com destaque para as 17 comissões de serviço na Zona Marítima da Madeira, com uma duração a variar entre 3 e 4 meses, e os 59 cruzeiros em diversas zonas marítimas, ao longo de toda a costa continental. Merecem ainda referência os diversos exercícios efectuados com outras unidades, com destaque para o "GALERA 87", o "TRIDENTE 88", o "SUBEX III 92" e o "INSTREX 96" e, sobretudo, a permanente e prioritária missão de salvaguarda da vida humana no mar.

Por imperativo de vida útil e perante as significativas dificuldades orçamentais da Marinha, o N.R.P. "Cunene" atracou definitivamente no cais 5 da BNL em 2001 com a satisfação do dever cumprido, sabendo porventura que estaria disposto ainda a mais um esforço, se o interesse do bem comum e a Nação assim o pretendessem.

O N.R.P. "Cunene" passou ao estado de desarmamento em 31 de Julho de 2001, tendo em vista o seu abate ao efectivo dos navios da Armada, o que ocorreu em 15 de Novembro de 2006.

Ao longo dos 32 anos de eficientes e variados serviços percorreu 324.000 milhas em 27.000 horas de navegação. Para todas as suas guarnições, fica o devido reconhecimento.

A Marinha e o País agradecem ao N.R.P. "Cunene" e a todos os que souberam levar longe o nome de Portugal e de tão prestigiado navio.

(Colaboração da Esquadrilha de Navios Patrulha)

A ameaça francesa em Guanabara

A chegada de Tomé de Sousa ao Brasil, e as medidas que tomou como primeiro governador da *Província de Santa Cruz*, deram um novo alento ao domínio português na América do Sul. É bem verdade que uma parte dessas medidas teve a ver com a penetração controlada no sertão, com o fito óbvio de encontrar as fontes de metais preciosos, que os espanhóis já tinham descoberto nos seus sectores de colonização. Contudo, deve salientar-se o esforço lúcido e persistente de domínio sobre a costa atlântica, procurando evitar as constantes incursões francesas, na demanda do pau brasil. Nota-se, aliás, que a vontade de explorar o interior foi sempre limitada e restringida pela importância de não desguarnecer o litoral, obrigando a que a própria acção missionária dos recém-chegados jesuítas, dirigidos pelo Padre Manuel da Nóbrega, não pudesse ser feita com o entusiasmo que a companhia pretendia.

Não é comparável o empenhamento português nesta região, com aquele que se fazia nos mares da Índia, onde sempre existiram numerosas esquadras de guerra capazes de afrontar forças poderosas, no entanto, as ameaças também nunca atingiram as dimensões do Índico e, talvez, que os interesses económicos no Brasil nunca tivessem sido encarados com a importância dos do mundo das especiarias orientais. A presença francesa – apesar de se tornar endémica, desde os anos vinte – concretizava-se no aparecimento de navios isolados que jogavam na possibilidade de iludir a vigilância nacional, muito mais do que em desafiar o seu poder militar.

Pode dizer-se que, até ao governo de Tomé de Sousa, não houve ninguém que tivesse entendido o espaço brasileiro, encarado sob a perspectiva territorial de provável fonte de riquezas, sempre agregado à vertente atlântica, com condições de navegabilidade muito peculiares, cujo policiamento não era fácil se não fossem empenhados meios de monta. A sua visão do governo do Brasil, patente nas medidas que tomou e nos conselhos que redigiu para D. João III, no momento em que abandonou o cargo, mostram uma lucidez estratégica que não viria a ser compreendida de imediato pela Coroa e, sobretudo, que não teriam correspondência na acção governativa que se lhe sucedeu.

Deve dizer-se, no entanto que a primeira fase do seu mandato correspondeu a um momento de maior fraqueza dos franceses que não tinham, propriamente, uma vocação marítima, nem ambições ultramarinas coerentes (sobretudo no Atlântico). Só podia ir para o mar numa conjuntura de forças favorável, nomeadamente no que dizia respeito à rivalidade mantida com Carlos V. Nesse aspecto, a assinatura, em 1552, do tratado de Chambord, que os uniu aos turcos e aos príncipes protestantes alemães, contra o imperador e os aliados portugueses, deu-lhes um alento e uma audácia para acções marítimas no Atlântico, que se sentiu na rota da Flandres e, progressivamente, no Brasil.

É neste contexto que emerge a figura do Vice-Almirante francês Nicolas de Villegagnon, sobre quem nos vamos debruçar com um pouco mais atenção, na medida em que levou a cabo um projecto que podia ter comprometido, de forma definitiva, a presença portuguesa no Atlântico sul. A primeira vez que surge na costa brasileira é em 1554, numa viagem ao Cabo Frio que aparenta ser semelhante a todas as outras – resgate do pau brasil e outros produtos locais – mas que teve o objectivo concreto de reconhecimento para a instalação de uma colónia permanente em Guanabara. Construir o que viriam a chamar a «França Antártica», projecto que tem o Almirante de França, Gaspar de Coligny, como principal mentor, mas que não passou ao lado da própria política do rei Henrique II. Para além dos proveitos económicos que o estabelecimento poderia ter, a ideia base correspondia ao estabelecimento de uma colónia protestante calvinista, com o sentido utópico de um «novo mundo» construído de raiz, com os valores pregados por Calvino, aproveitando a «pureza selvagem» dos nativos e sem os defeitos da vida europeia.

Plano da Baía do Rio de Janeiro onde está representada a ilha de Villegagnon e a Lagea, onde o almirante francês montou as defesas da "França Antártica". Manuscrito da Biblioteca da Ajuda

Partiu em Julho de 1555, alcançando Búzios a 31 de Outubro e Guanabara a 10 de Novembro, montando, de imediato um sistema defensivo que pretendia impedir a entrada dos portugueses num reduto, por si só, difícil, dadas as condições da barra do Rio de Janeiro. Villegagnon construiu o seu quartel general fortificado na ilha que hoje tem o seu nome e onde, desde 1938, está alojada a Escola Naval Brasileira. O seu projecto teve, desde início uma dificuldade insuperável: a comunidade francesa de cerca de seiscentos homens não era constituída por convictos protestantes, nem por gente de bem, ansiosa de construir uma nova vida no ultramar. De um modo geral tinham sido recrutados entre condenados arrancados das prisões, pouco escrupulosos e nada dispostos a aceitar o puritanismo calvinista imposto pelo seu chefe. O mau estar era muito grande e foi até à tentativa de assassínio do almirante, que escapou por um triz.

Entretanto, a administração portuguesa foi tomando consciência da gravidade da situação, apesar da displicência de Duarte Costa, governador que sucedeu a Tomé de Sousa. É o próprio embaixador de Carlos V, em Paris, que informa D. João III da fortificação francesa "na rota das Índias", que em breve será reforçada, com novos efectivos e meios. O soberano português faleceu em Junho de 1557 mas, antes disso, nomeou Mem de Sá para o cargo de governador do Brasil e deu instruções para que a colónia francesa fosse expulsa. Será assunto para a nova revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Cães de guerra e de paz

A Escola de Fuzileiros é uma referência obrigatória no panorama da canicultura nacional. Mas não ficou por aqui, hoje a sua secção de cães colabora no combate a dois dos flagelos do nosso século: a droga e o terrorismo.

Nos finais dos anos 70 a Escola de Fuzileiros (EF) acolheu os primeiros cães, com o propósito de estes gradualmente poderem reforçar o serviço de vigilância e guardas, num período em que já se faziam sentir algumas carências a nível de pessoal.

Esta iniciativa originou a criação na EF de cães da raça Serra da Estrela, com tal sucesso que, anos mais tarde, aquela unidade foi considerada pelo Clube Português do Cão da Serra da Estrela (CPCSE), como um dos santuários desta raça. Foi inclusive, no mesmo período, realizado pelo CPCSE um filme de propaganda com a colaboração da EF e do Engenheiro Sousa Veloso, na altura amplamente divulgado na RTP. Foram vários os exemplares desta raça que se destacaram pela obtenção de inúmeros prémios em concursos, como foram os casos da cadela «Mira» e do «Xangai» (ver caixa).

Posteriormente no início dos anos 80 foi cedido à EF um casal de cães da raça Castro Laboreiro. O desenvolvimento desta raça registou mais um êxito, produzindo-se então excelentes exemplares que reuniram as mais interessantes características do estalão da raça – formato da cabeça, inserção das orelhas, tipo e cor da pelagem, etc. – com realce para o «Lego» que arrecadou numerosos troféus. Poucos anos volvidos os «fuzos» receberam então Cães de Água Portugueses – numa altura em que esta raça se encontrava ameaçada de extinção – através da contribuição de uma grande criadora: Carla Molinari.

Da esquerda para a direita: a Zara, a Nina, o Nero e a York com os seus tratadores.

NOVAS FUNÇÕES PARA OS CÃES: DETECÇÃO DE DROGA E EXPLOSIVOS

Chegou-se então à década de 90 com cerca de 30 cães, num período em que a EF era um parceiro importante para o apuramento das raças nacionais, constituindo ainda um mostruário canino permanente, se tivermos em conta os milhares de visitantes que esta unidade recebia regularmente. Foi também a altura em que se começaram a sentir dificuldades financeiras na manutenção dos canídeos, bem como na área de recursos humanos.

A Marinha inicia então um plano concertado destinado ao combate e prevenção da droga, que consistia na utilização de cães, à semelhança daquilo que já se fazia na Guarda Nacional Republicana (GNR), o que lhe iria permitir ganhar autonomia nesta área. Assim em meados dos anos 90, dois exemplares da raça Cães de Água «marcham» para a GNR, com os respectivos tratadores, para frequentarem o «Curso Cinotécnico de Busca e detecção de Droga». Desde então o Corpo de Fuzileiros tem respondido a inúmeras solicitações de buscas em unidades navais e em terra. Felizmente os resultados têm sido na sua maioria negativos, mas há a registar algumas capturas de substâncias ilícitas.

Mais recentemente – já no presente século – foi entendido passar-se a dispor da capacidade para detecção de engenhos explosivos improvisados, através da utilização de cães. Para esse efeito foram adquiridas duas cadelas da raça Pastor Belga – conhecida pela sua natural sensibilidade para sinalizar explosivos – que frequentaram o competente curso na GNR. A utilização destes animais tem sido uma constante, nomeadamente no apoio a cerimónias públicas, espectáculos e outros eventos. Actualmente a Marinha dispõe de 4 cães para trabalhar na área da droga e 2 nos explosivos.

Mas a criação de cães na Escola de Fuzileiros deu recentemente mais uma vez os seus frutos. Assim, dois cachorros filhos da cadela Pastor Belga Mali já se encontram a efectuar trabalho específico de preparação para a frequência de cursos mais avançados.

NO FUTURO OS CÃES DEVEM VOLTAR A PATRULHAR AS UNIDADES

A RA teve então a oportunidade de visitar os cães da EF, instalados na sua extremidade SE, numa pacata zona de arvoredo, dotados de excelentes condições e actualmente em remodelação. Existem seis tratadores – com habilitação em detecção e busca, de droga e explosivos. Diariamente os cães fazem o seu passeio e três vezes por semana executam treino específico na sua especialidade.

Como é da praxe assistiu-se a várias demonstrações, com realce para a «Quinas» uma cadela Labrador, que não teve dificuldade em encontrar o «isco» com cheiro a droga, premiada no final com o seu brinquedo favorito. Curiosa foi a maneira como a «Mali», reagiu ao detectar um explosivo: sentou-se tranquilamente!

Segundo o CMG João Pires Carmona – comandante da EF – os cães pelo trabalho e resultados já conseguidos justificam plenamente toda a despesa e cuidados que acarretam. No futuro, sublinha aquele oficial, deve prosseguir-se com a aposta na utilização dos cães no patrulhamento das Unidades Navais, recriando-se de novo o conceito do binómio homem/cão para defesa imediata.

Abel Melo e Sousa
CFR REF

«Xangai», o Campeão

Uma das capas mais conhecidas da RA é sem dúvida a do seu nº 151 (ABR84), que apresenta a fotografia do Serra da Estrela «Xangai» com o seu tratador – CAB FZ Bastos. O «Xangai» – que «assentou» praça nos fuzileiros aos quatro meses – foi largamente noticiado na imprensa, nomeadamente nos diários «A Capital» e «Correio da Manhã», respectivamente em 3 e 6 de Março de 1984. Não era para menos, pois o nosso Serra da Estrela era apresentado como um verdadeiro campeão das raças portuguesas. Palmarés não lhe faltava: 55 taças, 23 prémios de raça, 38 medalhas, salva de prata de adestramento e um sem fim de certificados em concursos nacionais. Tinha ainda conquistado na exposição da Guarda, aberta a cães Serra da Estrela, o primeiro prémio de adestramento. Um dos seus filhos, o «Taiko» foi também outro campeão, que seria oferecido ao General Melo Egídio. Para a história fica ainda uma entrevista dada ao tempo pelo então CTEN SEF Salgado Soares, Segundo Comandante da EF, ao diário «A Capital» onde se lê em determinada altura: **«...Aquele oficial considera que o emprego de cães bem treinados desempenha com vantagem, nas missões de defesa e segurança, sobretudo em termos de custo, as funções de seis homens...»**.

"A implementação do Automatic Identification System e o seu contributo para a segurança marítima"

Realizou-se no passado dia 25 de Janeiro de 2007, no auditório do Comando do Corpo de Fuzileiros o seminário patrocinado pelo Comando Naval, "A implementação do AIS e o seu contributo para a segurança marítima", no qual participaram representantes dos diversos organismos da Marinha e delegações do IPTM, FAP e GNR.

O seminário teve por finalidade suscitar a partilha do conhecimento existente e dos desafios relacionados com a implementação do AIS na Marinha, por forma a consolidar o conhecimento genérico comum essencial à geração de sinergias e eficiências na implementação do sistema, tendo em conta os desenvolvimentos que se registam no domínio da salvaguarda e segurança marítima.

O seminário dividiu-se em duas partes, a primeira, na parte da manhã, procurando contextualizar a utilização do sistema AIS na salvaguarda e segurança marítima e a segunda, na parte da tarde, vocacionada para a exploração operacional do sistema na Marinha.

A definição da agenda e a escolha das entidades envolvidas visou proporcionar aos participantes um conhecimento genérico do sistema AIS, qual o ponto de situação e desenvolvimentos previstos nos âmbitos estrutural, genético e operacional quanto à sua implementação, designadamente nas vertentes técnica, operacional e da segurança da navegação, assim como os desenvolvimentos que se registam no domínio internacional na implementação de processos que visam a melhoria da salvaguarda e segurança, a utilização prática do sistema em operações combinadas de controlo do mar.

O seminário foi aberto pelo Comandante Naval, VALM Vargas de Matos, que contextualizou o seminário enquanto mais uma oportunidade de reflectir sobre situações e conceitos da actividade marítima, salientou os objectivos do seminário e identificou, para além de outros, três pontos permanentes da agenda do Comando Naval: a salvaguarda (*safety)* e a segurança (*security*) no ambiente marítimo como factor de preocupação da Marinha e do País; o accionamento das capacidades (meios e instrumentos) para fazer frente às situações e ameaças na zona marítima de interesse estratégico nacional, e a cooperação entre os departamentos e serviços do Estado com responsabilidades no espaço marítimo.

No período da manhã foram efectuadas as apresentações destinadas a enquadrar o painel "O Contexto do AIS na Segurança Marítima", moderado pelo CMG Novo Palma, Comandante do N.R.P. "Côrte-Real".

O CTEN Rafael da Silva, do Instituto Hidrográfico – Divisão de Navegação proferiu a palestra **"Descrição do sistema AIS"**, apresentando o sistema e os seus princípios de funcionamento, identificando a forma como é feita a troca de informação e qual é o desenvolvimento futuro previsto, listando, na perspectiva do oficial de quarto, quais são as vantagens e as limitações operacionais do sistema e a perspectiva da sua integração no panorama nacional. No final, apresentou o projecto MACAIS[1] (rede AIS da MACARONÉSIA).

Seguiu-se uma palestra proferida pelo CFR EMA Alves Francisco, do Estado-Maior da Armada – Divisão de Comunicações e Sistemas de Informação, que abordou **"O conceito de emprego do AIS na Marinha / Projecto de implementação na Marinha"**. Descreveu as vantagens operacionais do AIS/(W)AIS[2] assim como as suas limitações, e o ponto de situação a nível NATO do emprego do sistema.

Na palestra **"Implementação do AIS na AM[3] e segurança marítima",** pelo CTEN Velho Gouveia, da Direcção-Geral de Autoridade Marítima, foram identificadas as aplicações do AIS nos orgãos da AM assim como a implementação desta ferramenta nos meios da DGAM/CGPM.

O 1TEN Coelho Dias, Chefe do Serviço de Navegação do N.R.P. "Côrte-Real" apresentou os **"Desafios para a condução da navegação"**, numa óptica do utilizador a bordo de um navio, descrevendo uma instalação de bordo e identificando quais as principais vantagens sentidas com o AIS vs CENO, assim como os principais constrangimentos inerentes à utilização do sistema.

Na palestra **"O processamento e análise da informação AIS na NATO"**, o CTEN Marcelo Correia, do Comando Naval – Divisão de Operações, descreveu a forma como o sistema AIS e a informação que dele provém integra o panorama do Comando Naval, apresentando o entendimento de cada um dos comandos NATO, Nápoles e Northwood, relativamente à qualidade, relevância e importância da informação do sistema AIS para tomada de decisão.

Seguiu-se o painel no qual se registou um debate vivo, com diversas intervenções, abordando questões de natureza legal relacionadas com o enquadramento da exploração operacional do sistema, designadamente quanto à imposição de utilização do AIS, valor da gravação de dados AIS enquanto meio de prova em contra-ordenação, e também de natureza técnica como foram as vantagens identificadas de interligação e transferência de dados entre o AIS e equipamentos GMDSS para chamadas DSC.

No período da tarde, singrando para o painel as "Implicações do emprego operacional do AIS", moderado pelo CMG Gouveia e Melo, Comandante do N.R.P. "Vasco da Gama", intervieram mais uma vez diversos palestrantes, iniciando o CFR Salvado de Figueiredo, da Escola Naval – Departamento de Formação de Marinha, que apresentou **"A implementação do AIS numa FFGH na Operação ACTIVE ENDEAVOUR".**. Esta apresentação retratou e avaliou a forma como o sistema foi pela primeira vez instalado a bordo de um navio da Marinha, no N.R.P. "Côrte-Real", onde desempenhava então as funções de oficial de operações, e como de imediato produziu efeitos na sua utilização operacional na OAE[4].

Seguiu-se **"O emprego do AIS na OPER ACTIVE ENDEAVOUR – MPA",** pelo Major José Nogueira, Comandante do Centro de Apoio à Missão (CAM) da Força Aérea, o qual deixou nos participantes de forma bem patente a importância e a relevância que o sistema tem para a condução das operações aéreas de apoio às forças navais, como mais uma ferramenta importante para uma maior cobertura de área e na demostração do poder aéreo.

O CTEN Marcelo Correia, do Comando Naval – Divisão de Operações, apresentou em seguida **"O emprego do AIS na condução das operações navais"** descrevendo como em termos nacionais, é feita ao nível do Comando Naval a gestão da informação AIS. Abordou ainda a política de transmissão AIS em vigor para os navios da Marinha, tal como a forma padrão para a exploração operacional e as linhas de acção indicadas para se maximizar o ciclo de decisão, diminuindo o tempo de acção ou reacção, do Comando Operacional, no sentido de integrar todos os sistemas que constituem fontes de dados e de informação. A finalizar o período de palestras, o Eng.º José Cruz, Instituto Portuário e Transportes Marítimos, apresentou o **"Projecto VTS/AIS costeiro"**, incluindo o ponto de situação da sua execução e implementação, referido a Janeiro de 2007.

Tal como aconteceu com o primeiro painel, foi também aberto o forum de debate, com base nas apresentações e tendo em vista fomentar a cultura operacional enquadrada na interpretação e correlação de dados, na integração de sistemas e essencialmente na edificação de uma estrutura de C[3]I, com vista a resolução do problema da gestão da informação, que é comum a todas as entidades com responsabilidades para actuar no domínio do espaço marítimo nacional.

Neste seminário ficou bem patente que a necessidade de interoperabilidade entre os departamentos do Estado com atribuições que resultam na actuação no espaço marítimo nacional é uma realidade, e que atenta

a relevância e importância de que se revestem os assuntos do mar e os sistemas e meios existentes para o controlar torna-se necessário aprofundar a cooperação recíproca. Esta poderá concretizar-se com base no estabelecimento de protocolos inter-agências, mas também, na implementação de métodos, instrumentos e ferramentas para recolha, tratamento e análise comuns de dados para assim servirem o propósito nacional de proteger e salvaguardar o Mar Português.

Ficou dito que, além da ligação e cooperação entre as diversas entidades, é necessário que não evitar exclusividades de actuação, por forma a racionalizar meios e valências já existentes, sendo que, com a entrada em funcionamento do sistema VTS/AIS costeiro em 2008, haverá um acrescento nas capacidades de vigilância, controlo e actuação no mar.

Ficou demonstrada, e bem vincada, a importância do sistema AIS como ferramenta na condução de operações no mar. Na fase de planeamento, saber da sua disponibilidade constitui um factor essencial e fundamental quer no âmbito das operações a nivel nacional, quer a nivel NATO.

Foi também referido que existe lacuna nacional em termos legislativos expecíficos que cubra a legitimidade para actuar, nomeadamente em situações em que um determinado navio com obrigatoriedade de ter o seu sistema AIS estabelecido de facto não o tem.

A Marinha, que não está só na segurança marítima (*safety*), acompanha a evolução e integração dos sistemas e trabalha no sentido de estar actualizada a par das entidades nacionais e internacionais com responsabilidades de segurança e polícia no espaço marítimo de interesse estratégico nacional.

O Seminário foi encerrado pelo COMNAV, VALM Vargas de Matos ….

J. Novo Palma
CMG

Notas

[1] *Artigo publicado na R.A: nº 399, Julho de 2006.*
[2] *Warship Automatic Identification System (W-AIS)*
[3] *Autoridade marítima (AM)*
[4] *Operation ACTIVE ENDEAVOUR*

Mobilidade Condicionada

NOVOS PROJECTOS

As normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada, nomeadamente através da supressão das barreiras urbanísticas e arquitectónicas em edifícios públicos, equipamentos colectivos e via pública foram aprovados pelo Decreto-Lei n.º 123/97de 22 de Maio, entretanto revogado e substituído pelo Decreto-Lei 163/2006 de 8 de Agosto.

Dispondo a Marinha de Organismos cujas actividades se enquadram no âmbito da aplicação dessa legislação, foi iniciado em 2003 um programa no sentido de os projectos de construção ou remodelação de edifícios e respectivos espaços circundantes respeitarem esse normativo.

PROJECTOS EXECUTADOS

Foram os seguintes os projectos em que, até ao momento, foi possível implementar os requisitos técnicos estabelecidos:

• BENEFICIAÇÃO GERAL DO FAROL DO CABO DE S. VICENTE – Construção de uma rampa de acesso ao pátio interior e torre do Farol e de instalações sanitárias adequadas.

• REMODELAÇÃO DO PLANETÁRIO CALOUSTE GULBENKIAN – No âmbito do projecto de instalação de um novo projector da Zeiss, foi construído um elevador no piso 0, instalações sanitárias no piso 1 e instalada uma plataforma mecânica para acesso à galeria e sala de projecção do Planetário, onde foram igualmente instaladas cadeiras especiais.

• CONSTRUÇÃO DE UM PAVILHÃO GIMNO-DESPORTIVO PARA A ESCOLA NAVAL – O novo pavilhão dispõe de uma rampa de acesso à bancada superior e local apropriado para assistência aos eventos dispondo ainda de instalações sanitárias apropriadas.

• ACESSO À BIBLIOTECA CENTRAL DA MARINHA – Foi construída uma rampa específica de acesso ao edifício e remodeladas as instalações sanitárias e equipamentos.

• REMODELAÇÃO DO POSTO DE CONTROLE DAS INSTALAÇÕES CENTRAIS DA MARINHA – Estas instalações, para além dos elevadores disponíveis, passaram a dispor de rampa de acesso a instalações sanitárias situadas junto ao posto da PEM, no acesso ao edifício.

• OUTROS PROJECTOS – Para além destas facilidades e de outras anteriormente executadas (plataformas elevatórias no Museu de Marinha), será dada continuidade ao programa em desenvolvimento, sempre que tal se justifique dando a Marinha mais um exemplo do rigoroso cumprimento das medidas para acessibilidade das pessoas com mobilidade condicionada.

(Colaboração da Direcção de Infra-Estruturas)

NOÇÕES E CONCEITOS FUNDAMENTAIS DE DIREITO

O livro de "Noções e Conceitos Fundamentais de Direito" é, estruturalmente, uma obra de Direito Civil, e inclui, na primeira parte, as matérias usualmente ministradas no âmbito da Introdução ao Estudo do Direito e, nalguma medida, na cadeira de Teoria Geral do Direito. Numa segunda parte, abrange um quadro de temáticas respeitantes à história do Direito e à evolução dos conceitos, designadamente em matéria civil, penal e constitucional. O livro integra, ainda, uma terceira parte que trata de forma analítica a questão dos sistemas de Direito, com especial ênfase nos modelos romano-germânico e da *common law*, ou anglo-saxónico.

Pela sua estrutura temática, o livro encontra-se em uso como base de estudo nalgumas faculdades de Direito de Lisboa, bem como, em termos de Escola da Autoridade Marítima, constituirá a bibliografia de base de duas das disciplinas do curso de Ingresso para Agente da Polícia Marítima (PM), bem como para o curso de acesso a sub-chefe da PM. Sobretudo na sua primeira parte, a obra terá eventualmente, interesse para os serviços jurídicos da Marinha, bem como para as secções de Justiça das Capitanias dos Portos e Comandos Locais da PM.

O livro, da autoria do Dr Luís da Costa Diogo – assessor do VALM DGAM/CGPM – e do Dr Rui Januário, tem, aproximadamente, 500 págs, e inicia-se com um Prefácio do Professor Doutor José Alberto Vieira, da Faculdade de Direito de Lisboa.

MAIS UMA OPERAÇÃO BEM SUCEDIDA

Na noite de 12 para 13 de Fevereiro do presente ano, numa posição algures no Atlântico, o N.R.P. "António Enes" e o Destacamento de Acções Especiais, embarcado, desenvolveram com sucesso uma operação conjunta com a Polícia Judiciária e a Força Aérea. Desta operação resultou a apreensão de cerca duas toneladas de cocaína, a maior do ano em Portugal, e do veleiro de nome "Blaus VII".

O "Blaus VII", veleiro imponente de pavilhão espanhol, com cerca de vinte metros e dois mastros, de interiores bem acabados, bem equipado, com todos os equipamentos indispensáveis à navegação oceânica. Sob escolta da corveta, com elementos do Grupo do Destacamento de Acções Especiais e da Polícia Judiciária embarcados, o veleiro foi encaminhado para o Porto do Funchal, porto de abrigo, onde ficou sob custódia da Polícia Marítima local. Conforme realçado pela Polícia Judiciária em conferência de imprensa, a contribuição da Marinha foi decisiva para o êxito da operação, "…cujos contornos foram de grande risco e complexidade operacional", no caso concreto agravados pelo estado do mar.

(Colaboração do N.R.P. "António Enes" e do DAE)

CRIANÇAS DO IASFA RECEBEM AUTÓGRAFOS NA "SAGRES"

Foto Júlio Tito

Cerca de 40 crianças, que frequentam o estabelecimento de ensino do Instituto de Apoio Social das Forças Armadas (IASFA) – pólo do Alfeite - entre os 6 e os 10 anos, tiveram oportunidade de conhecer no dia 25 de Janeiro uma das bandas sensação e ídolos da juventude, os D'ZRT, a bordo da "Sagres". A sessão de autógrafos decorreu em clima de grande euforia e boa disposição, as crianças estavam contentes não só por conhecerem a banda mas também por estarem, muitas delas pela primeira vez, a bordo da "Sagres".

De referir que a visita à Marinha dos D'ZRT esteve relacionada com uma sessão fotográfica do grupo que para além da "Sagres" teve também lugar na Base de Fuzileiros e no submarino "Delfim".

CURSO DE PROMOÇÃO A SARGENTO CHEFE

Decorreu no período de 4 Setembro de 2006 a 5 de Fevereiro de 2007 no Departamento Formação Geral da ETNA, o Curso de Promoção a Sargento Chefe 2º Edição de 2006 com a frequência de 24 Sargentos Ajudantes das mais variadas classes, que culminou com a cerimónia de entrega de Diplomas presidida pelo Comandante da ETNA, CMG Casqueiro de Sampaio.

No dia 2 de Fevereiro decorreu o almoço final de curso organizado pelos formandos na messe de sargentos da ETNA. No referido evento estiveram presentes como convidados o Comandante da ETNA, o Chefe do DFG, os formadores deste curso bem como todos os formandos. Durante o evento, o Comandante proferiu palavras de felicitação aos formandos pelo sucesso alcançado assim como votos de incentivo para bons desempenhos nos futuros cargos. Após o corte do bolo alusivo, foi entregue ao Comandante da ETNA uma moldura com o símbolo do curso.

CERIMÓNIAS NA ESCOLA DO SERVIÇO DE SAÚDE MILITAR

A Escola do Serviço de Saúde Militar (ESSM) realizou no passado dia 19 de Janeiro a cerimónia de abertura solene do Ano Académico 2006/07 e em 16 de Fevereiro o Dia da Unidade, cerimónias essas que foram presididas pelo Comandante da Instrução e Doutrina do Exército TEN GEN Cunha Lopes.

Da cerimónia da abertura solene do ano académico, constou uma alocução proferida pelo Director da ESSM, MGEN Ribeiro da Silva, entrega de diplomas, cartas de curso, prémios escolares e lição inaugural, que foi proferida pelo CFR MN Albuquerque e Sousa, Director do Centro de Medicina Hiperbárica do Hospital da Marinha, subordinada ao tema, " História da Medicina Subaquática e Hiperbárica. Contributo da Armada para o seu desenvolvimento em Portugal".

Procedeu-se também à entrega de Diplomas a 28 Oficiais Médicos (7 de Marinha) que concluíram a Pós Graduação em Saúde Militar.

Integrado no programa da cerimónia comemorativa do 28º aniversário da ESSM, e o seu 13º aniversário como Estabelecimento Militar de Ensino Superior Politécnico, o Director da Escola proferiu uma alocução seguida de Imposições de condecorações a militares desta Unidade, agraciados durante o último ano. Foi condecorado com a medalha D. Afonso Henriques – Patrono do Exército, o CFR MN Alberto Galvão e com o distintivo alusivo ao Tempo de Embarque e Navegação alguns militares.

NOTÍCIAS

AVISO

ACADEMIA DE MARINHA
X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA
"O Domínio dos Mares do Oriente, de Afonso de Albuquerque aMartim Afonso de Sousa"

● A Academia de Marinha vai realizar nos dias **24, 25 e 26 de Outubro de 2007**, o X Simpósio de História Marítima, dedicado ao tema geral "O Domínio dos Mares do Oriente, de Afonso de Albuquerque a Martim Afonso de Sousa", abrangendo assim a época áurea do desenvolvimento e da consolidação da presença portuguesa naquelas paragens.

Aquele tema será subdividido nos seguintes três subtemas:

"Relações diplomáticas e encontro de culturas",
"A produção científica e a Arte de Navegar" e
"Batalhas e Conquistas".

Com este Simpósio, a Academia de Marinha pretende estudar e divulgar as vicissitudes e os pontos mais relevantes da nossa presença marítima, político-militar e cultural e dos seus inevitáveis mútuos reflexos civilizacionais contribuindo, desta forma, para um maior conhecimento e aproximação entre a comunidade científica e o restante País no que respeita às ciências ligadas ao Mar.

Este Simpósio está aberto a todos os membros da Academia e a todos os estudiosos e investigadores nacionais e estrangeiros que se inscrevam para o efeito.

As comunicações deverão enquadrar-se o mais possível no tema geral indicado e versar principalmente aspectos que se integram no tema geral ou que com ele estejam relacionados.

A inscrição provisória para a apresentação das comunicações deverá ser feita impreterívelmente até **13 de Julho de 2007** (6ªf), a fim de habilitar a Comissão Científica a pronunciar-se em tempo útil.

Toda a correspondência e pedidos de informação deverão ser dirigidos a:

COMISSÃO ORGANIZADORA DO X SIMPÓSIO
DE HISTÓRIA MARÍTIMA
ACADEMIA DE MARINHA
Edifício da Marinha
Rua do Arsenal 110-038 LISBOA
Fax: 351 21 342 77 83
Telef: 351 21 325 5493 ou 351 21 342 81 05
e-mail: academia.marinha@marinha.pt

1º BAPTISMO DE SURF CNOCA 2007

● Decorreu nos dias 24 e 25MAR o 1º Baptismo de Surf do CNOCA, na Costa da Caparica, que apesar de maior número de inscritos, foi limitado a 50 participantes, entre sócios e filhos de sócios.

Este evento foi realizado em parceria com o Centro Internacional de Surf (CIS) da Costa da Caparica, e contou com uma fase introdutória de abordagem teórica ao surf, suas técnicas e segredos, seguido de preparação física específica para a prática deste desporto, incluindo uma sessão de yoga, culminando no aperfeiçoamento das técnicas aprendidas no mar. De salientar o fornecimento pelo CIS de todo o material necessário para a prática do desporto e o bom enquadramento dado pelos formadores qualificados, que foram auxiliando os instruendos a apanharem as suas ondas.

No final do baptismo foi oferecido a cada participante um diploma simbólico de presença e um manual de surf para poderem aprofundar os conhecimentos neste desporto.

Para os que não tiveram a oportunidade de participar neste evento, ficou acordado com o CIS a marcação de novo Baptismo, a decorrer previsivelmente no mês de Maio. Os interessados devem estar atentos à sua divulgação, através do site do clube em www.cnoca.org.

CONVÍVIO
MARINHEIROS DO CONCELHO DE SOUSEL

● Os marinheiros do concelho de Sousel vão reunir-se no 4º almoço de confraternização, em **16 de Junho** nas instalações dos Bombeiros Voluntários de Sousel.

Os interessados deverão contactar: 1TEN OT RES João Pegacho Telef. 21 296 11 53 - TM 93 425 43 92; José Rosa Telef. 268 55 47 75 - TM 96 513 61 74.

DESPORTO

XXI CAMPEONATO DE TIRO DE ESPINGARDA DA ARMADA 2007

● Realizou-se entre os dias 5 e 7 de Março, o XXI Campeonato de Tiro de Espingarda da Armada, nas instalações da carreira de tiro de Marinha, organizado pelo Serviço de Armamento da Escola de Fuzileiros. Participaram no evento 24 atiradores, distribuídos por 5 equipas, pertencentes à Escola Naval; Escola de Fuzileiros; Base Naval de Lisboa; Base de Fuzileiros e Unidade de Apoio as Instalações Centrais de Marinha

O campeonato constou de duas provas, uma prova de precisão e uma prova de velocidade, tendo sido atribuídas as seguintes classificações finais:

(Classificação Individual)

- 1º Classificado: 1SAR FZ VITAL - Escola Fuzileiros (528 pontos).
- 2º Classificado: CAB FZ RODRIGUES - Escola Fuzileiros (497 pontos)
- 3º Classificado: 1SAR FZ MARTINS - Base Fuzileiros (489 pontos)
- 4º Classificado: 2SAR FZ MOREIRA - Escola Fuzileiros (472 pontos)
- 5º Classificado: 1MAR FZ SILVA – Escola de Fuzileiros (465 pontos)

(Classificação por equipas)

- 1ª Classificada - Escola de Fuzileiros, com 1962 pontos.
- 2ª Classificada - Base de Fuzileiros, com 1847 pontos.
- 3ª Classificada - Escola Naval, 1412 pontos.

A cerimónia foi presidida pelo Director do CEFA, CMG Lopes Pires, em representação do Director do Serviço de Formação, CALM Vilas Boas Tavares.

A saúde constitui um tema sempre presente na sociedade portuguesa, seja pelas boas (melhores e modernas instalações e equipamentos, melhores meios de diagnóstico, maior qualidade na prestação de cuidados, aumento da fiabilidade, …), seja pelas más razões (aumento de custos, dificuldades de acesso, listas de espera, encerramento de serviços, …).

Por outro lado, hoje tudo é globalizado e, via net, abrem-se janelas de comunicação em todos os domínios da saúde, permitindo-nos colher informação actual e relevante que responda às nossas dúvidas.

Como, em regra, estas não chegam para resolver algumas das situações do dia a dia, e aproveitando a disponibilidade e abertura manifestadas pela direcção da Revista da Armada, o serviço de saúde da Marinha propõe-se apresentar, a partir do presente número, temas que deverão preencher critérios de índole informativa, preventiva e formativa com interesse para os leitores.

Assim, neste espaço denominado por "Página da Saúde" abordamos, no campo da prevenção, "*A importância do rastreio do cancro da mama*", constituindo este tema o lançamento antecipado da actividade da "Unidade de Senologia" do Hospital da Marinha.

Terminamos com votos de boa e esperamos fácil leitura e previna-se pela sua saúde.

A importância do rastreio do cancro da mama

O cancro da Mama é um tumor maligno que afecta mais frequentemente as mulheres, podendo, ainda que raramente, atingir os homens.

Diversos tratamentos têm sido desenvolvidos para fazer frente a esta adversidade que surge com contornos catastróficos alterando todos os parâmetros de estabilidade da vida da mulher e da sua envolvente próxima.

Apesar dos novos métodos terapêuticos que se foram aperfeiçoando, é absolutamente consensual que a eficácia dos mesmos quer no que respeita à cura quer no que respeita à minimização das sequelas depende da precocidade da detecção da doença.

O diagnóstico subclínico ou seja a detecção da lesão maligna quando ainda não tem expressão clínica, por "exemplo" quando ainda não se sente o "nódulo", é da maior importância pois permite um tratamento muito mais eficiente e menos agressivo.

É fundamental que o diagnóstico do cancro da mama se faça precocemente, uma vez que vai aumentar as possibilidades de cura, cerca de 90% dos cancros da mama têm cura se forem detectados numa fase precoce.

Para que se possa fazer um diagnóstico precoce é necessário que todas as mulheres façam o auto-exame da mama uma vez por mês e após o período menstrual, vão ao médico anualmente e integrem um programa de rastreio. Devendo fazer a primeira Mamografia entre os 35 e os 40 anos e depois dessa idade periodicamente e a conselho do médico assistente.

Os sinais e sintomas mais frequentes no cancro da mama, são: o aparecimento de um nódulo ou endurecimento da mama, mudança da sua forma ou tamanho, retracção da pele, invaginação e corrimento mamilar.

É neste contexto que desde há alguns anos têm surgido os rastreios por Mamografia, técnica imagiológica que permite identificar lesões que " ainda não se sentem".

A Mamografia é um tipo específico de imagem que utiliza baixas doses de Raios X para avaliar os seios e é utilizada para diagnosticar doenças mamárias na mulher e no homem. A Mamografia é utilizada como uma ferramenta para detectar o cancro da mama num estado precoce em mulheres sem sintomas e para detectar e diagnosticar doença mamária em mulheres ou homens com sintomas.

A Mamografia pode revelar alterações na mama mais de dois anos antes da paciente ou o seu médico as detectar.

A dose de radiação de uma Mamografia é ínfima, é aproximadamente a mesma que um indivíduo normal recebe do ambiente em 3 meses.

A taxa de mortes por ano por cancro da mama tem vindo a reduzir pela detecção precoce feita pelas Mamografias de rastreio. No entanto em Portugal ainda morrem cerca de 5.000 pessoas com cancro da mama por ano.

Uma Mamografia e uma Ecografia Mamária podem ser suficientes para determinar a existência de doença benigna ou maligna, se estes dois exames suscitarem dúvidas ao médico radiologista é feito um posterior controlo dentro de seis meses ou é realizada uma biópsia.

É também crucial a comparação das Mamografias actuais com as anteriores para avaliar qualquer pequena alteração que possa ter ocorrido durante esse lapso de tempo.

A interpretação das Mamografias pode ser difícil, uma vez que todos os seios são diferentes de mulher para mulher. Nem todos os cancros da Mama são detectados na Mamografia e a taxa de falsos negativos (uma Mamografia que é interpretada como normal quando de facto existe cancro) pode ser à volta de 20%.

Não sendo portanto uma ciência perfeita a Mamografia salva muitas vidas.

Num estudo de amostragem efectuado na Suécia * referente ao período compreendido entre 1958 e 1978 em que não havia rastreio por Mamografia de cancro da mama e num outro estudo efectuado entre 1978 e 1997 numa população já sujeita a rastreio por Mamografia verificou-se uma redução de mortalidade por patologia maligna da mama de 44% numa população compreendida entre os 40 e os 69 anos e uma redução de 48% numa população compreendida entre os 40 e os 49 anos.

O rastreio por Mamografia de doença maligna da mama, afigura-se actualmente como o meio mais eficiente de obter o diagnóstico atempado do cancro da mama, permitindo assim obter melhores resultados terapêuticos.

Reafirma-se por isso a importância da realização deste rastreio com vista à minimização desta grave patologia da mulher.

*Tabar L, Vitak B, Chen HH, Yen MF, Duffy SW, Smith RA. Beyond randomized controlled trials: organized mammographic screening substantially reduces breast carcinoma mortality. Cancer; 91:1724-31.

(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

RASTREIO DE CANCRO DA MAMA EM MULHERES DE MAIS DE 40 ANOS

Familiares de militares e militarizados da Marinha (ADM) Funcionárias civis da Marinha

Marcações no serviço de Imagiologia do Hospital de Marinha
Telefone 218840824

Hospital de Marinha – Rastreio senológico

Horário de marcações: *2ª a 6ª feira das 8 às 15 horas*

Telefones para marcação *Externo 218840824* Interno 326077

O Professor Mokambo

Lá estava ele, no corredor do Centro de Medicina Naval. O Sr. Cabo Fininho, de alcunha e de corpo, já que tem de altura cerca de 1,75 m e um peso inferior aos 60 Kg. *"É uma carga de nervos, concentrada neste esqueleto ambulante…"* – afirmou convicta a esposa aquando da primeira consulta. Depois dessa, tinham havido muitas outras, sempre por uma hipertensão arterial séria, inexplicável num homem jovem e magro. Parecia ser de facto a ansiedade que transpirava no seu semblante, que lhe corrompia o ser, manifestando-se daquele modo. Tinha já percorrido um calvário de médicos dentro e fora da Marinha. Nada, nem os distintos colegas, nem o saquinho dos muitos medicamentos pareciam ter resolvido a situação. Eu próprio já tinha tentado alterar medicamentos e associar aos ansiolíticos conselhos para paz e calma, mas nada, nada mesmo, parecia resultar neste extraordinário ser humano…

Nesse dia, contudo, o Cabo Fininho aparentava uma calma rara e uma face descansada, que não lhe conhecia. Avancei medroso:

- Então Sr. Cabo a sua tensão continua alta?

- Não Sr. Doutor – respondeu ele com um tom de voz que quase me assustou pela acalmia que apresentava – *venho-lhe até perguntar se posso deixar a medicação?*

Fiquei estupefacto, mas as surpresas não acabaram aqui e o Sr. Cabo continuou:

- Olhe Sr. Doutor, a pressão máxima não tem subido dos 120 e a mínima anda pelos 70. Incrédulo, pedi-lhe o braço e confirmei: lá estava no mostrador electrónico 118-72 mmHg. *Perfeito* – admiti eu em tom de espanto.

Perante o meu espanto o Sr. Fininho aproveitou:

-Olhe Doutor, como nada resultava comigo, decidi consultar um astrólogo vidente africano. Sabe Doutor, um dos muitos anunciados nas páginas dos jornais: o professor Mokambo (nome adaptado por este vosso incipiente escritor, que soa parecido com o do verdadeiro mágico e faz lembrar aquela bebida do pequeno almoço, que muitos recordarão…). *O anúncio do professor Mokambo* – continuava o feliz paciente – *dizia que ele tratava tudo, quer do corpo, quer do espírito e como nenhuma medicação resultava, eu achei que tanta dificuldade só podia ser mau olhado….*

Então o que lhe fez o professor Mokambo? - Espicacei eu curioso.

- Ó Doutor ele deitou umas sortes com uns dados estranhos, confirmou rapidamente que era de facto um problema de mau olhado e depois soprou um fumo bem cheiroso por cima da minha cabeça, para afastar os maus espíritos. Senti-me logo mais calmo e a tensão *normalizou. Foi um alívio Doutor* – rematou – *Deixei de discutir com a minha mulher. Já nem me enervo no trânsito e, na verdade, já nada me perturba…*

Retirei-lhe quase toda a medicação e fiquei pensativo, sem saber se perturbado, se divertido com todo aquele relato.

Comentei nos dias seguintes – sem revelar o nome do paciente – este perturbador caso com outros colegas médicos e camaradas oficiais de Marinha. Dos primeiros vieram comentários, sobre a abordagem médica actual, cada vez mais fria e distante. A abordagem da medicina moderna tende a ser tecnicista e muito limitada no tempo que conta (aquele em que se ausculta o espírito do paciente), ineficaz, portanto, nestes casos em que a causa da doença parece ser claramente psicossomática. Por outro lado – pelo menos no nosso país – tem havido um ataque contínuo dos média à classe médica e a todas as classes que representem poder ou prestígio – como aconteceu aos próprios militares. Estes ataques limitaram em grande medida o poder "místico" em tempos associado à actuação médica em geral, que seriam particularmente úteis em casos como estes.

Contudo, foi do grupo dos oficiais de Marinha que retirei as melhores e mais divertidas ideias: a principal e mais jocosa foi a de ser eu próprio a criar um "franchising" com anúncios nos principais jornais sérios – os mesmos que publicam os anúncios dos outros astrólogos videntes africanos – publicitando consultórios de Norte a Sul do país, oferecendo tratamentos a tudo – sem esquecer, é claro, de explicitar o tratamento das "dificuldades sexuais", garante eficaz de muitos clientes. Teria, sem dúvida, que fazer uma foto com ar pomposo e vestes exóticas, o que implicaria passar largos dias num solário (para adquirir o necessário e convincente tom de pele). Finalmente, para que tudo resultasse, só teria que assegurar a capacidade de consultar os pacientes em presença ou à distância, como é hábito nos referidos anúncios e tudo estaria preparado para o sucesso.

A certeza de que esta última abordagem resulta economicamente viável, está número sempre crescente dos anúncios desta natureza, nos jornais nacionais. Em Portugal, aliás, vive-se um momento de particular expansão para as medicinas alternativas. Qualquer indivíduo pode anunciar-se capaz de curar isto e aquilo, de exibir este ou aquele diploma e abrir um qualquer consultório. É a inimputabilidade típica do subdesenvolvimento, geralmente associada a países menos organizados e com menos cultura científica do que um país da Europa civilizada, no século XXI, deveria ter.

Os média, ainda outra vez, são, na minha modesta opinião, em grande parte responsáveis por esta situação Os meios de comunicação endeusam astrólogos – alguns pagos a peso de ouro para predizerem o futuro na televisão pública – e muitos outros "milagreiros", que rendem audiências e perpetuam a mais profunda ignorância.

Um outro tipo de perplexidades me assaltou neste episódio: a descristianização real de um povo, cuja fé católica completava o ser humano (mesmo o mais humilde), e o afastava de crendices mais ou menos animistas e sobretudo mais primitivas. Outra ansiedade, por fim, deve-se aqueles pacientes dos astrólogos milagreiros com doenças mais graves, de cariz eminentemente orgânico – não tão dependentes da calma íntima – que acreditando em sortes milagrosas e magia perversa, morrem de doenças potencialmente curáveis…

Vou a caminho do supermercado agora. Talvez ainda se venda o "Mocambo", a tal bebida com sabor a café. Para sossegar estas inquietudes, vou fazer o possível por acreditar que esta bebida tem as artes mágicas do tal professor, que adivinha as doenças dos pacientes, mesmo sem os olhar nos olhos. Deve ser muito mais dotado do que eu, que mesmo num esforço supremo por lhes falar ao coração, nem sempre consegui saltar a longa distância – marcada pela secretária – entre o meu querer e a solidão de alguém…

Doc

A COMIDA QUE MAIS ENGORDA

● Já em 390 a.C. Hipócrates dizia: "Que os alimentos sejam os nossos remédios e os remédios sejam os nossos alimentos". Nessa altura alguns visionários eram capazes de compreender a importância da alimentação na prevenção e tratamento de inúmeras doenças. Esta visão tem vindo a conquistar importância e reconhecimento, sobretudo nas últimas décadas e hoje em dia assume uma perspectiva mais positiva e abrangente: a alimentação não só está directamente implicada na prevenção da doença como é responsável pela promoção da saúde e de bem-estar.

Assim sendo, cada acto de comer, além de nos permitir ter energia para viver e nos dar prazer, pode maximizar o nosso potencial genético e favorecer um pleno crescimento, desenvolvimento e amadurecimento, permitir a manutenção de uma boa forma física e equilíbrio emocional, aumentar a resistência à doença e contribuir para aumentar a duração e qualidade de vida.

Não existe um único padrão de alimentação ideal, perfeito, mas existem recomendações comuns a uma alimentação promotora de saúde, que importa saber e promover no dia-a-dia:

- Seguir uma alimentação completa, equilibrada e variada, por exemplo conforme nos sugere a Roda dos Alimentos Portuguesa.

- Fazer várias refeições ligeiras ao longo do dia (5-7 refeições diárias), procurando fazer intervalos entre as refeições de cerca de 3 a 3 horas e meia.

- Começar o dia tomando sempre o pequeno almoço, procurando fazer uma refeição completa (por ex., com leite ou derivados, pão escuro ou cereais integrais e fruta).

- Procurar comer devagar, mastigando muito bem todos os alimentos.

- Aumentar o consumo de frutas e vegetais. Criar o hábito de comer sopa rica em hortaliças e legumes e preencher cerca de metade do prato com saladas ou legumes, às principais refeições. Como sobremesa preferir a fruta.

- Reduzir o consumo diário de gorduras, principalmente gorduras saturadas e colesterol (sobretudo presente em alimentos de origem animal, por exemplo carnes vermelhas, manteiga, natas, queijos gordos, charcutaria) e preferir o azeite com principal fonte de gordura, para cozinhar ou temperar os alimentos. Não reutilizar gorduras que foram aquecidas a altas temperaturas (por exemplo para frituras) para evitar ingerir compostos tóxicos e potencialmente cancerígenos.

- Preferir hidratos de carbono "complexos" aos "simples". Preferir pão escuro (mistura, centeio, integral), batata com casca, arroz vaporizado ou integral, massas integrais, leguminosas secas (feijão, grão, ervilhas, etc.), no lugar de pão branco ou de longa duração, cereais espoados, cereais de pequeno almoço açucarados, bolachas, sumos e outros alimentos açucarados.

- Reduzir ou eliminar a ingestão de açúcar, bebidas açucaradas (refrigerantes, sumos) e alimentos açucarados (bolos, rebuçados, gomas, chocolates, etc.).

- Moderar o consumo de carne e preferir carnes magras, tais como aves de capoeira e carne de caça. Evitar enchidos e produtos de salsicharia. Preferir peixe a carne e procurar incluir peixe gordo (atum, arenque, salmão, sardinha, cavala) 2 a 3 vezes por semana.

- Ter especial atenção ao tipo de confecção das refeições: preferir cozidos, grelhados e estufados "tudo em crú" com pouca gordura, e evitar ao máximo os fritos. Privilegiar o uso de especiarias, ervas aromáticas e outros condimentos que dêem sabor aos alimentos, evitando adicionar gordura ou sal em excesso.

- Diminuir a ingestão de sal, não só pelo uso do sal em natureza quer pelo consumo de produtos salgados (salsicharia e charcutaria, enlatados, aperitivos, batatas fritas, bolachas, etc.).

- Beber água em abundância ao longo do dia, cerca de 1,5 litros. Infusões, tisanas e chás sem adição de açúcar são formas saudáveis de beber água, ao contrário de refrigerantes e bebidas artificiais de sumo de frutos, pois podem conter quantidades excessivas de açúcar, calorias, corantes e outros aditivos.

- Moderar o consumo de bebidas alcoólicas e inseri-las nas refeições (por exemplo 2 copos pequenos de vinho no homem e 1 copo na mulher, por dia). Eliminar por completo nos casos de gravidez, aleitamento e crescimento (crianças e adolescentes até aos 17 anos).

Como pode ver, alimentação e saúde não são dificeis de conciliar desde que se respeitem algumas regras simples. Nunca se esqueça que uma alimentação saudável não é importante só para aqueles que são gordinhos ou diabéticos. É importante para todos, em todas as idades e circunstâncias, pois promove saúde e bem-estar. E por ultimo não se esqueça que os factores ligados com a alimentação e estilos de vida são os que mais peso têm na quantidade e qualidade de vida e por isso vale a pena investir em bem comer para melhor viver.

Mariana Brito
2TEN TSN

CONVÍVIO

SACADORES DESPEDEM-SE DO SEU NAVIO

● Quase a completar 38 anos de intensa actividade operacional o NRP "Cte Sacadura Cabral" aproxima-se do termo da sua vida útil, apesar da alguma incerteza no seu próximo futuro. Numa romagem de saudade reuniram-se em 4ABR07 num jantar-convívio a bordo, a primeira e a última guarnição de oficiais do navio. A câmara de oficiais ficou preenchida com os convivas, tendo estado presentes desde o primeiro Imediato até ao último Comandante e, naturalmente, o actual Encarregado de Comando.

Foram evocados muitos dos episódios ocorridos na vida do navio. Após o corte do bolo da "Sacadura" encerrou-se o convívio com a assinatura de todos os presentes no Livro de Honra.

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 96

TAPE E–W PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS.

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	D	A	D
9	V	7	6
2	10	4	5
	5		

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
A	7	R	V
D		10	4
V		5	
10		3	
8			
7			

Este (E):

♠	♥	♦	♣
5	4	V	10
4	3	8	9
3	2	6	7
			2

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
6	A	D	A
	R	9	R
	9	2	8
	8		3
	6		

E-W vuln. S abre em 1♥, W intervém em 1♠, N dá 2♠ (cue-bid mostrando boa mão com bom apoio a ♥), S rebida em 3♣ e N em 3♦ mostrando o seu controlo de 1ª ao parceiro, o que o entusiasma para prosseguir com 4ST (pergunta de Ases) e marcar o chelem em 6♥. Como deve S jogar para cumprir este contrato recebendo a saída a ♠A seguida da D?

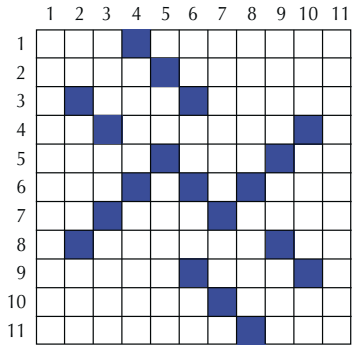
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 96

Analisando as 2 mãos e tendo em conta a intervenção vulnerável de W, a solução do problema tem de ser tentada através de um squeeze ♠-♦ sobre aquela mão, admitindo como bastante provável que ela tenha ♠V10 e ♦R. Todavia, há que de dar apenas 2 voltas de trunfo e, caso estejam 3-1, jogar de seguida os ♣, esperando que, se estiverem 4-2, a mão que tenha o 4º seja a mesma que tenha o trunfo que ainda está fora (a chamada manobra de Guillemard, a que já me referi em problemas anteriores). Repare que, se não jogar assim, não vai conseguir vir à mão para prosseguir o desenvolvimento do carteio. Na realidade é E que os tem, portanto pode entrar na mão com ♥A e a 4 cartas do fim chega à seguinte posição: S – ♥98 ♦D9 W – ♠V ♦R105 N - ♠9 ♦A74; joga então os 2 trunfos e no 2º W estará sqeezado entre guardar ♠V ou secar ♦R, pois balda primeiro que N.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 379



HORIZONTAIS: 1 – Uma das ilhas de Cabo Verde; Engastara. 2 – Líquido gorduroso e untuoso, comestível; Apreciador. 3 – Larva que se cria nas feridas dos animais; Presença num lugar diferente daquele em que o crime se deu no momento em que ele foi cometido. 4 – Partícula de língua romântica medieval, que significa sim; Concubina. 5 – Indivíduo espertalhão; A cartilagem externa ou pavilhão da orelha; Antiga nota musical dó. 6 – Época; Fúria. 7 – Basta; Tal na confusão; Vício de comer e beber em excesso (inv). 8 – Cidade da Turquia da Ásia; Isolado. 9 – Antigo povo da Malásia (sing); Composição poética. 10 – Grande ave trepadora; Vertigem. 11 – Cidade de Itália, a sueste de Nápoles; Suspiros.

VERTICAIS: 1 – Arte de aplicar o sonómetro (pl). 2 – Outra coisa; Pessoa branda (fig); Lavra. 3 – Vagar (pop); Entre nós; Mamífero ruminante (inv). 4 – Cidade da Argélia; Rio da Itália, que banha Roma. 5 – Antes do meio-dia; Dividir em aldeias. 6 – O sol entre os egípcios; Igual (farm); Grito de dor; No meio de asno. 7 – Converte em massa; Laço apertado. 8 – Valimento (fig); Cantor ambulante entre os gregos antigos. 9 – Deixa para outro dia; Compreendi coisa escrita (inv); Estímulo (interjeição). 10 – No princípio de Roberto; Cestos em que os indígenas do Brasil, guardam cachimbos, tabacos, anzóis e outros objectos; Graceja. 11 – Tirano de Mileto. A sua revolta contra Dário e o apoio que recebeu dos Atenienses foram o pretexto da primeira guerra médica.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 379

HORIZONTAIS: 1 – Sal; cravara. 2 – Oleo; amador. 3 – Ura; alibi. 4 – Oc; amasia. 5 – Meca; asa; ut. 6 – Era; ira. 7 – Ta; tla; alug. 8 – Aidine; so. 9 – Iambe; ode. 10 – Araras; oira. 11 – Salerno; ais.

VERTICAIS: 1 – Sonometrias. 2 – Al; cera; ara. 3 – Leu; ca; amal. 4 – Orao; tibre. 5 – Am; aldear. 6 – Ra; aa; ai; sn. 7 – Amassa; no. 8 – Valia; medo. 9 – Adia; il; eia. 10 – Rob; urus; ri. 11 – Aristagoras.

Carmo Pinto
1TEN REF

NOTÍCIA

ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES – 10 DE JUNHO DE 2007

● A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes promove, no próximo dia 10 de Junho, junto ao Monumento aos Combatentes do Ultramar, em Belém, o seu 4º Encontro Nacional.

As cerimónias que ali terão lugar têm por objectivo comemorar o Dia de Portugal e prestar homenagem aos que tombaram em defesa da ideia e dos valores da Nação Portuguesa.

A Comissão Executiva do Encontro Nacional de Combatentes 2007 apela a todos os Combatentes e suas famílias, mas também a todos os Portugueses que se identificam e prezam a sua História, para estarem presentes e comemorar, em espírito de fraternidade com todo o mundo lusófono, o Dia de Portugal.

O Programa é o seguinte:

10.30 h	Missa no Mosteiro dos Jerónimos;
11.30 h	Concentração junto ao Monumento;
12..00 h	Cerimónia inter-religiosa (católica e mulçumana);
12.10 h	Discurso alusivo pelo Professor Doutor Hernâni Lopes;
12.20 h	Homenagem aos mortos e deposição de flores;
12.45 h	Hino Nacional tocado pela Banda da Armada e cantado pela cantora Alexandra;
12.50 h	Passagem de meios aéreos da FAP;
13.00 h	Salto de Pára-quedistas;
13.15 h	Almoço-convívio que pode ser adquirido no local.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● V/ALM Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille nomeado Presidente do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE) ● CMG RES FZ José António de Oliveira Rocha e Abreu nomeado Comandante da UA "D. Fernando II e Glória" ● 1TEN STESP-Francisco Manuel da Silva Ramos Correia nomeado Chefe do Serviço de Apoio Geral do Comando da Zona Marítima do Norte, em substituição do CTEN OTT RES José Fernando de Almeida Carvalho ● STEN STC José Duarte Coelho Paixão nomeado Chefe do Centro de Comunicações da Madeira, em substituição do 2º TEN STC Leonel Rodrigues António.

EXONERAÇÕES

● CMG RES José Manuel Guerreiro Brou exonerado de Comandante da UA "D. Fernando II e Glória" ● CFR Rui Fernando Amoroso Marrafa Santos Amaral exonerado de Comandante do NRP "Afonso Cerqueira" e nomeado em sua substituição o CTEN Rui Alexandre Soares Ribeiro Leite da Cunha.

RESERVA

● VALM Victor Manuel Bento e Lopo Cajarabille ● VALM Manuel Raúl Ferreira Pires ● CTEN OT Arlindo Rodrigues Certal.

REFORMA

● VALM Carlos Monteiro da Silva ● CMG MN António Alves da Fonseca ● CFR SEM João Madeira Domingos Cega ● CFR EMN Fernando António Lorena da Costa Freire ● CTEN OT António Serra Mourato ● SMOR MQ Manuel Mourão da Fonseca ● SMOR SE José Joaquim Correia dos Santos ● SMOR TRC Josefredo Ganchinho Teles ● SMOR TRC Jesuíno do Carmo dos Santos ● SMOR TES António José Silva Guerreiro ● SCH FZ Fernando Augusto Vicente ● SCH CE António José Domingos Palminha ● SCH R António Sequeira Cardoso: SAJ TF António Manuel Oliveira Serra ● SAJ L Miguel José Figueiras Rodrigues ● SAJ FZ Manuel Francisco Alves Franco ● SAJ B Guilherme Farinha Manaia ● SAJ V Floriano da Silva Vieira ● SAJ L César Manuel Nabo Pisco ● 1SAR CE Mário Viegas de Carvalho ● 1SAR FZ Manuel Jacinto Mascate Vargem ● 1SAR FZ Salvador José Guerreiro ● 1SAR T Leonardo da Palma Domingos ● 1SAR E Victor Manuel Monteiro Correia ● 1SAR L António José da Costa Ferreira ● 1SAR HE Rui Jorge Dias Santos ● CAB TFD António Joaquim Velez de Matos ● CAB TFH Mário Gomes Barbosa ● CAB M Victor Domingos Tavares ● CAB M Dimas António Pedro ● CAB FZ José Manuel de Jesus Alfredo ● CAB CM Rui Manuel dos Santos Martins ● CAB L António das Neves Romano Ludovico ● CAB T Fernando José do Rosário Catarrinho.

FALECIMENTOS

● VALM REF Eduardo Manuel de Almeida Rebelo da Silva ● CMG REF Manuel António Pereira Cristiano de Sousa ● 1TEN SG REF Armando Augusto Ferreira ● 2TEN SG REF Francisco de Sousa Paeta ● SMOR SE REF Abílio Pedro da Silva ● SAJ R REF João Pinto Fernandes ● SAJ CM REF António dos Reis Carrajola ● SAJ C REF José Constâncio da Conceição dos Reis ● 1SAR FZ REF Leonel da Piedade Sequeira ● CAB T RES Emílio Carlos Pessoa Simões Abade ● CAB M REF Belchior de Jesus Moreno Ferreira ● CAB CRO RES João da Silva Macãs ● CAB M REF Domingos Marques ● 1MAR E REF Joaquim Francisco ● 2MAR TFD Tiago Miguel Matias Marques.

CONVÍVIOS

10ª COMPANHIA
1ª INCORPORAÇÃO DE 1984

● Decorreu no passado dia 3 de Março, o encontro comemorativo do 23º Aniversário da 10ª Companhia, 1ª Incorporação de 1984, no CRA.

O encontro, que decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem, contou, para além dos "Filhos da Escola", com a presença do Cte Parente de Carvalho e TEN Batista.

1ª GUARNIÇÃO DO NRP "CACHEU"

● Informam-se todos os ex-membros da 1ª guarnição do NRP "Cacheu" (1965/67), que cumpriram a comissão de serviço em Cabo Verde (1965/66), que irá realizar-se em **20 de Maio** o 2º encontro de confraternização na Vila de Alcochete. Os interessados deverão contactar Arnaldo Duarte (ex-marinheiro T) TM 96 575 83 40.

"FILHOS DA ESCOLA" 1956

● Realiza-se em **26 de Maio** no Restaurante "Miradouro" em Benavente, o almoço de confraternização para comemorar o 51º aniversário de incorporação na Armada. As inscrições deverão ser dirigidas para: Serafim Ferreira – Unidade de Apoio (Barbearia) Tel. Int. 4976; Agostinho Patrício – Telef. 21 9411605/91 950 82 47; Adelino Afonso – Telef. 21 2241839/21 2254795; José Soares – Telef. 21 2753359/21 2749267.

CLUBE ESCOLAMIZADE
PLANO DE ACTIVIDADES PARA 2007

20 de Maio	Dia Da Marinha
24 de Maio	Passeio Cultural (a designar)
23 de Junho	Sardinhada na Sede Social (com música regional)
28 de Julho	Noite de Fados
09 de Setembro	Passeio Cultural no Rio Guadiana
Novembro	Comemoração do Aniversário (programa a elaborar)
31 de Dezembro	Passagem do Ano (programa a elaborar)

Nota: Mensalmente serão programadas actividades na Sede Social

"FILHOS DA ESCOLA" DO DOURO LITORAL

● Realiza-se no próximo dia **26 de Maio** pelas 20.30h no Restaurante "O Plátano", na cidade de Canaveses, o XV Encontro dos "Filhos da Escola" do Douro Litoral.

Para mais informações, os interessados devem contactar: Armindo Loureiro – Rua António de Araújo Valente, 75 – Tuías, 4630-236 Marco de Canaveses, TM: 962 890 181 / Telef. / Fax: 255 534 108, Email:arma1950@sapo.pt

30º ANIVERSÁRIO EX-MARINHEIROS DA ARMADA

● Realiza-se no próximo dia **9 de Junho** no Restaurante "Aldeia Turística Torre de Nevões", na freguesia de Tabuado, o convívio de todos os ex-marinheiros da Armada que comemoram o seu 30º aniversário.

Programa: 11 h – Encontro junto à Câmara de Marco de Canavezes; 12 h – Almoço

Para mais informações os interessados devem contactar até dia 26 de Maio com: Manuel Desidério Pinheiro Alves TM: 918600441.

13. Lugre

O termo lugre caracteriza o veleiro de três ou mais mastros, deitando em todos eles pano latino quadrangular, que regra geral arma com retranca e carangueja, não contando, por norma, com qualquer verga redonda. Constitui, por assim dizer, a excelência e derradeira evolução do grande veleiro latino, cujo maior exemplar alguma vez construído foi o *Thomas W. Lawson,* em 1902, que dispunha de um total de sete mastros.

Esta armação larga igualmente pano latino no gurupés que é mocho – velas de proa –, bem como entre os respectivos mastaréus – velas de entremastro –, que espigam a partir dos mastros reais. Neste segundo caso, o pano latino pode ter forma triangular ou quadrangular, sendo que em vez de caçados gavetopes, podem, por opção, ser içadas estênsulas.

Alguns lugres contavam também com uma vela redonda, cosida na verga existente no mastro situado mais a vante, com a finalidade de tirar maior partido das situações em que se navegava com vento largo.

Sendo inquestionável a origem holandesa desta sorte de velas latinas quadrangulares, em que a testa da vela enverga no mastro, de acordo com as fontes estudadas este tipo de pano terá começado a ser utilizado nos navios pelo meado do século XVI. Pelo que conseguimos averiguar, a raiz etimológica desta armação deriva do inglês *lugger* – aquele que armava *lug sail* –, que por alturas do último quartel do século XVII caracterizava um certo tipo de navio de pesca britânico, de dimensões modestas, dispondo de pano latino quadrangular com as citadas características. Embora o termo lugre ofereça sobejas dúvidas quanto à forma como terá sido introduzido em Portugal, afigura-se como muito provável que tal tenha ocorrido a partir da designação francesa *lougre,* navio de dois ou três mastros, com cerca de 300 toneladas e 18 peças de artilharia, que durante as Guerras Napoleónicas (1793-1815) foi utilizado pelos corsários franceses. De acordo com a terminologia náutica gaulesa coeva, este aparelho era idêntico ao utilizado no *chasse-marée* (navio de pesca), a exemplo da denominação inglesa donde aparenta ter derivado, embora este possuísse maiores dimensões. Ao que consta, em França, este termo veio posteriormente a cair em desuso, muito possivelmente devido ao carácter malfazejo da acção destes navios durante o período revolucionário. Curiosamente, as primeiras referências ao lugre conhecidas em Portugal datam de meados do terceiro quartel do século XIX, coincidentes com o período em que foi retomada a pesca do bacalhau por navios portugueses, nos bancos da Terra Nova.

Em virtude de este mês se celebrar o septuagésimo aniversário do *Creoula,* considerámos pertinente apresentar, por esta ocasião, o desenho do seu aparelho, um lugre de quatro mastros, inserido na análise dedicada a este género de armação. Embora, por opção nossa, o seu casco surja no desenho anexo com as antigas cores características do seu armador – o dito vermelho «sangue-de-boi» da *Parceria Geral de Pescarias* –, que o navio exibia quando foi lançado à água e que manteve até 1943. Cumpre referir que a reconstituição fidedigna das cores originais do navio só foi possível graças à preciosa ajuda do senhor Capitão Marques da Silva, Comandante do *Creoula* em quatro campanhas de pesca (1969-1972), a quem publicamente agradecemos.

Bruta – Nome pelo qual era conhecida, entre os pescadores do *Creoula,* a vela latina quadrangular do mastro da mezena. Apesar da sua superfície ser actualmente ligeiramente inferior, os seus 235m^2 ainda impressionam.

Contra-traquete latino – Vela latina quadrangular, dispondo de retranca e carangueja, que enverga pela testa por ante a ré do mastro do contra-traquete, ou segundo mastro a contar de vante. No *Creoula* esta vela era antigamente conhecida apenas como latino.

Estênsula – Vela de entremastro, regra geral quadrangular e não envergada em estai, que é içada, quando necessário e com ventos fracos, acima das caranguejas do pano latino quadrangular. Toma o nome do mastro onde o respectivo punho da pena faz retorno, ou seja, o mastro mais a ré entre os quais a vela se encontra içada: extênsula do traquete (**1**), extênsula do latino ou contra-traquete (**2**) e extênsula do mastro grande (**3**). Este termo, possivelmente adaptado do inglês *staysail,* pode igualmente aparecer com a grafia extênsula.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), latino ou contra-traquete (**C**), grande (**D**) e mezena (**E**). Cumpre recordar que no *Creoula,* dois destes mastros serviam de chaminé. O de vante – traquete –, foi inicialmente utilizado para expelir o fumo do fogão a carvão que se encontrava instalado no denominado rancho e, posteriormente, para a estufa de aquecimento a gasóleo instalada no mesmo local. Quanto ao de ré – mezena –, servia como chaminé à maquina e geradores do navio, situação que ainda hoje se mantém e que justifica a sua maior degradação.

Mastaréus – Traquete (**F**), latino ou contra-traquete (**G**), grande (**H**) e mezena (**I**).

Mezena – Vela latina quadrangular que conta com retranca e carangueja, envergando pela respectiva testa por ante a ré do mastro da mezena, ou último mastro a contar de vante.

Pau da bujarrona – Nome pelo qual era conhecido o gurupés do *Creoula* no período em que o navio contou com este apêndice (1937-1959). No entanto, como referimos anteriormente, em número específico dedicado à nomenclatura do gurupés, esta denominação é mais exacta para qualificar o primeiro pau, ou mastaréu, que visa prolongar o mastro que dispara para vante, à proa. De referir que quando o *Creoula* deixou de contar com gurupés, em grande medida devido aos acidentes provocados aquando das manobras de atracar de braço-dado com outros navios, manteve, ainda assim, as três velas de proa. O mesmo que pau de proa.

Polaca – Vela de estai de proa que enverga no denominado enque ou estai da polaca, que mais não é do que um segundo cabo passado em reforço do estai real do traquete. De referir que embora pouco comum, a bordo do *Creoula* este pano de proa conta com uma retranca (**4**), o que em grande medida facilita as manobras de caçar e cambar, tornando-se particularmente útil quando se pretende aquartelar esta vela. Quando existe este pau, a escota é passada directamente na retranca e não na vela.

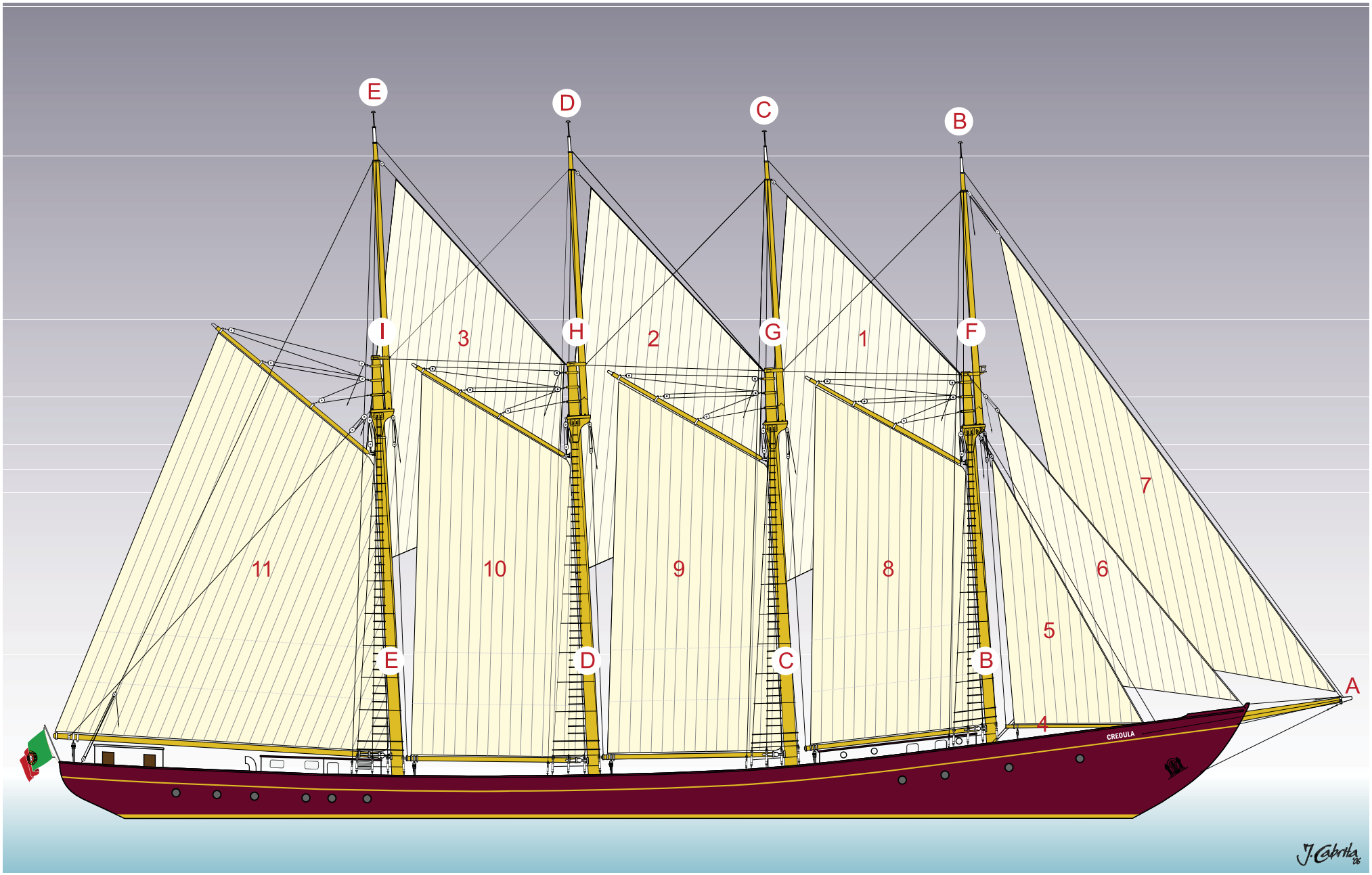
Triângulo de tempo – Vela de menores dimensões e de tecido mais resistente do que o da grande vela latina quadrangular habitualmente envergada no mastro da mezena. Dado não dispor de gurutil, dispensa, consequentemente, o içar da respectiva carangueja. Nos bancos da Terra Nova e Gronelândia era envergada em substituição da vela de mezena, nomeadamente quando se navegava com vento forte ou mau tempo, sendo também conhecida como mezena de capa. O mesmo que mezena de tempo.

Velas de proa – Polaca (**5**), bujarrona (**6**) e giba (**7**).

Velas latinas quadrangulares – Traquete latino (**8**), latino ou contra-traquete latino (**9**), latino grande ou vela grande (**10**) e mezena (**11**). De salientar que outrora no *Creoula* não existiam guardins nas caranguejas destas velas, sendo que as carregadeiras dos piques então utilizadas faziam volta para os laises das respectivas retrancas.

Velacho – Vela auxiliar envergada por intermédio de amarrilhos de nó direito na única verga redonda que cruza no mastro do traquete, tomando a verga idêntico nome. Era-lhe conferida particular utilidade nas situações em que se navegava com ventos largos, sendo à época conhecida como «cavalo malandro» ou simplesmente redondo. Este último termo é perfeitamente compreensível se atendermos ao facto de não existir qualquer outra vela a bordo com estas características. Contrariamente à prática actual no *Creoula,* antigamente esta verga era mantida arriada ao nível da borda, sendo inclusivamente desenvergada a vela nas situações em que se antevia não ser necessária a sua utilização.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com



Lugre

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 409 • ANO XXXVI

JUNHO 2007 • MENSAL • € 1,50

DIA DA MARINHA

AÇORES

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

O Rei D. Carlos e a Rainha D. Amélia visitaram os arquipélagos da Madeira e dos Açores entre 22 de Junho e 11 de Julho de 1901, tendo para tal embarcado no cruzador "D. Carlos I", navio-chefe da Divisão Naval constituída ainda pelo cruzador "Rainha D. Amélia", cruzador "S. Gabriel" e os navios auxiliares: transporte "África"; rebocador "Bérrio" e canhoneira "Sado". Esteve também presente nas Ilhas o iate "Amélia".

A imagem de cima mostra a entrada da imponente Divisão Naval em Ponta Delgada em 5 de Julho.

Em baixo apresenta-se a pintura existente no Palácio de Sant'Ana, sede do Governo Regional dos Açores, da autoria de Ernesto Ferreira Condeixa, onde se pode ver a chegada dos Monarcas e comitiva a Ponta Delgada, tendo por fundo os navios da Divisão Naval e dois navios ingleses salvando ao Rei.

Foto Valter Franco

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 409 • Ano XXXVI
Junho 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

Foto
1SAR FZ Pereira.

ANUNCIANTES:
CLÍNICA DE SANTA MADALENA;
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

5

Alocução do Almirante CEMA.

10

Nos 450 anos do estabelecimento dos portugueses em Macau.

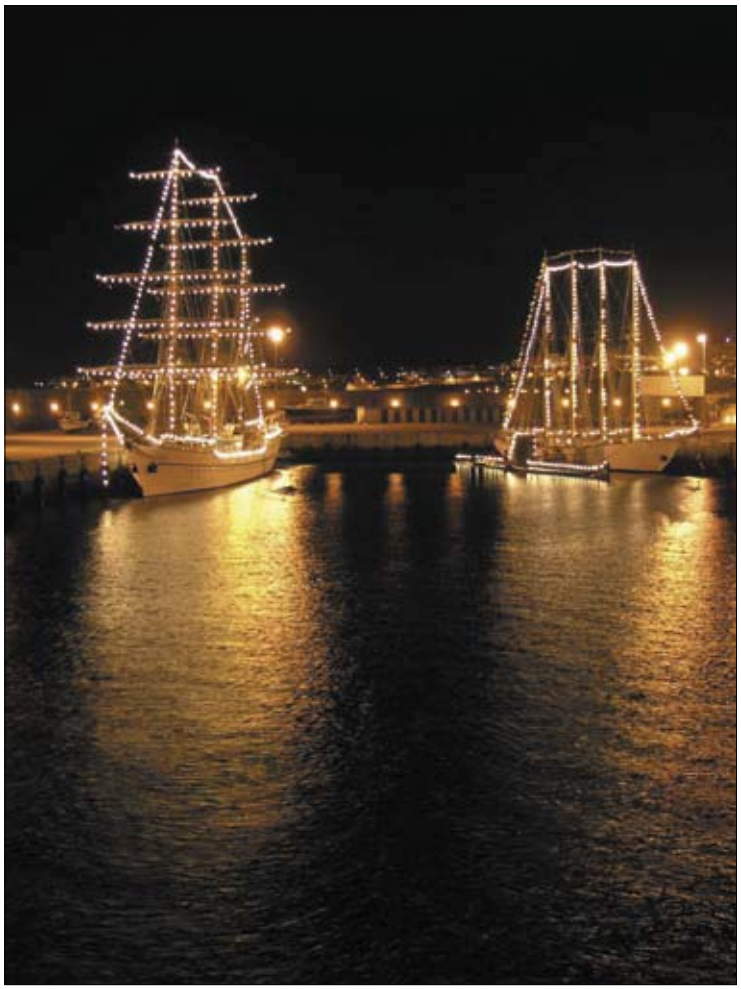
17

Dia da Marinha.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
VALORES, IDENTIDADE E MEMÓRIA (14)	4
EXERCÍCIO CONTEX – PHIBEX 2007 / FRAGATA PORTUGUESA EM EXERCÍCIOS NO MEDITERRÂNEO	8
INSTREX 01-07	9
CRÓNICA DOS ANTÍPODAS	14
CATEGORIA DE SARGENTOS	15
A MARINHA DE D. JOÃO III (24)	16
ACADEMIA DE MARINHA	22
ARSENAL DO ALFEITE NO PROJECTO "PROTEJO" / "MARINHA, INDÚSTRIA E CIDADE – O ARSENAL NO ALFEITE DESDE 1939"	23
CONSERVAÇÃO E MUSEOLOGIA DE MÃOS DADAS ..... NO MUSEU DE MARINHA	24
DIA DO COMBATENTE	26
PÁGINA DA SAÚDE 2 / NOTÍCIA	27
ALIMENTE A SUA SAÚDE 6 /CONVÍVIO	29
DIVAGAÇÕES DE UM MARUJO (22)	30
NARRAÇÃO DA TORMENTOSA VIAGEM DOS DESTERRADOS NOS MARES DAS ÍNDIAS / CONVÍVIOS	31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

"CELEBRAR O MAR"

O mar é um elemento decisivo da construção de Portugal e da afirmação consciente do ser português. Foi do mar que brotou a alma colectiva que edificou a nossa Pátria, com a convicção íntima de si própria, e o seu carácter vincadamente diferenciado. É o mar que nos permitirá manter um conceito de vida português, distinto, por exemplo, de outros povos amigos com quem partilhamos o projecto político de formação de uma nova Europa.



Todavia, vivemos num estado de insensibilidade colectiva relativamente ao mar! Por isso, é tão débil a noção de que o mar confere ao país uma capacidade de afirmação internacional muito maior do que aquela que decorre da dimensão física do seu território. Por isso, são tão desvalorizadas as ameaças à segurança nacional que, através do mar, encontram um mais fácil acesso. Por isso, se tira tão pouco partido da função do mar enquanto via de comunicação global de pessoas e bens. Por isso, se continua a poluir o mar, em níveis tão elevados, a exercer uma tremenda pressão urbanística sobre os espaços litorais, e a sobreexplorar os recursos marinhos. É a nossa actual indiferença mental relativamente ao mar, que nos impede de percepcionar convenientemente a sua importância para elevar e robustecer Portugal. Este problema é grave, e a sua solução passa, em primeira instância, por um enriquecimento da cultura marítima dos portugueses, porque só ela permitirá desenvolver os níveis de consciência necessários para se entender o real valor do mar para o nosso país.

A cultura marítima, em sentido filosófico, designa a vida intelectual ou o pensamento crítico e reflexivo dos portugueses sobre o mar. Por um lado, compreende o estudo das ciências e das artes ligadas ao mar e, por outro lado, aplica-se à designação de um estado de perfeição intelectual e moral sobre os assuntos do mar, normalmente atingido apenas por algumas elites nacionais. Em sentido sociológico, a cultura marítima traduz o conjunto de estilos, de métodos e de valores materiais que, juntamente com os bens morais relacionados com o mar, foram adoptados pelos portugueses. Neste contexto, abrange quer um acervo de apetrechos e de instrumentos marítimos, quer um conjunto de hábitos corporais ou mentais marítimos, que servem directamente para a satisfação das necessidades de desenvolvimento e segurança dos portugueses.

A contradição aparente entre a natureza psicológica do homem e o facto de que a cultura marítima, em sentido sociológico, transcende o indivíduo, deu origem, entre nós, ao conceito metafísico de mentalidade marítima. Foi este conceito filosófico e artístico, que fez nascer Portugal como pátria de um povo marítimo. No entanto, na actualidade precisa de ser fortalecido, para que, usando o mar, possamos valorizar o que fomos, o que somos e o que queremos ser, e que possamos pensar o mar como elemento fulcral da nossa vida colectiva, em função do qual poderemos conceber e pôr em prática os novos grandes projectos nacionais. Estes, serão assumidos por uma faculdade ou potência interior, em virtude da qual cada português manifestará um desejo, uma intenção, uma pretensão, uma tendência, uma disposição de espírito, ou uma propensão mais ou menos irresistível para a realização de actos de génese marítima. Isto é, cada um de nós determinar-se-á fazer o que lhe compete na óptica do interesse nacional, tendo o mar como referência. Será esta força intangível, vulgarmente designada por *vontade marítima nacional* e composta por fundamentos espirituais, intelectuais e materiais, que permitirá a mobilização dos portugueses na prossecução daqueles projectos colectivos, garantindo os desempenhos estratégicos que elevarão e robustecerão Portugal.

A Marinha, ao celebrar anualmente o mar a 20 de Maio, evoca a data histórica da chegada de Vasco da Gama a Calecute, e procura fortalecer a mentalidade marítima dos portugueses e animar os fundamentos espirituais, intelectuais e materiais da vontade marítima nacional. Para isso, as nossas cerimónias estimulam os sentimentos, as ideias e as tradições do povo relativamente ao mar, partilhando o acervo tão diversificado do Museu de Marinha, do Aquário Vasco da Gama e do Planetário Calouste Gulbenkian. As iniciativas da Comissão Cultural da Marinha, da Academia de Marinha, da Biblioteca Central da Marinha, da Escola Naval, do Instituto Hidrográfico, da Revista da Armada e da Banda da Armada, divulgam as artes e ciências ligadas ao mar e contribuem para o aperfeiçoamento intelectual e moral dos portugueses sobre os assuntos do mar. A presença dos navios, dos fuzileiros e dos mergulhadores, bem como dos vários organismos da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima, têm como propósito fundamental evocar a presença de Portugal no mar.

Ao CELEBRAR O MAR, a Marinha festeja um passado que importa preservar e projectar no futuro que se quer construir, abrindo novas oportunidades à Nação. Porém, mais do que um momento de exaltação corporativa, é sempre uma manifestação inequívoca da perfeita e secular simbiose do País com a sua Marinha.

Dia da Marinha
Alocução do Almirante CEMA

Perante as altas individualidades presentes, o Almirante CEMA afirmou:

Em primeiro lugar, dirijo-me a V. Exas., para agradecer o lustre que a Vossa presença confere a esta cerimónia de grande significado para a Marinha, em que celebramos a data da chegada de Vasco da Gama à Índia, há 509 anos.

Celebramos um passado, e presente, de orgulho, construído por gerações de homens e mulheres; militares, militarizados e civis, que serviram e servem Portugal na Marinha. O seu labor, determinação e coragem são o nosso horizonte de referência. Mas, este é, também, um momento em que queremos ver para além do horizonte, na demanda do futuro que estamos a construir.

Este é, ainda, um momento em que, ao celebrar a Marinha, procuramos reafirmar a importância estratégica que o mar tem para Portugal e contribuir para o fortalecimento da vontade nacional, pela afirmação de uma mentalidade marítima, marca identitária da cultura do nosso Povo.

Neste enquadramento, é, pois, com muito gosto, que agradeço a V. Ex.ª, Senhor Ministro da Defesa Nacional, a disponibilidade que teve para presidir ao Dia da Marinha.

Uma palavra especial ao Senhor Presidente do Governo Regional dos Açores, pelo acolhimento prestado, tornando possível a realização deste importante evento na Região Autónoma dos Açores, que tanto significa para todos os marinheiros e à qual me ligam laços familiares e memórias indeléveis.

Aos Senhores Presidentes das Câmaras Municipais onde decorreram as festividades e, por maioria de razão, à Senhora Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, um agradecimento sentido pelo apoio que nos quiseram dar.

Manifesto, ainda, o meu reconhecido agradecimento pela presença de todos os dignitários, políticos, militares e eclesiásticos, que gentilmente acederam ao nosso convite. É um sinal inequívoco de apoio que nos reforça o alento para continuarmos a ser uma Marinha relevante, ao serviço dos superiores interesses do País, e na qual os nossos concidadãos possam sempre confiar.

Senhores Almirantes ex-Chefes do Estado-Maior da Armada

Senhores Generais representantes dos Chefes do Estado-Maior do Exército e da Força Aérea Excelência

Reverendíssima Bispo das Forças Armadas Senhores

Directores-Gerais do Ministério da Defesa Nacional

Senhores oficiais-generais comandantes militares nos Açores Açorianos,

Volvidos 24 anos, assinalamos novamente o Dia da Marinha no Arquipélago dos Açores. É uma forma sentida de prestar tributo e homenagem a esta terra e às suas gentes, que nos têm sempre sabido acolher calorosamente; com quem partilhamos uma identidade comum, o Mar; e onde assume particular expressão a maritimidade da Nação Portuguesa. A rica e vasta história dos Açores funde-se com a gesta marinheira portuguesa, porque foi a vontade de conhecer o além horizonte do agreste Atlântico, que levou ao seu descobrimento e, depois, à sua utilização como base estratégica e passagem obrigatória na rota de torna viagem, para aproveitar os ventos favoráveis e retemperar o ânimo.

Depois, assumiram capital importância para o controlo do Atlântico, tornando-se um dos mais valiosos instrumentos funcionais da política externa portuguesa.

Aqui se escreveram páginas ímpares da nossa história, como o heróico combate que opôs o caça-minas "Augusto de Castilho" ao submarino Alemão U-139, em 14 de Outubro de 1918. Desse e de outros sacrifícios de então, dá público e eloquente testemunho o monumento, aqui mesmo erigido em Ponta Delgada, aos Marinheiros que pereceram na Grande Guerra.

Na Segunda Guerra Mundial, outras acções de grande coragem ocorreram, como a do contratorpedeiro "Lima", que logrou recuperar 118 náufragos de navios torpedeados 340 milhas a sudoeste desta ilha.

Hoje, a Marinha mantém, como sempre, a sua estreita ligação aos Açores. Em boa verdade, ao longo de quase seis séculos, a nossa vida tem sido o Mar, como bem apontou Vitorino Nemésio, quando disse:

"Não sou marinheiro mas sou ilhéu e portanto embarcadiço. Além de que a vida é, em si mesma,..., uma vasta e tremenda singradura."

Ao povo Açoriano expresso aqui, publicamente, o agradecimento e apreço da Marinha.

Permitam-me V. Exas. que agora vos fale, mais em detalhe, desta vossa instituição.

Julgo ser incontroverso que o mar desempenha um papel essencial para Portugal. Mas sendo assim, para além das intenções, é necessário actuar! O seu potencial, sendo vasto, é, no entanto, finito. A sua riqueza, estratégica para o desenvolvimento e bem-estar das populações, requer, por isso, uma Marinha actuante, capaz de acautelar a sua mais valia para os portugueses. Para tal, há que estar preparado para fazer face a um amplo conjunto de desafios, de que saliento o terrorismo, a criminalidade transnacional, as agressões ambientais, a ocupação desordenada do litoral e a exploração desenfreada dos recursos. Tudo num ambiente complexo, caracterizado pela permeabilidade da fronteira marítima, pela imprevisibilidade do ambiente estratégico internacional e pela conjuntura económico-financeira nacional.

É neste enquadramento, Senhor Ministro da Defesa Nacional, que entendemos a Marinha como instrumento da Nação para usar o mar na justa medida dos seus interesses: seja como zona de defesa e segurança; espaço de livre circulação; fonte de recursos e de conhecimento; ou veículo cultural.

Para melhor entendimento de todos os Portugueses que com os seus impostos sustentam a nossa actividade, dividimos essa missão em três funções essenciais:

A defesa militar e o apoio à política externa do Estado;

A segurança e autoridade do Estado no mar; e,

O apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural do País.

Para as cumprirmos temos de dispor de uma Marinha

Equilibrada – porque edificada segundo uma matriz coerente de capacidades para actuar no mar, ou a partir dele;

Optimizada – porque eficaz no produto operacional e eficiente nos processos;

De duplo uso – operando segundo uma lógica de integração e com-

plementaridade entre marinha militar e guarda-costeira, permitindo economia de meios e potenciação do desempenho.

São estes os paradigmas de desenvolvimento da Marinha, que se afirma ao serviço de Portugal como: firme na defesa, empenhada na segurança, e parceira no desenvolvimento.

São estas as questões "fortes e estruturantes" em que nos empenhamos.

E qual é então a medida das nossas concretizações, o produto operacional da Marinha?

Na defesa e apoio à política externa, numa expressão inequívoca da dimensão expedicionária da esquadra, mantemos, permanentemente, em prontidão de 48 horas, a componente naval da Força de Reacção Imediata, apta a executar - dentro das suas capacidades - qualquer acção de carácter militar como, por exemplo, a evacuação de cidadãos nacionais no estrangeiro, como aconteceu em 1998, na Guiné-Bissau, ou de apoio em caso de calamidade ou acidente. Simultaneamente, asseguramos um vasto leque de participações de carácter multinacional, honrando os compromissos do País, de que são exemplo a atribuição de uma fragata à força naval permanente da NATO, agora focalizada em África; a recente intervenção de uma força de acções especiais dos fuzileiros, na República Democrática do Congo, sob a égide da União Europeia; as visitas de unidades navais e os projectos de cooperação técnico-militar que mantemos com os Países Lusófonos.

No âmbito da segurança e da afirmação da autoridade do Estado no mar, mantemos, ininterruptamente, 365 dias por ano, 24 horas por dia, um Dispositivo Naval que assegura a vigilância e controlo dos espaços sob soberania ou jurisdição nacional, o serviço de busca e salvamento marítimo e o apoio aos navegantes e populações ribeirinhas, como bem conhecem os Açoreanos.

Para tal, empenhamos articulada e complementarmente, os meios do Comando Naval e da Direcção-Geral da Autoridade Marítima que efectuam, em cada ano, milhares de vistorias a embarcações de todos os tipos; centenas de acções de combate à poluição, como a do "CP Valour" na Ilha do Faial; e muitas centenas de acções de salvamento, num esforço muito gratificante e que nos honra particularmente: o de salvar vidas.

É esta recompensa moral, que está na origem da dedicação espontânea de tantos marinheiros que, numa dádiva pessoal, mantêm em funcionamento ininterrupto um conjunto assinalável de estruturas de serviço público, sem daí retirarem outro benefício. Os mesmos que, quantas vezes, são julgados pela opinião pública por quem, tendo a competência, não se subtrai aos interesses e, por outros que, embora agindo de boa fé, dela não dispõem.

Hoje, a segurança e o bem-estar dos portugueses, exige uma perspectiva sem fronteiras entre os contribuintes para a segurança interna e externa. Por isso, na área do exercício da autoridade do Estado no mar, continuámos a promover e aprofundar colaborações institucionais com os demais departamentos com atribuições em ambiente marítimo: com a GNR, no controlo de ilícitos aduaneiros e fiscais e na repressão da pesca ilícita nos estuários; com a Polícia Judiciária, no combate ao narcotráfico; com o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, na vigilância e prevenção da imigração ilegal, incluindo o empenhamento de uma corveta nas águas de Cabo-Verde no sentido de cooperar na mitigação da permeabilidade da fronteira marítima da união Europeia; com a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, nas inspecções sanitárias a navios e na repressão de actividades fraudulentas no Domínio Público Marítimo e muitas outras entidades, seja no domínio dos transportes, do ambiente, ou dos recursos vivos ou inertes que, como nós, entendem a transversalidade das actuações no mar.

Esta cooperação, característica da normal ordem democrática, é fundamental para que a autoridade no mar se exerça de forma mais integrada e eficiente, em benefício do País. É assim que entendemos a acção do Estado; por isso, defendemos uma Marinha que conceptualizamos como "de duplo uso" nas vertentes militar e civil, assente em dois pilares fundamentais: a versatilidade dos navios e as competências e proximidade às comunidades ribeirinhas do Capitão de Porto.

No domínio científico, o Instituto Hidrográfico é reconhecido nacional e internacionalmente, como uma instituição de referência. Para além de muitas outras missões, está empenhado no projecto nacional e estratégico, de estudo e levantamento da plataforma continental, no sentido de habilitar Portugal a reclamar direitos de jurisdição sobre áreas para além das acuais duzentas milhas da actual Zona Económica Exclusiva. Para tal, o navio oceanográfico "D. Carlos I" já estudou mais de 540.000 km2 de fundos marinhos (o equivalente a 6 vezes a área do território nacional) sendo expectável que em algumas áreas, possamos vir a alargar – como será o caso dos Açores – até ás 350 milhas, as já extensíssimas áreas sob jurisdição nacional.

No domínio económico, realço o contributo que o processo de regeneração da Esquadra representa como oportunidade para a indústria nacional. Paralelamente, decorre o processo de empresarialização do Arsenal do Alfeite com vista a viabilizar economicamente uma infra-estrutura fundamental para a Marinha e para o País, e cujo futuro, no actual enquadramento, não existe.

No domínio cultural, disponibilizamos aos Portugueses um valioso parque museológico e pedagógico, tendo como expoentes o Museu de Marinha, o Planetário Calouste Gulbenkian, o Aquário Vasco da Gama e a Biblioteca e Arquivo Central da Marinha. Paralelamente, marcamos presença junto da diáspora através de visitas de unidades navais e, muito especialmente, do Navio Escola "Sagres".

Ilustres Autoridades

Distintos convidados

Permitam-me que me dirija agora aos militares, militarizados e civis da Marinha para, em primeiro lugar, saudar aqueles que, hoje mesmo, em serviço na primeira linha de exigência operacional, cumprem Portugal no mar.

O futuro – o nosso futuro - está sempre além horizonte e a incerteza que encerra nunca nos demoveu de o demandarmos, cientes das condicionantes, mas confiantes no saber, na motivação, na tenacidade e na imaginação criativa, que são marcas de carácter que nos unem e identificam!

É assim que começo por eleger a regeneração da Esquadra como elemento determinante, porque num quadro de reconhecidas dificuldades orçamentais, o País e o Governo, com inquestionável visão político-estratégica, reconheceram que apesar do esforço financeiro que tal processo encerra, é imprescindível defender adequadamente os interesses de Portugal no mar.

Neste enquadramento, refiro a tão oportuna, como necessária, aquisição de duas modernas fragatas à Marinha Holandesa, que integrarão a Esquadra já em 2008 e 2009.

Este programa, a par da construção dos submarinos e da aquisição de mais helicópteros, serão o apoio indispensável à capacidade expedicionária que esperamos ver aumentada com a construção do Navio Polivalente Logístico. Em paralelo, estamos já a tratar da capacidade intrínseca de projecção de força em terra, através do reequipamento dos Fuzileiros, dotando-os de viaturas tácticas anfíbias para que possamos utilizar na plenitude, se e onde for necessário, uma força de inegável valor e de indubitável utilidade face à dispersão do território nacional, à imprevisibilidade e magnitude de fenómenos naturais nefastos e à existência de Portugueses nas sete partidas do mundo.

No que respeita às actuações de matriz jurisdicional, saliento o projecto de construção dos oito Navios Patrulhas Oceânicos, dos quais dois na variante de Combate à Poluição, e das oito Lanchas de Fiscalização Costeira. Infelizmente, a construção tem acumulado atrasos e não é ainda possível, com rigor, saber quando ocorrerá a entrega dos primeiros navios. Este é um desafio que teremos que vencer em nome das nossas tradições na construção e reparação naval. A Marinha continua disponível para ajudar, como tem feito, e paciente na espera por um produto de qualidade, fundamental para servir o País nos próximos trinta anos. Tenho hoje o grato prazer de anunciar que um destes navios tomará o nome de "Ponta Delgada" em homenagem a esta terra que nos recebe. É um tributo que devemos aos Açorianos

Paralelamente, a Lei de Programação Militar também irá permitir reforçar o "Plano Mar Limpo", para o combate à poluição, incluindo melhorias nas bases logísticas das Regiões Autónomas, designadamente o reapetrechamento da base logística de Ponta Delgada e a eventual criação de bases logísticas no Faial e na Terceira.

Mas o futuro passa, igualmente, pelo impulso reformador na organização do Estado e, no nosso caso, pelo processo de reestruturação da estrutura superior da Defesa Nacional e das Forças Armadas. A Marinha manter-se-á empenhada e actuante neste processo, sem visões sectárias ou corporativas, antes numa postura que privilegia as aproximações cooperativas, solidárias e não dominantes, estabelecendo a confiança essencial para que se potencie a mais valia do todo, em relação ao somatório das partes.

Não podemos deixar-nos tentar por opções teoricamente perfeitas mas cuja operacionalização entalhe perturbações inultrapassáveis e custos indirectos à partida desconhecidos, como por vezes acontece quando a aparente e evidente virtualidade das reformas, não coincide com a ponderação cuidada das soluções.

Senhor Ministro da Defesa Nacional

A construção do futuro não será possível sem o envolvimento das pessoas, pelo que considero indispensável garantir a coesão, a motivação, a liderança e a disciplina. Estes são factores determinantes para o cumprimento das missões, mas cujo equilíbrio pode ser posto em causa por factores exógenos, para além da latitude de decisão da Marinha, e que decorrem, por via de regra, da vontade de tratar de forma homogénea aquilo que é diferente por natureza.

Estamos conscientes das medidas de rigor necessárias para ultrapassar as dificuldades financeiras do País e garantir o futuro. Mas também reconhecemos que o posicionamento relativo dos militares na escala social dos servidores do Estado deve ser acautelado no sentido de assegurar que a Marinha represente, como deve, e é da norma democrática, um corte representativo da sociedade em que se insere.

Marinheiros,

Compete-me comandar a Marinha. À acção de comando é inerente o dever de tutela dos meus subordinados. Fá-lo-ei; não só porque tal está estatuído na lei, mas porque também corresponde à minha profunda convicção. É neste sentido, que prosseguiremos uma política de valorização do nosso capital humano:

Oferecendo uma qualificação profissional de excelência, acreditada e certificada;

Aprofundando as ligações à comunidade civil, marca da integração da Marinha no País;

Promovendo uma cultura do mérito, repercutindo o desempenho no desenvolvimento da carreira, promovendo a diferenciação enquanto caminho de motivação, e reconhecendo a especificidade do pessoal embarcado e daquele que desempenha funções na primeira linha de exigência operacional.

São medidas de fortalecimento do potencial estratégico da Marinha, pela valorização do factor humano, que só terão sucesso se sustentadas numa cultura de liderança que, aos diferentes níveis, pugne pelo permanente sentido de missão, pela noção do dever, pelo orgulho de ser militar marinheiro, e pelo estrito cumprimento das nossas normas de funcionamento e de disciplina. Disciplina esta que é exclusiva da hierarquia militar e que na nossa forma muito própria de estar, é uma disciplina consentida, a disciplina do mar, aquela em que todos dependemos de todos.

É na vivência diária destes valores, que conseguiremos a coesão essencial ao nosso sucesso e que nos revelaremos merecedores do capital de confiança que o País em nós deposita.

Ilustres Autoridades

Distintos convidados

Não quero terminar sem relembrar que, na minha posse, tomei o compromisso de preparar o futuro, honrando um passado secular de serviço a Portugal. Por isso, cumpre-me dar hoje, aqui e agora, testemunho de que a nossa Marinha se tem cumprido, porque é e continuará a lutar para continuar a ser:

Relevante, pela competência;

Pronta, porque capaz de ser empregue quando e onde requerido;

Flexível, cumprindo a sua missão com inovação e capacidade de adaptação, não ficando indiferente à mudança;

Coesa, revendo-se os seus membros nos propósitos e na acção de comando, sustentada numa cultura muito própria e nos valores militares;

Prestigiada, pelo reconhecimento da sua utilidade e eficácia, pelos nossos concidadãos e pelos aliados.

São estes os princípios que nos orientam, para que, em estreita cooperação com outros departamentos do Estado com responsabilidades no mar, reforçando a abertura e o aprofundamento das ligações à comunidade civil, na afirmação duma inequívoca integração da Marinha no País, se concretize o desígnio estratégico do "bom uso do mar" em benefício dos portugueses.

Todos temos orgulho naquilo que permanentemente concretizamos, mas todos temos, também, que assumir frontalmente, que muito mais haverá a fazer. É esta a nossa motivação, é este o timbre dos Marinheiros!

Pugnarei para que prossigamos, norteados pela cultura do serviço público, habituados que estamos a colocar, sempre, os interesses do colectivo nacional à frente dos interesses individuais ou corporativos.

A Marinha reivindica para si, como sempre, tão só poder servir bem Portugal e os Portugueses. Por isso, o nosso rumo está traçado e visa, hoje, como ontem, muito para além do horizonte. Outra convicção não posso ter "nesta vasta e tremenda singradura"!

Viva a Marinha! Viva Portugal!

Fernando de Melo Gomes
Almirante

Exercício CONTEX-PHIBEX 2007

Dois países fictícios, *Sotaland* e *Barlaland,* serviram de cenário ao maior exercício operacional da Marinha em 2007, aberto à participação de outros países aliados e realizado entre 27 de Março e 2 de Abril de 2007, ao largo da península de Tróia. Com o nome de código "*Strong Fist*", o exercício Contex-Phibex simulou uma Operação de Imposição da Paz ("*Peace Enforcement Operation*") em *Sotaland*, porquanto este país estaria a ser alvo de acções de guerrilha no seu território efectuadas por milícias apoiadas por *Barlaland,* em completo desrespeito pelo acordo de cessar-fogo assinado no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU). Neste contexto, o cenário do exercício previu então que, a coberto de um mandato internacional do Conselho de Segurança da ONU, fosse enviado um grupo-tarefa anfíbio, a TG 443.20, para aquele teatro de operações que, actuando como "Initial Entry Force" na Área de Operações Conjuntas, tinha como missão primária a criação das necessárias condições de segurança no terreno que permitissem, posteriormente, a entrada no terreno de uma força terrestre de maior escalão, as designadas "Follow-On Forces", ao mesmo tempo que estava preparada para providenciar Assistência Humanitária ("Humanitarian Relief") aos refugiados internos resultantes dos combates.

Actuando sob o comando operacional do VALM Vargas de Matos, o grupo-tarefa anfíbio incluiu unidades navais, de fuzileiros, de mergulhadores-sapadores e de operações especiais das Marinhas de Espanha e França e, apoiado por um estado-maior que também integrou oficiais espanhóis, comandado tacticamente pelo CMG Correia Andrade. Totalizando quase um total de cerca de 1400 homens e mulheres, constituíam o grupo-tarefa anfíbio (TG 443.20): As unidades de escolta, os NRP "Vasco da Gama" (navio-chefe) e NRP "Álvares Cabral", ambos os navios com um helicóptero Lynx embarcado; As unidades de transporte e de apoio logístico da Força de Desembarque, os NRP "Afonso Cerqueira", NRP "João Coutinho" e FS "Orage" (navio de desembarque anfíbio francês); A Força de Desembarque, corporizada pelo "Batalhão Ligeiro de Desembarque" e que era constituído pelos Elementos de Comando, Manobra (na qual se incluía uma companhia de fuzileiros da Marinha de Espanha), Apoio de Combate e de Apoio de Serviços; As unidades de guerra de minas marítimas, compostas por um destacamento de mergulhadores-sapadores das Marinha de Portugal e Espanha e apoiados pelo NRP "João Roby"; As unidades de operações especiais, sendo uma da Marinha de Portugal e outra da Marinha de Espanha. O exercício contou ainda com a importante colaboração do submarino SPS "Galerna", da Marinha de Espanha.

Colaboraram ainda activamente neste exercício, os elementos percursores da Brigada Aerotransportada Independente (BAI) do Exército Português, bem como meios pertencentes à Força Aérea Portuguesa, designadamente aeronaves F-16, Aviocar C-212 e P3-P Orion, acrescendo também o facto deste ramo das Forças Armadas Portuguesas ter colaborado com o embarque de quatro controladores de aeronaves de combate, a bordo das fragatas "Vasco da Gama" e "Álvares Cabral".

Refira-se por fim que, durante este exercício, embarcaram nas fragatas "Vasco da Gama" e "Álvares Cabral" quatro jornalistas estagiários que, com um estatuto "embeded", efectuaram uma cobertura integral das operações em curso, o que constituiu um excelente treino para a Marinha e para os jornalistas.

Fragata Portuguesa em Exercícios no Mediterrâneo

A fragata " Comandante João Belo" regressou no passado dia 1 de Maio à Base Naval de Lisboa (BNL), após 23 dias de missão no Mediterrâneo onde integrou a força europeia EUROMARFOR e, participou nos exercícios navais TAPON 07 e CADET TRAINING WAR 07.

No dia 10 de Abril, a "João Belo" largou da BNL para integrar a EUROMARFOR (EUROPEAN MARITIME FORCE), no porto de Cartagena, em Espanha, onde foi realizada a cerimónia de activação no dia 14 de Abril, a bordo do SPS " Alm Juan de Borbon". A força permaneceu atracada entre os dias 12 e 16 de Abril, período que proporcionou à guarnição oportunidade para visitar esta agradável cidade espanhola e ultimar os preparativos para as duas semanas de exercícios no mar. Constituída por unidades navais de Portugal, Espanha e França, a EUROMARFOR participou no exercício espanhol "TAPON 07", que decorreu durante o período de 14 a 27 de Abril.

Após a desintegração da força europeia EUROMARFOR e, durante o trânsito para a área de exercícios do "Cadete Training" a sul de França, foi detectada no dia 22 de Abril, uma embarcação sem propulsão, com cerca de 15 pessoas a bordo solicitando assistência. Esta embarcação, denominada "patera", presumivelmente proveniente da costa de Africa, encontrava-se a cerca de 32 milhas da costa SE espanhola e a 54 milhas da costa argelina.

O N.R.P. "Comandante João Belo" permaneceu nas proximidades posição, de forma a garantir a segurança da embarcação e da navegação, em cumprimento das Regras de Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

Foi contactado o Comandante da força europeia EUROMARFOR, comunicando-se todos os dados referentes à embarcação, nomeadamente a posição geográfica, tendo sido destacado para a área o SPS " Alm Juan de Borbon". Foi efectuado o "handover" com o navio da marinha espanhola, tendo a situação sido assumida pelas autoridades locais.

No dia 23 de Abril, a "João Belo" integrou a TG 625.01 constituída por unidades navais da marinha francesa, alemã e italiana de forma a participar, juntamente com a corveta "João Roby", no exercício "Cadete Training War 07". Neste exercício, os 23 cadetes do 4º ano da Escola Naval que se encontravam a bordo no âmbito da sua viagem de instrução, colocaram em prática todos os conhecimentos adquiridos durante o ano lectivo, especialmente na área das operações navais. Foram efectuados vários exercícios de defesa aérea, guerra de superfície e sub-superfície, guerra electrónica, manobras e evoluções e reabastecimento no mar. Além da instrução táctica e operacional, os cadetes tiveram oportunidade de participar activamente nas várias actividades de bordo, nomeadamente em todos os exercícios internos e de treino próprio, efectuados para manter o adestramento e prontidão da guarnição.

Esta missão, para além de ter constituído uma valiosa oportunidade de treino, e uma importante experiência para os cadetes da Escola Naval, possibilitou, através da participação da fragata "João Belo", a representação nacional na força europeia EUROMARFOR e em dois grandes exercícios europeus além fronteiras, desta feita, no mar Mediterrâneo.

Já de regresso e depois de atravessar o estreito de Gibraltar, o N.R.P. "Comandante João Belo" atracou no porto de Rota, para embarcar o material de campanha da companhia de fuzileiros portugueses que, no contexto das excelentes relações bilaterais que a Marinha mantém com a sua congénere Espanhola, embarcaram no navio polivalente logístico (LPD) SPS "Galicia".

A fragata "Comandante João Belo", após três semanas de estimulantes exercícios navais no Mediterrâneo, e terminada missão, atracou na Base Naval de Lisboa, mais uma vez, com o sentimento de dever cumprido.

INSTREX 01-07

Realizou-se entre 5 a 9 de Fevereiro o exercício INSTREX 01-07, cujo objectivo consistiu em testar a prontidão e proficiência da componente naval da Força de Reacção Rápida (FRI), no âmbito de uma missão de evacuação de cidadãos nacionais dum país fictício em conflito. Este exercício decorreu em 2 fases: a primeira entre 5 e 6 de Fevereiro, que consistiu basicamente no aprontamento de uma Força Naval para o cumprimento de uma missão "fora-de-área"; e a segunda fase, entre 7 e 9 de Fevereiro, em que a Força Naval realizou o exercício na área da península de Tróia.

O cenário de exercício baseou-se na resposta a uma crise subsequente a um ambiente de instabilidade em "*Centurion*", país fictício onde existe uma numerosa comunidade portuguesa, tendo a componente naval da FRI (também designada de POTG – *Portuguese Task Group*) sido incumbida de efectuar uma missão de evacuação de cidadãos nacionais e de países aliados daquele País.

A operação "Tubarão", designação atribuída a esta missão, foi levada a cabo por uma Força Naval designada para o efeito, comandada pelo CMG Correia Andrade e constituída pelos seguintes meios: NRP "Vasco da Gama" (navio-chefe), NRP "Comandante João Belo", NRP "João Roby", NRP "Pereira d`Eça" e NRP "Bacamarte"; uma força de desembarque constituída por cerca de 120 fuzileiros do Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD); um grupo de assalto do Destacamento de Acções Especiais (DAE) e uma equipa de mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 1.

Participaram igualmente neste exercício, mais de uma centena de figurantes, simulando os cidadãos nacionais a evacuar, oriundos de diversas unidades navais estacionadas na BNL. Esta participação conferiu um realismo acrescido ao exercício, permitindo um treino muito próximo da realidade, em que as unidades navais envolvidas puderam testar a capacidade de transporte de um elevado número de civis e verificar as implicações daí decorrentes. Uma significativa mais valia, em termos de treino.

De destacar igualmente que este exercício decorreu em moldes pouco habituais, porquanto a sua activação decorreu sob o efeito de uma completa surpresa para os seus participantes, tendo a POTG sido activada às 10 horas do dia 5 de Fevereiro, e sido considerado pronta na tarde do dia seguinte, 6 de Fevereiro, zarpando para a missão na manhã do dia 7 de Fevereiro. Foi assim testado o real aprontamento operacional e logístico da Força, que ficou pronta para missão em cerca de 36 horas, contados a partir da sua efectiva activação, bem dentro dos padrões de prontidão nacionais e internacionais (máximo de 48 horas).

Foram retiradas lições bastante importantes deste exercício, nomeadamente no âmbito do aprontamento logístico da POTG, com inerentes vantagens e benefícios para futuros aprontamentos, sejam eles para exercício ou para missões reais.

(Colaboração do Comando Naval)

1ª PARTE

Nos 450 anos do estabelecimento dos portugueses em Macau

PRÓLOGO

Este texto aborda o período que medeia entre 1509, data em que um enviado de D. Manuel I chega a Malaca com ordens para se informar sobre a China e os chineses, e 1557, ano tido como o do estabelecimento dos portugueses em Macau.

Passam assim, neste ano de 2007, quatro séculos e meio sobre aquele acontecimento histórico.

Aflora-se aqui o início da longa relação que se estabeleceu entre dois reinos e dois povos separados por quase meio mundo, feita de encontros e desencontros, de amizades e conflitos mas também de cooperação e apoio em momentos de adversidade.

Em 1999 a China recuperou a administração do território. Foi um ciclo que se fechou e outro que se abriu. Por lá persiste uma certa atmosfera, docemente mediterrânica, feita de velhos edifícios mas sobretudo de uma comunidade caldeada nas rotas portuguesas para a China.

Este texto envolve também o mistério de uma pequena nação, que se fez grande no Mar que elegeu como veículo da sua afirmação. A História não vai apagar a sua presença de 450 anos numa pequena e remota península do colossal território da China.

Incluem-se breves notas explicativas, quando se entende que podem ser de utilidade para que o Leitor encontre aqui o ponto de partida para aprofundar os seus conhecimentos.

No final do texto encontram-se também algumas notas biográficas referidas a autores que escreveram sobre a matéria a partir de Macau, e que se julgam menos conhecidos do Leitor comum.

Finalmente, um agradecimento ao CMG Jorge Semedo de Matos, que acedeu a ler o texto e a contribuir com conhecedores e oportunos reparos e sugestões.

A selecção das fontes e dos episódios históricos, as imprecisões e os erros são, no entanto, da inteira responsabilidade do autor.

PORTUGAL: DA PRIMEIRA GLOBALIZAÇÃO AOS "FUMOS DA ÍNDIA"

Na transição do século XV para o século XVI, Portugal e a China eram dois reinos com territórios e populações desproporcionadamente diferentes, afastados pela geografia, pelas tradições e pela História[1] [14, 17, 18].

Ambos os países tinham remota notícia um do outro, já que as rotas terrestres, praticadas por comerciantes e campanhas militares, apenas levavam rumores difusos sobre as respectivas existências.

Viagens e estabelecimentos portugueses no Índico e costas da China - Séc. XV e XVI .

Em Lisboa, D. Manuel I subiu ao trono em 1495, na sequência da morte de D. João II. Foi o décimo quarto rei de Portugal e o quinto da dinastia de Avis (1385-1580).

O poder do rei era então forte, centralizado, considerado de origem divina, por vezes exercido de modo absoluto.

Um ano antes, o Tratado de Tordesilhas tinha consagrado a divisão do mundo entre Portugal e Castela. Dando continuidade aos planos do seu antecessor, D. Manuel prosseguiu a preparação da expedição que haveria de chegar à Índia, três anos mais tarde.

O Mar e a Marinha de Portugal foram então, como nunca na sua História, o veículo da estratégia de poder do soberano de um reino com apenas um milhão e meio de habitantes[2].

O Tratado de Tordesilhas (1494) fornecia a garantia de bom entendimento com Castela, no que dizia respeito às rotas marítimas.

Vivia-se, nas palavras de Charles Boxer [3] "*…uma era de poder marítimo, de autoridade baseada no controlo dos mares, detido apenas pelas nações europeias…* [Na história dos 500 anos que decorrem entre 1498 e 1945] *nada é mais extraordinário do que o modo como os Portugueses conseguiram obter e manter, virtualmente durante todo o século XVI, uma posição dominante no comércio marítimo do Índico e uma parte importante do comércio marítimo a oriente dos estreitos de Malaca…*".

As especiarias eram carregadas na Índia, transportadas por mar para Lisboa e apresentadas no mercado a preços inferiores às que eram oriundas da longa cadeia comercial associada às rotas terrestres dos mesmos produtos.

A competitividade era esmagadora a favor da operação portuguesa e os lucros proporcionados situaram-se, durante algum tempo, na mesma escala. No entanto, os mercados foram fazendo sentir as suas regras. Por um lado, as operações de compra no estrangeiro dos bens transportados de Lisboa para Goa (cobre, chumbo, azougue[3] e tecidos), que complementavam a moeda como meio de pagamento das especiarias, careciam de financiamento, muito caro e obtido normalmente através da feitoria portuguesa então estabelecida em Antuérpia: a própria Coroa viu-se forçada a emitir títulos de dívida interna para conseguir saldar os empréstimos – e seus gordos juros – contraídos no exterior. Por outro lado, o preço das especiarias nos mercados europeus foi descendo, à medida que aumentava a sua oferta, oriunda

das rotas marítimas e terrestres. Paralelamente cresciam os preços dos bens importados da Europa, pressionados pela crescente procura, com origem no aumento do consumo originado no enriquecimento dos operadores comerciais da carreira da Índia.

A estes escolhos adicionavam-se as perdas humanas das viagens, expressivas para uma nação de tão poucos braços.

O Oriente luzia menos do que tinha parecido de início!

O Rei D. Manuel morreu no Paço da Ribeira em Dezembro de 1521. Sucedeu-lhe o filho do seu segundo casamento (com D. Maria de Castela), que reinou como João III. Iniciou o seu reinado com dezanove anos de idade, herdando o trono e também os conselheiros de seu pai.

Sob D. Manuel I e D. João III, as portas da globalização abertas por Portugal traduziram-se em prosperidade económica e cultural. Renovaram-se programas e disciplinas na Universidade[4], enviaram-se estudantes e professores para Paris e trouxeram-se outros tantos para Portugal. Reformou-se a administração e a justiça (recordem-se as Ordenações Manuelinas, promulgadas entre 1512 e 1521) e, no plano governamental, foi criado um gabinete, composto por seis ministros ou secretários, e um conselho de estado, sobretudo honorífico mas incumbido de prestar consulta ao rei quando requerido. Também os hospitais foram objecto de mudanças modernizadoras e foi criado o primeiro sistema postal do país [14]. A arquitectura gótica adquiriu novas manifestações, evocativas da aventura da expansão. Mas foi no campo da Ciência, através da Navegação, da Astronomia, das Ciências Naturais, da Matemática e da Geografia, que Portugal ofereceu o seu mais valioso contributo para o conhecimento geral da época.

O Estado medieval foi sendo substituído pelo Estado moderno.

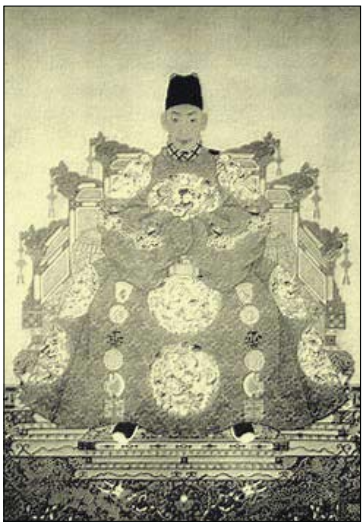
No entanto, se a primeira parte do que haveria de constituir o longo reinado de D. João III ficou marcada pela abertura às correntes Humanistas vindas da Europa e ao paralelo desenvolvimento das Ciências, Letras e Artes, já a segunda metade adquiriu contornos de menor brilho. A expansão tinha criado obrigações difíceis de sustentar, até no plano financeiro e as terras brasileiras começavam a sofrer ataques dos franceses. No plano pessoal, os soberanos viram morrer todos os seus nove filhos antes de atingirem os dezanove anos de idade e pareciam encontrar consolo numa religiosidade exacerbada. Em 1547, depois de longas diligências, o monarca consegue a instauração, com plena liberdade de acção[5], da Inquisição em Portugal.

D. João III morreu em 1557, o ano do estabelecimento dos portugueses em Macau.

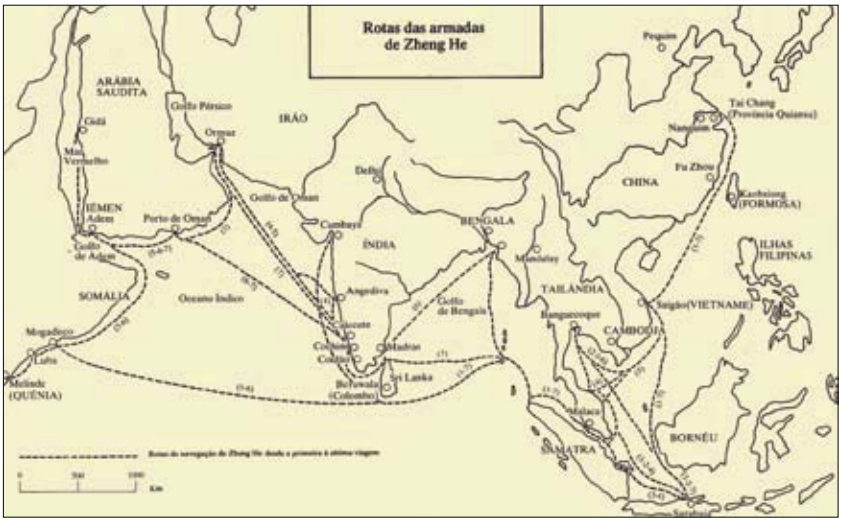
Os *fumos da Índia*, metáfora usada na época para representar as ilusões da prosperidade do Oriente, acentuavam o peso humano[6] e financeiro do tremendo esforço da expansão.

D. João III deixou como sucessor o seu neto D. Sebastião, que contava três anos de idade. Exerceram a regência até 1562 a rainha-viúva, D. Catarina de Áustria, irmã do Imperador Carlos V, e depois o único irmão de D. João III ainda vivo, o cardeal infante D. Henrique.

O futuro do Império adquiria tons sombrios.



D. Manuel I reinou entre 1495 e 1521 e o Imperador Zhengde ocupou o trono entre 1505 e 1521.



As sete expedições do Almirante Zheng He entre 1405 e 1433.

CHINA: DAS EXPEDIÇÕES MARÍTIMAS AO DECLÍNIO DA DINASTIA MING

A China[7] dos princípios do séc. XVI contava 130 a 150 milhões de habitantes e vivia em pleno feudalismo.

Desde 1368 reinava a dinastia Ming[8] ("Brilhante"), que tinha substituído a dinastia Yuan, originária da Mongólia, fundada por Genghis Khan.

A corte Ming possuía largas extensões de terra e dominava grande parte dos mecanismos económicos e sociais através da família imperial, dos nobres e de uma longa cadeia hierárquica de burocratas.

O Imperador gozava de poder absoluto e era frequentemente designado como Filho do Céu[9]. Reclamava origem divina e estava convicto de que, legitimamente e em função da circunstância de representar o Céu na Terra, lhe competia governar todo o mundo civilizado. Este quadro, embora predominante, conheceu variantes com alguns Imperadores, nas quais o poder real era conferido a outros personagens da Corte, reservando ao Soberano um papel representativo.

O Imperador adoptava um "nome de reinado", para além do nome próprio que não era usado nas relações com os súbditos, nem mesmo com a família. Após a sua morte, era-lhe ainda atribuído um nome póstumo (comparável ao cognome com que cada um dos nossos Reis foi crismado). Tantos nomes para um governante pode parecer confuso. Mas não será tanto assim se prestarmos atenção a dois factores: por um lado, na China quase nada é simples ao desprevenido olhar ocidental; por outro, também na Europa os soberanos adoptavam títulos grandiloquentes, destinados a impressionar os seus próprios povos e os seus vizinhos. Recorde-se que o rei D Manuel I assumiu o título de "*Rey de Portugal e dos Algarves, dáquem, e dalem mar em Africa, Senhor da Guiné, e das conquistas, navegaçaõ e comércio da Ethyopia, Arabia, Persia e da India*".

Hongwu[10], o primeiro imperador Ming, começou por tomar medidas de saneamento político e social, relativamente aos impostos, corrupção, agricultura e camponeses, exército e burocracia do império. E não deixou de recorrer a castigos brutais para consolidar o seu poder.

Embora se trate de um período cronologicamente anterior aos acontecimentos tratados neste texto, será esta a ocasião apropriada para recuar cerca de um século e recordar as expedições marítimas que visitaram o Sudeste Asiático, navegaram o Índico e alcançaram as costas orientais do continente africano, no que não pode deixar de se con-

siderar um dos mais extraordinários eventos da dinastia Ming.

Durante os reinados dos imperadores Yongle (1402-1424) e Xuande (1425-1435), o governo ordenou a organização de sucessivas expedições sob o comando de Zheng He (1371-1435), um eunuco islâmico, enviando-as ao sudoeste asiático e ao Oceano Índico.

No Verão de 1405, à testa de uma armada de 62 navios de grande porte, cerca de 250 de menor dimensão e de um contingente armado de mais de 28.000 homens, Zheng He viajou até Java e Calecute, regressando à China em 1407. O Almirante fez-se de novo ao mar para mais seis longas viagens até 1433, alcançando as ilhas indonésias, a Índia, Ormuz e a costa leste de África. As rotas percorridas foram sinal de grande desenvolvimento da marinharia chinesa na época, bem como das técnicas de construção naval, até pela dimensão de alguns dos navios que empreendiam estas expedições.

D. Manuel I e o Almirante Zheng He presentearam o Papa Leão X (1514) e o Imperador Yongle (1414) com animais exóticos.

Importa, entretanto, notar uma diferença de vulto entre as motivações por detrás das expedições lideradas por Zheng He e as da expansão portuguesa, que então dava os seus primeiros passos. De facto, enquanto os europeus perseguiam objectivos comerciais e acessoriamente, de evangelização, a China tinha em vista aumentar o seu catálogo de estados tributários, tipo de relação que parecia funcionar melhor quando se tratava de países pequenos e geograficamente remotos.

As campanhas terrestres contra a ameaça mongol terão obrigado o Imperador a refrear o investimento nas expedições marítimas, em benefício da defesa das fronteiras terrestres, agora sujeitas a tão séria ameaça. A Marinha chinesa sofreu então cortes drásticos na sua dimensão.

No entanto, ainda hoje são formuladas diferentes e complexas conjecturas para explicar a retracção do poder marítimo chinês. Algumas destas explicações encontram raízes em impulsos isolacionistas, com origem em lutas entre radicais confucionistas e o aparelho de eunucos que se ocupava da burocracia da corte [2].

As viagens das esquadras comandadas pelo almirante Zheng He são frequentemente referidas como a única experiência de maritimização de uma potência de vocação tradicionalmente continental. No entanto, algumas fontes chinesas [18], [24] referem viagens a países do Sudeste Asiático em período anterior à dinastia Han (206 AC-220 DC), a importantes expedições marítimas durante a dinastia Tang (618 a 907), bem como ao grande desenvolvimento que, nas dinastias Song e Yuan (960 a 1368), adquiriram a construção naval e a navegação, que terão permitido viagens ao Japão, às que são agora as ilhas Indonésias e Filipinas, à costa oriental de África e ao Golfo Pérsico. Estas viagens marítimas teriam servido propósitos tanto comerciais como diplomáticos.

Também o historiador Zheng Yi Jun [24] reclama para a China uma "longa tradição da ciência náutica astronómica[11]", afirmando que já na dinastia Han os mares do sul da China e do Oceano Índico eram sulcados por navios chineses.

Cenas das cortes portuguesa e chinesa no Séc. XVI.

Mas, na verdade, uma vez encerrado o ciclo das expedições do almirante Zheng He, a História não regista outros episódios de afirmação da China como potência marítima.

Oito décadas após a retracção marítima chinesa, à data da chegada do primeiro português à China (Jorge Álvares, 1513), reinava o imperador Zhengde (1505-1521), um governante que adquiriu reputação de se dedicar mais ao prazer e a costumes dissolutos, do que aos negócios do país. Zhengde terá transportado o regime Ming a um nível de crise nunca antes atingido, ao depositar o poder nas mãos de oito eunucos, referidos como os "Oito Tigres" em razão da sua ferocidade e brutalidade. Liu Jin, o líder deste grupo, controlava os segredos do Estado e dominava os documentos e éditos imperiais à sua discrição. Acabou condenado à morte pelo soberano, acusado de corrupção e de ter acumulado ilegalmente uma enorme fortuna. O reinado de Zhengde foi também fértil em levantamentos de camponeses, regularmente chacinados pelas tropas imperiais.

Quando os portugueses se estabeleceram a título permanente em Macau, em 1557, reinava o imperador Jiajing (1521-1566) e a China vivia uma profunda crise financeira, com despesas do Estado que quase triplicavam o montante arrecadado nos impostos. O soberano era um taoista[12] convicto, gastando quase metade da receita pública na construção de edifícios religiosos. Estas circunstâncias tiveram naturais reflexos sobre a situação social e o seu reinado foi perturbado por numerosos levantamentos de camponeses, mineiros, soldados e minorias étnicas.

Meio século mais tarde iniciaram-se as invasões manchus, oriundas da região nordeste da China. De então até à queda da dinastia Ming (1644) a China e a sua capital em particular vivem períodos de particular agitação. Assistem à transição, chegando a ser envolvidos em alguns desses episódios, os padres da Companhia de Jesus que se instalaram entretanto em Pequim[13], onde ganharam posição através dos seus conhecimentos científicos, em particular no campo da astronomia.

Não obstante as crises atrás referidas, a dinastia Ming deixou um importante legado, que vai desde as expedições marítimas lideradas pelo almirante Zheng He, uma produção cultural de grande importância, em especial nos domínios da literatura, pintura, caligrafia e porcelanas, até à construção de parte significativa da muralha da China.

"THE CHINA CONNECTION": MALACA E A ESTRATÉGIA PORTUGUESA

No século XV, o conhecimento que existia sobre a China nas praças comerciais e missionárias do Ocidente era relativo às rotas terrestres então praticadas, que envolviam prolongadas, arriscadas e dispendiosas, mas mesmo assim lucrativas expedições. A *Estrada* ou *Rota da Seda*, que adquiriu esta designação apenas

no século XIX, era uma vasta rede de vias de comunicação que, ao longo de mais de 8.000 km, ligava as costas da China ao Mediterrâneo, algumas das quais bordejando o Sudeste Asiático e a península Industânica. Não sendo possível datar com clareza o início da sua utilização, existem fontes que a remetem para cerca do século XVI AC.

As rotas marítimas e as costas da China eram, todavia, essencialmente desconhecidas.

O primeiro mapa Ocidental onde aparece a "*Terra dos Chins*" é o planisfério dito "de Cantino"[14], de cartógrafo português desconhecido, de 1502. Admite-se que as representações das regiões mais remotas deste mapa, designadamente a China, tenham tido origem em portulanos[15] arábicos antigos e outras fontes secundárias da época, designadamente os contactos entre os navegadores portugueses que já haviam alcançado a península industânica e os seus homólogos da região.

Foi neste quadro que D. Manuel concebeu e desenvolveu toda a estratégia destinada a substituir os percursos terrestres entre o Ocidente e a China, por rotas marítimas.

Quando Vasco da Gama chegou a Calecute (1498), encontrou produtos chineses à venda, designadamente sedas e porcelanas, existindo relatos que destas terá trazido alguns exemplares para o Rei, no seu regresso a Lisboa em 1499.

No entanto, não era na costa do Malabar, mas sim em Malaca, que se encontrava o grande entreposto do comércio entre o Indostão, as ilhas indonésias e a China.

A extraordinária importância daquele centro mercantil era já bem conhecida em Lisboa pelo que, em 1508, Diogo Lopes de Sequeira é enviado pelo rei com a incumbência específica de ali obter informações com vista aos próximos passos da manobra portuguesa no Oriente: "*Perguntareis pelo Chineses, e de que parte vêm, e de quão longe, e de quanto em quanto vêm a Malaca ou aos lugares em que tratam, e as mercadorias que trazem, e quantas naus deles vêm cada ano, … e se são mercadores ricos, e se são homens fracos ou guerreiros, e se têm armas ou artilharia, … e se são homens grandes de corpo, e toda a outra informação deles*.".

D. Manuel I não podia ser mais preciso. No entanto, apesar de as relações com os capitães dos juncos chineses terem sido cordiais [11], Diogo Lopes não contou com a colaboração do rei de Malaca, acabando por ver aprisionados alguns dos seus homens. Esta iniciativa, embora tenha fracassado no plano oficial, não deixou de dar sinais do que haveria de ser a futura colaboração entre dois grupos de mercadores não muçulmanos naquela importante praça comercial.

Foi assim necessário esperar pela conquista da cidade, em 1511. Albuquerque o *Terribil*, atacou a cidade rejeitando a oferta de apoio de mercadores chineses surtos no porto, que não morriam de amores pelo sultão.

Ali se estabeleceu então a base militar e logística indispensável à afirmação do poder naval português na região e à sua projecção até à China.

Malaca viria a ser o mais importante ponto de contacto com mercadores e pilotos chineses que até ali viajavam nos seus juncos, com propósitos paralelos dos portugueses. Tomé Pires, na sua *Suma Oriental*, escreveu [6]: "… *Não é dúvida que as cousas de Malaca são de grande peso e muito proveito e grande honra. É terra … que não pode diminuir mas sempre acrescentar. É fim de monções, onde achais o que quereis e às vezes mais do que catais*.".

D. Manuel I enviou Diogo Lopes de Sequeira a Malaca em 1508 a "... perguntar pelos chineses...".

Retenha-se, entretanto, que o rei de Malaca Mamude Xá, era tributário do Imperador da China e ficou, após a sua deposição, inimigo figadal dos portugueses. Esta situação viria a ter consequências futuras, como mais adiante se verá.

F. David e Silva
CALM EMQ

Notas

[1] As referências entre parêntesis rectos [ ] remetem para a bibliografia apresentada no fim do texto.

[2] Um mínimo de um milhão e um máximo de um milhão e meio, de acordo com o primeiro censo (1527-1532) da história portuguesa, ordenado por D. João III. Lisboa teria entre 50 e 65 mil habitantes. [13]

[3] Designação vulgar do mercúrio (origem árabe).

[4] Funcionou em Lisboa até à sua transferência para Coimbra, em 1537.

[5] A Inquisição tinha sido instaurada em 1536, mas com restrições na sua acção. A bula do Papa tinha sido solicitada pelo Rei em 1531 e em 1534 havia Inquisidor nomeado. O primeiro auto-de-fé teve lugar em 1541.

[6] Boxer [3] estabelece em 2.400 o número de pessoas, normalmente jovens válidos que, durante o séc. XVI, partiam anualmente com destino à "Goa dourada". Poucos regressavam ao reino.

[7] Na língua oficial chinesa ("putonghua", correntemente chamada "mandarim") o nome do país é designado por *Zhongguo*, termo que pode ser literalmente traduzido por "império central" ou "império do meio".

[8] Baseada na predominante etnia Han, reinou entre 1368 e 1644, incluindo 16 imperadores de 12 gerações. Representou a retoma do poder pelos chineses, por oposição aos mongóis da anterior dinastia Yuan. O primeiro soberano Ming, o imperador Hongwu, foi responsável pela gradual unificação da China. Shouyi [17] elogia o seu governo, dizendo que foi sábio e prudente, e cita o imperador a propósito da nova dinastia: "*Não devemos tirar as penas a uma jovem ave; tal como não devemos sacudir uma árvore nova*". Os Ming deixaram um legado cultural de grande significado. Foi sucedida pela dinastia Qing, oriunda da Manchúria, que se prolongou até à proclamação da República em 1911.

[9] O mandato recebido do Céu habilitava o imperador a governar todos os seus domínios, desde que prestasse bom serviço aos seus povos. Se falhasse neste aspecto da sua missão, ficava legitimada a sua substituição, mesmo à margem da regular sucessão dinástica e da nobreza ou classe social de origem, o que aconteceu por diversas vezes na História da China. A transição da dinastia Yuan para a dinastia Ming seguiu este mecanismo.

[10] Os Imperadores são aqui mencionados pelo seu "nome de reinado".

[11] Incluindo a invenção da bússola, que a China chega a remeter para o século IV A.C.

[12] Debaixo desta designação inscreve-se uma razoável variedade de tradições religiosas e filosóficas chinesas. O seu código destaca os valores do amor, moderação e humildade ("as três jóias do Taoísmo"). O caractere chinês Tao significa "o caminho", embora tenha assumido diversos outros significados mais abstractos. O Taoísmo tradicional, baseado na obra filosófica "Laozi", usualmente atribuída a Lao Dan (séc. VI AC), é politeísta e povoado por referências à Natureza e aos espíritos dos ancestrais. Em conjunto com o Confucionismo e o Budismo, o Taoismo constitui a essência da cultura tradicional chinesa. Kongzi ou Confúcio (551-479 AC) punha o acento tónico na benevolência e no respeito pelo sistema de hierarquia social então vigente na China.Dos três movimentos é aquele que menos se identifica com uma religião, e a sua particular importância encontra raizes na ligação que estabeleceu entre um comportamento moral e o papel das hierarquias e das autoridades em geral. O Budismo não é originário da China, tendo sido criado, cerca do séc. VI AC, na Índia, por Siddharta Gautama, posteriormente denominado Buda ("o iluminado"). O seu pensamento punha ênfase na emancipação espiritual do ser humano como o grande objectivo da vida. A introdução do Budismo na China é posterior, sendo localizado, conforme os autores, entre 3 séculos AC e o início da nossa era. Interagiu depois com os outros dois movimentos pré-existentes, em particular com o Taoísmo, relação que conheceu alguns períodos de turbulência. Apenas um conhecedor é, hoje em dia, capaz de distinguir os templos, os sacerdotes e os rituais de cada uma destas duas religiões.

[13] Designação tradicional em língua portuguesa (herdada de Peking, a antiga forma de romanização da designação chinesa; a transliteração oficial é hoje Beijing) para a cidade que é capital da China desde 1402 (imperador Yongle, o terceiro da dinastia Ming), à excepção de alguns períodos do século XX, no início da República (1911), da IIª Guerra Mundial e da luta pela implantação da República Popular (instaurada em 1949). A primeira vez que a História regista Pequim como sede do governo é em 722 AC. São oito as cidades hoje identificadas como capital da China em diferentes períodos históricos.

[14] O mapa é em pergaminho, iluminado, tem as dimensões totais de 1050x2200 mm e pertence ao espólio da Biblioteca Estense, Modena, Itália. A sua designação é imprópria, já que adquiriu o nome do comerciante-espião Alberto Cantino que adquiriu o mapa em Lisboa, para Ercole d´Este, duque de Ferrara. Os cartógrafos responsáveis, anónimos, terão preferido conservar a cabeça sobre os ombros a conquistarem um lugar na História. Mas o planisfério bem se poderia ter ficado a chamar "de Lisboa"!

[15] É um roteiro (rumos e distâncias entre dois lugares e, por vezes, breves descrições desses mesmos lugares), acompanhado de uma carta náutica ilustrativa das descrições, normalmente com rica decoração, utilizado entre os séculos XIII e XVI.

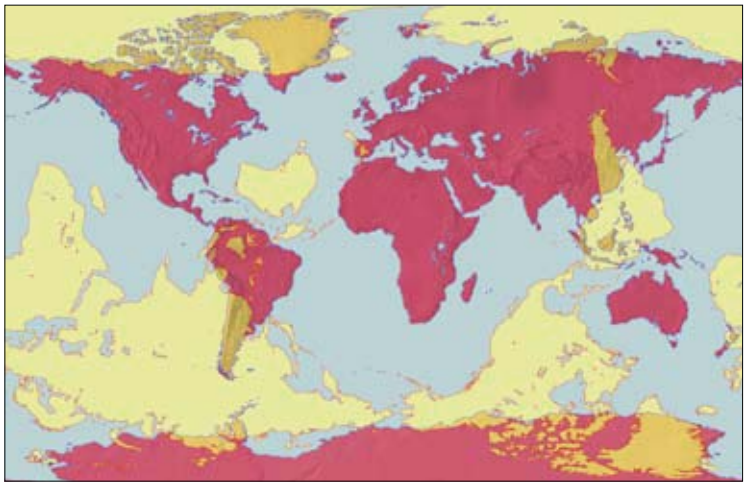
Crónica dos Antípodas

O título do presente artigo foi-nos sugerido pelo director da *Revista da Armada,* logo que tomou conhecimento da nossa deslocação, em serviço, a Auckland, Nova Zelândia, integrando a delegação portuguesa à reunião do *Operational Experts Group* (OEG), no âmbito da *Proliferation Security Initiative* (PSI). Contamos igualmente a breve trecho poder dar conta dos progressos alcançados por este grupo de trabalho, aproveitando para fazer um balanço dos quatro anos de actividade desta iniciativa.

Por definição, dizem-se antípodas[1], dois pontos situados na superfície de uma esfera, se e somente quando o segmento de recta que os une tem como comprimento o diâmetro exacto da esfera em cuja face ambos se encontram. Por isso, antípodas são também locais na superfície terrestre que se situam diametralmente opostos, ou lugares do planeta que mais afastados podem estar um do outro, servindo o termo ainda para caracterizar os habitantes dessas regiões antagónicas.

Esta palavra, cuja origem radica no grego *antípodes* (*anti*+*podós*=que tem os pés opostos aos nossos) terá entrado no nosso idioma por via do latim *antĭpŏdes,* também ele etimologicamente sustentado pelo legado helénico.

Recordamos, no entanto, que a banalização do uso do termo antípodas se deve ao facto de este ter sido atribuído, em 1800, para baptizar uma pequena ilha situada a cerca de 400 milhas a les-sueste da Nova Zelândia. Resta acrescentar que a sua descoberta foi feita pelo *HMS Reliance*, quando o navio regressava a Londres via cabo Horn. Alegadamente face às limitações inerentes à inexistência de instrumentos que permitissem calcular com rigor a respectiva longitude, o *Captain* Henry Waterhouse (1770-1812) deu-lhe o nome de Antipodes, que de resto ainda hoje conserva, admitindo que a sua localização seria exactamente oposta a algum lugar situado na costa sul de Inglaterra. Só após a disseminação da utilização do cronómetro inventado por John Harrison (1693-1776) é que se constatou, afinal, que a ilha de Antipodes (φ=49º 41′ S ; L=178º 44′ E) é antípoda de Barfleur (φ=49º 41′ N ; L=001º 16′ W), pequena localidade na costa norte de França, situada um pouco a leste de Cherbourg. Significa isto na prática, que o erro cometido pelo *Captain* Henry Waterhouse na localização desta ilha, enferma essencialmente de um problema de latitude, uma vez que o local situado mais a sul na costa inglesa – Lizard Point –, se encontra em 49º 58′ N. Levando em linha de conta que por esta altura já eram utilizados instrumentos de dupla reflexão, como é o caso do octante, é com alguma estranheza que encaramos a incorrecção de 17 minutos de latitude, obtida em 1800 aquando da descoberta desta ilha. Cumpre acrescentar que com instrumentos bem menos rigorosos, como são os casos do quadrante, astrolábio e balestilha, já os navegadores portugueses dos séculos XV e XVI haviam determinado «as alturas» de inúmeros lugares espalhados pelas costas de África, Brasil e Oriente, muitas das vezes eivados de menor erro.



Neste mapa-mundo (vermelho) podem ver-se os antípodas dos diferentes locais, resultantes da sua sobreposição com o mesmo mapa, mas invertido (amarelo). Como se pode observar, à Austrália e a grande parte de África, Europa, América do Norte e Ásia não corresponde uma terra do outro lado do mundo.

Encontrando-se a superfície terrestre coberta por cerca de 70% de água, e dado que a deriva dos continentes não registou qualquer contemplação para com o fenómeno da existência de terras antípodas, daqui resulta, que, actualmente, apenas uns meros 14% das massas continentais e insulares dispõem de uma terra no lado oposto do globo.

Pela imagem pode-se constatar que Portugal e Espanha constituem dos poucos espaços no mundo relativamente aos quais corresponde um país antípoda, no caso vertente parte do território da Nova Zelândia.

Como se sabe, os fusos horários foram definidos pelo simples cálculo resultante da divisão dos 360º de longitude absoluta, pelas 24 horas que a Terra leva a completar uma revolução em torno do seu eixo. Assim, a cada fuso equivale um intervalo de 15º, sendo que o primeiro (0 ou Zulo), ou de referência, conhecido como Tempo Universal Coordenado (UTC), se encontra centrado na origem das longitudes – meridiano zero –, ou seja, estendendo-se 7,5º para Leste (E) e Oeste (W) desse meridiano.

Pelo que antecede, a diferença horária entre Portugal e a Nova Zelândia deveria cifrar-se, por norma, em 12 horas, o que, somado às cerca de 36 horas de viagem, com escalas em Londres, Banguecoque e Sidney, nos deixou com os horários e sonos totalmente baralhados. Dissemos por norma, porque os momentos em que ocorrem as alterações da denominada hora de Verão/Inverno, não têm lugar no mesmo dia, na Europa e na Nova Zelândia. Esta situação foi por nós vivida, uma vez que chegados a Auckland se verificava uma diferença de +12 horas relativamente a Lisboa. No entanto, no dia seguinte, porque em Portugal, na madrugada de 25 de Março, os relógios sofreram o adiantar de uma hora em conformidade com o horário de Verão, a diferença passou a regular pelas +13 horas. De referir que na Nova Zelândia a hora havia sido alterada na semana anterior, na madrugada de 18 de Março, e sê-lo-á, de novo, a 7 de Outubro, não coincidindo também com a data em que na Europa se procede ao acerto dos relógios, e que ocorre, este ano, no dia 28 do mesmo mês.

Resta acrescentar a este respeito, que as inevitáveis insónias provocadas pelo efeito de *jet lag*[2] acabaram por favorecer a escrituração, *in loco,* de boa parte deste artigo, o que de resto muito contribuiu para nele ter ficado implícito o testemunho de, literalmente, nos encontrarmos a escrever de cabeça para baixo, ou dos confins do mundo. Daí que o seu título seja perfeitamente adequado, deixando entender o local onde foi redigido.

Após o nosso regresso constatámos, não sem um certo desencanto, que Auckland (φ=36º 55′ S ; L=174º 45′ E), afinal, não é antípoda de qualquer povoação portuguesa, mas sim do pequeno povoado de Olvera (φ=36º 55′ N ; L=005º 15′ W), situado uns 80 quilómetros a sueste de Sevilha.

Pela simples observação do mapa, conclui-se que Lisboa não possui uma terra antípoda…

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Notas

[1] O mesmo que contrário, oposto ou antagónico.

[2] Este fenómeno ocorre devido ao facto de um longo e rápido movimento em longitude, provocar um desfasamento entre o nosso relógio biológico interno e os vulgares indicadores da contagem do tempo exterior, como são os relógios e o próprio movimento do Sol. Este é geralmente agravado quando se tentam impor novos horários de alimentação e descanso, não em função da hora do local de partida, e com o qual nosso relógio biológico se encontra sincronizado, mas relativamente aos das novas paragens, o que em muito contribui para o colapso do já de si desregulado cérebro. Convém lembrar neste aspecto, que as viagens feitas para Leste, uma vez que abreviam a duração do dia, normalmente exigem maior período de adaptação do organismo aos efeitos do *jet lag.*

CATEGORIA DE SARGENTOS

Caracterização e condições de ingresso

INTRODUÇÃO

Pretende-se com o presente artigo divulgar, em termos gerais, a caracterização das funções da categoria de Sargentos da Marinha e, para as diversas classes e ramos desta categoria, as respectivas condições de ingresso. Serão também tidos em consideração ambos os regimes de prestação de serviço, de entre os previstos no Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR), que actualmente existem na Marinha; os Quadros Permanentes e o Regime de Contrato.

Em futuros artigos serão abordados, com maior detalhe, os requisitos e as formas de ingresso, bem como os currículos dos diversos Cursos de Formação de Sargentos existentes na Marinha.

Escola de Tecnologias Navais – Alfeite.

FUNÇÕES DA CATEGORIA DE SARGENTOS

Conforme o disposto no artigo 27.º do EMFAR, "*A carreira militar é o conjunto hierarquizado de postos, desenvolvida por categorias, que se concretiza em quadros especiais e a que corresponde o desempenho de cargos e o exercício de funções diferenciadas entre si*".

Estatutariamente os militares agrupam-se, por ordem decrescente de hierarquia, nas seguintes categorias: Oficiais, Sargentos e Praças. Aos Sargentos dos Quadros Permanentes (QP) da Marinha, de acordo com artigo 269º do EMFAR, "*incumbe, designadamente, o exercício de funções nos comandos, forças, unidades e organismos de Marinha, de acordo com as respectivas classes e postos, bem como o exercício de funções que à Marinha respeitam nos quartéis-generais ou estados-maiores de comandos de forças conjuntas ou combinadas e noutros departamentos do Estado*" sendo, por outro lado, "*funções comuns a todos os postos da categoria de sargentos, de acordo com o grau de autoridade do posto e das perícias adquiridas, a condução, formação e treino de pessoal e a execução de trabalhos técnicos e tarefas de vigilância e polícia e secretariado.*"

Presentemente e até que hajam Praças das novas classes em condições de ingressar nos Cursos de Formação de Sargentos (CFS) dos QP das respectivas classes, existem Sargentos das seguintes classes:

No que diz respeito à prestação de serviço em Regime de Contrato (RC), a Marinha só tem activa uma classe na categoria de Sargentos, a Classe de Técnicos Navais, Ramo Programadores de Informática (TN-PIN).

Aos Sargentos em RC compete, de um modo geral, o desempenho de funções de execução que, pelo nível de responsabilidade implicado, autonomia de actuação e especificidade técnica sejam adequadas ao seu posto, sendo as funções atribuídas de acordo com os Livros de Lotação das Unidades.

Aula de língua inglesa.

	CLASSES
HOMÓNIMAS	Artilheiros (A), Torpedeiros-Detectores (T), Comunicações (C), Condutores de Maquinas (CM), Electricistas (E), Manobras (M), Condutores Mecânicos de Automóveis (V), Taifa (TF), Abastecimento (L), Fuzileiros (FZ), Mergulhadores (U), Músicos (B)
ALISTAMENTO	Electrotécnicos (ET), Maquinistas Navais (MQ) e Enfermeiros e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (H)

INGRESSO NA CATEGORIA

O ingresso na categoria é sempre feito através de concurso, no entanto, são diferentes as condições de ingresso e os cursos que habilitam o acesso à categoria de Sargentos, consoante os regimes de prestação de serviço e as classes a que se destinam.

Para os QP, de acordo com o mesmo estatuto, Artigo 130.º, "*Para o ingresso na categoria é exigido, no mínimo, o ensino secundário complementado por formação militar adequada*", caso do ingresso nas classes ditas Homónimas, "*ou formação militar que habilite com a certificação de formação profissional de nível 3*", no caso das classes ditas de Alistamento. Diz ainda o Artigo 260.º que, "*O ingresso na categoria de sargentos faz-se ainda no posto de segundo-sargento, após frequência com aproveitamento, de tirocínio ou estágio técnico-militar adequado…*", situação que é aplicada à classe de Músicos

No que respeita ao ingresso na categoria de sargentos do Regime de Contrato, para além das previstas na Lei do Serviço Militar e respectivo Regulamento, a posse de avaliação de mérito favorável, relativamente ao período de serviço militar prestado, sendo requerido como habilitações literárias mínimas o 11.º ano de escolaridade.

CARACTERIZAÇÃO FUNCIONAL DAS CLASSES DE SARGENTOS

As incumbências das diversas classes dos Sargentos dos QP de Marinha encontram-se estabelecidos no Artigo 268.º do EMFAR.

No que respeita ao RC, e como já foi referido anteriormente, presentemente só existe a Classe Técnicos Navais, Ramo Programadores de Informática (TN-PIN). Aos Sargentos desta classe compete, em termos mais objectivos, executar tarefas de concepção, produção ou modificação de programas utilizando ferramentas metodológicas e linguagens adoptadas na Marinha, encarregar-se da geração de módulos das aplicações, em conformidade com a concepção global que tenha sido definida, socorrendo-se de suportes lógicos para o efeito adoptados, colaborar e executar, integrados em equipas de projecto, tarefas relacionadas com várias fases de desenvolvimento e manutenção das aplicações, bem como na elaboração da respectiva documentação.

(Colaboração da ETNA)

O Governador Mem de Sá no Rio de Janeiro

Duarte Costa foi nomeado Governador Geral do Brasil por carta de 1 de Março de 1553, dirigindo-se, de imediato, para a Baía, onde o esperava Tomé de Sousa. A entrega do poder fez-se de forma natural, mas o novo governo viria a ser marcado por um constante rol de protestos que transparecem numa abundante correspondência enviada ao rei por várias entidades locais. O conflito mais grave implicaria o próprio bispo da Baía, que se queixou de agravos feitos pelo próprio e por seu filho. E, de entre todas as cartas que chegaram até nós, uma assume particular importância para um juízo sobre a forma como foram tratadas as questões navais, porque é escrita por Francisco de Portocarreiro, Capitão-Mor do mar, e diz respeito ao empenhamento do governador em tão importante assunto. Queixa-se ele da proliferação de franceses "roubando barcos e navios", dizendo que pediu ao governador "os navios latinos que com ele vyeram bem artilhados e duas galiotas que tyrão pela proa [com capacidade de fogo para vante]", mas sem nenhum resultado. Segundo ele, o governador dava mais atenção à carga de mercadorias, desprezando a necessidade de patrulha marítima e permitindo o crescimento da presença inimiga. Termina com o desabafo, "quam perdida está esta terra e quam atrazada de quam emparada e guardada estava em tempo de Tomé de Sousa".

Representação da costa brasileira numa carta portuguesa de ci. de 1550. Bibliothèque Nationale de France.

Este tipo de queixas não é singular, e pode dever-se à falta de sensibilidade de Duarte Costa para as questões navais, contudo, é importante salientar que a presença portuguesa no Brasil dificilmente resistia à tentação de uma porfiosa busca das fontes dos metais preciosos, em detrimento de uma empenhada vigilância costeira, protegendo o comércio do pau brasil. É de crer que, mesmo em Lisboa, esse pensamento tivesse florescido, ao ponto de, uma certa desatenção com a esquadra do Brasil, ter permitido o estabelecimento da colónia de Villegagnon em Guanabara, com consequências estratégicas que podiam ter sido desastrosas. Entrar pelo sertão e procurar as riquezas, que já tinham sido alcançadas pelos espanhóis, foi uma ideia que concorreu permanentemente com um efectivo empenho pelo domínio da costa.

A nomeação de Mem de Sá, em 23 de Julho de 1556, tem como objectivo acalmar as dissidências e conflitos contra Duarte Costa, mas eu creio que só no local, e em face dos perigos evidentes, o novo governador viria a compreender a importância do domínio do mar e, a urgência de expulsar os franceses de um ponto tão importante como era a baía de Guanabara. Aliás, a sua carreira de homem de letras, alheado de assuntos militares e até da vida de corte, dificultam a compreensão das razões da sua nomeação por D. João III, e em nada levariam a crer que tão cedo compreendesse a dimensão do problema brasileiro. Talvez que em Lisboa dominasse a impressão de uma enorme desordem administrativa a que urgia pôr termo, e se acreditasse que o conflito com os franceses podia ser resolvido mais tarde, por via diplomática.

Estou em crer que, naquela altura, nem Portugal nem a França deram ao Brasil a importância que hoje sabemos que tinha. A 11 de Junho de 1557 morria em Lisboa o rei português, sem filhos que lhe sucedessem no trono e com um neto de três anos – D. Sebastião –, que foi aclamado mas que não tinha condições para governar. A regência foi entregue à rainha viúva. Em França a situação também não se afigurava favorável a grandes empreendimentos. Aliás, a sua instabilidade política, resultante dos conflitos religiosos entre católicos e protestantes, acabaria por se degradar cada vez mais, sobretudo, depois da morte de Henrique II em 1559. Portugal contou com uma situação mais favorável e com uma experiência ultramarina mais consistente. No momento adequado não desperdiçou a possibilidade de dar o passo ofensivo decisivo. Isso aconteceria em 1561, precisamente quando Villegagnon se ausentara para a Europa procurando os reforços necessários à manutenção do seu projecto.

A 21 de Fevereiro de 1561, uma força de cerca de dez navios aproximou-se de Guanabara, procurando surpreender as defesas francesas com um desembarque nocturno. Este objectivo inicial gorou-se mas, com reforços vindos de S. Vicente, a ilha e a fortificação foram cercadas e sujeitas a um intenso bombardeamento a que não resistiu. Acabava-se assim a *França Antárctica* e, sobretudo, o domínio de um ponto importante encravado na costa da Província de Santa Cruz, ameaça ao comércio português do Brasil e à Rota da Índia. Mem de Sá não tinha meios para ocupar convenientemente o que acabara de conquistar, e nem sequer conseguira explorar o sucesso da primeira operação, permitindo que os franceses se acoitassem no morro da Glória e na Ilha de Paranapuã – ver *Marinha de D. João III (23)* –, hoje Ilha do Governador e local onde se encontra o aeroporto internacional do Rio de Janeiro. Embora já não controlassem a Baía de Guanabara, não tinham sido completamente expulsos.

O Padre Manuel da Nóbrega, jesuíta que fora para o Brasil com Tomé de Sousa, conhecedor do território e das condicionantes étnicas locais, escreveu nessa altura a Dª Catarina explicando como era importante povoar a região e construir ali uma cidade, como fora feito na Baía de Todos os Santos. Essa posição fortaleceria S. Vicente e Espírito Santo, sendo fundamental para garantir a presença dos portugueses na costa sul do Brasil. Tudo isto era evidente, mas os meios eram escassos. Só em 1565, depois de várias expedições navais e esforços continuados, foi possível lançar os alicerces da vila de S. Sebastião que viria a ser a magnífica cidade do Rio de Janeiro. Mas isso já não será assunto para a *Marinha de D. João III*.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Dia da Marinha 2007 – Açores

No longínquo ano de 1498, numa *"sexta-feira, que foram 18 dias de Maio"* os navios que de Lisboa tinham saído sob o comando de Vasco da Gama, em busca do caminho da Índia, avistaram finalmente *"uma terra alta"* na costa do Malabar. Dois dias depois – no domingo dia 20 – aproximaram-se dela, perto de umas montanhas, *"as quais estão sobre a cidade de Calecut"*. Nesse dia tiveram o primeiro contacto com as gentes locais, consumando o sonho de várias gerações de marinheiros lusitanos. A 20 de Maio de 1498, duas civilizações geograficamente afastadas por muitos milhares de quilómetros olhavam-se finalmente com uma genuína virgindade original. Estava inaugurada a rota marítima entre a Europa e a Ásia pelo Cabo da Boa Esperança, e o grande Almirante cumpria a mais complexa missão que alguma vez tinha sido conferida a uma marinha europeia.

É justo que o recordemos, e é indispensável que o façamos enquanto herdeiros de quem levou a bom termo esta e tantas outras missões, afrontando dificuldades e perigos que ultrapassou com saber, método, perseverança e sentido do dever. É por isso que o dia 20 de Maio foi tomado como o *Dia da Marinha*, razão de uma comemoração que evoca as qualidades humanas que permitiram consumar a mais difícil e paradigmática missão. Mas só faz sentido que esta comemoração tenha lugar num estreito convívio com as populações que vivem do mar e para o mar, nas cidades ou vilas ribeirinhas, onde a presença dos navios se faz sentir como um dos mais importantes sustentáculos ou apoios da vida comum. De forma que a Marinha tem procurado fazê-la fora das suas unidades, num íntimo convívio com as gentes do mar e entre marinheiros, sucedendo-se em locais de significativa actividade marítima como foram Portimão, Ílhavo, Viana do Castelo, Figueira da Foz ou Sines. E este ano teve lugar no Arquipélago dos Açores, assinalada com uma visita do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada a todas a ilhas, e com um conjunto de realizações mais significativas no Faial e na Terceira que culminaram com as celebrações de Ponta Delgada, no próprio dia 20.

A ligação da Marinha aos Açores remonta à sua própria descoberta e povoamento numa data que se situa pelos princípios do século XV, ou mesmo antes. A mais antiga referência concreta diz-nos que ali esteve Diogo de Silves, em 1427, numa altura em que as viagens marítimas portuguesas ganhavam uma dimensão atlântica, sob a orientação do Infante D. Henrique. O seu povoamento não foi imediato, mas decorreu ainda durante os anos quarenta do mesmo século, e, a partir de então, o arquipélago passou a funcionar como plataforma de apoio ou ponto de partida para novas viagens e novas descobertas. Dali largaram navios em busca de terras ocidentais – com fortes probabilidades de terem alcançado a América do Norte – e por ali se regressava da costa da Guiné e da Mina, numa altura em que as condições da navegação à vela e dos ventos dominantes obrigavam a uma volta larga pelo Atlântico, antes de aproarem a Lagos ou a Lisboa. O próprio Vasco da Gama, quando regressou da primeira viagem à Índia, em 1499, demandou a Ilha Terceira e nela ficou algumas semanas com o irmão doente. No segundo quartel do século XVI – numa fase em que a actividade naval dos portugueses seguia num crescendo – em Angra foi estabelecida a *Provedoria das Naus e Armadas*, cuja função era fornecer apoio e protecção aos navios que regressavam ao reino. Ali podiam ser reabastecidos ou reparados, ali podiam descansar as tripulações exaustas pela longa *"volta do mar"*, e ali estava uma esquadra de protecção contra os crescentes ataques corsários vindos do Norte da Europa ou Mediterrâneo. A complementaridade estratégica entre o espaço continental e as ilhas atlânticas tem, pois, uma evidência que atravessou os últimos cinco séculos, com expressões, naturalmente, mais significativas no auge da *Carreira da Índia* e em momentos de crise nacional ou internacional. Viu-se, por exemplo, quando, em 1580, a coroa portuguesa foi assumida por Filipe II de Espanha, com a oposição de D. António Prior do Crato, a manter-se activa a partir dos Açores até 1583; percebe-se quando as ilhas foram a plataforma livre resguardada das invasões francesas, e base de apoio naval para o conjunto dos opositores a Napoleão; é claro o seu papel na retoma liberal de D. Pedro IV e durante toda a guerra civil de 1832-34; voltando a ser decisivo no século XX, quer durante os dois grandes conflitos mundiais, quer após 1945, no contexto da *Guerra Fria* e na afirmação da NATO, de uma forma altamente prestigiante para Portugal. E se hoje o desenvolvimento tecnológico alterou a problemática das comunicações e transportes a nível mundial, os elementos da simbiose entre as vertentes continental e insular do território português mantêm-se inalteradas.

Mas as ilhas têm particularidades específicas. As ilhas e as suas gentes, modeladas por uma forma de viver muito típica e incontornável. O poeta e escritor Vitorino Nemésio, natural da Terceira e verdadeiro cidadão do mundo – *"piloto e explorador de metáforas"*–,

Ilha Terceira

dizia: *"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".* Nos Açores, mesmo aqueles que não vivem do mar ou para o mar têm o seu quotidiano condicionado por ele, que mais não seja pela solidão de peregrino, no convívio silencioso com os horizontes oceânicos. E no éden, *"emparedado"* paradoxalmente pelo infinito, emerge o que o escritor designou por *"açorianidade",* numa feliz analogia com a *hispanidad* unamuniana: a intra-história de um povo ou o subconsciente colectivo feito de saudade, afastamento, solidão e permanente espera. Espera do mundo que lhe há-de chegar nos navios.

As populações portuguesas dos arquipélagos são, por tudo isto, das que mais sentem a presença próxima da Marinha, e a situação açoriana tem uma incidência acrescida dada a dispersão e afastamento entre as ilhas. O *Dia da Marinha* não tinha lugar nos Açores há vinte e quatro anos, desde 1983, e constituía uma dívida de honra, uma homenagem especial e inadiável para a sua população, cumprindo-se agora como uma grande festa atlântica.

NA ILHA DO FAIAL

É conhecida a relação que a cidade da Horta tem com o Oceano, seja através das actividades próprias das populações faialenses que, como quase todos os açorianos, se divide entre o mar e o cultivo da terra, seja pelo papel que a ilha e o porto desempenham nas viagens marítimas entre a Europa e a América. Era a última baía abrigada e ampla entre os dois continentes. Em tempos ali aportaram grandes navios, que ficavam num quadro de amarrações, abrigados do tempo pela própria configuração da baía e por um pequeno molhe hoje alargado na direcção norte. Na fase das travessias aéreas com hidroaviões, a cidade cresceu na sua importância como ponto de apoio logístico, e, apesar da evolução mundial dos transportes, continua a ser paragem obrigatória de pequenas e grandes embarcações à vela que se aventuram pelo Atlântico. Por ali passaram os mais célebres velejadores do mundo, desde Joshua Slocum a Eric Tabarly. Durante décadas, no mítico bar do *Peter*, saboreavam o gin tónico, obtinham informações, cambiavam moeda e escreviam mensagens que ficavam afixadas na parede, até que um destinatário ali chegasse para as receber. Não deve ter havido no território português um espaço tão cosmopolita como este, simultaneamente local de convívio para quem passa e janela sobre o mundo, e o sonho, para quem fica.

A comemoração do *Dia da Marinha* nos Açores tinha, pois, de passar pela Horta, onde, no dia10 de Maio, aportaram os NRP "Sagres" e NRP "João Roby", tendo lugar um conjunto de realizações que contaram com a presença do Comandante Naval, VALM Vargas de Matos, e do CALM Goulart Porto, Director do Serviço de Saúde, natural desta ilha.

À chegada, a "Sagres" teve a simpática e abnegada, dada a chuva intensa, homenagem da *Banda Filarmónica Unânime Praiense* (Almoxarife), e, nos dois dias de presença na Horta, os navios foram visitados por centenas de pessoas. São de realçar a realização de uma pequena exposição na Sociedade "Amor da Pátria" e dois concertos da Banda da Armada: um deles realizado no *Teatro Faialense*, e outro ao ar livre, na Praça da República, com a presença de mais de 1500 pessoas (durante as comemorações do *Dia da Marinha*, a Banda realizou um total de seis concertos). O dia 12, de manhã, foi ocupado com uma iniciativa do *Clube Naval da Horta* que consistiu no lançamento de um concurso de mergulho para limpeza da baía, em que saiu vencedor o mergulhador que maior quantidade de lixo conseguiu recolher.

Os dois navios presentes largaram nesse dia, à noite, em direcção à Praia da Vitória, com o VALM Comandante Naval embarcado no NRP "Sagres".

NA TERCEIRA

Durante muitos anos, o centro da vida açoriana esteve na Ilha Terceira, onde, como foi dito, funcionou a *Provedoria das Naus e Armadas da Índia*. Para as condições da navegação daquela época, a acolhedora baía de Angra tinha as características necessárias para servir de escala e apoio, levando a que Álvaro Martins Homem ali fundasse o pequeno núcleo populacional que, em 21 de Agosto de 1534, ascendeu a cidade e em Novembro desse mesmo ano já era sede de bispado. Nesses recuados tempos em que os navios dependiam da força do vento e da manobra das velas, regiões como o Arquipélago dos Açores, podiam ser local de abrigo e descanso, mas podiam ser também ninhos de piratas que se acolhiam em invisíveis reentrâncias da costa, esperando pela sua presa, que atacavam escolhendo as circunstâncias tácticas para um combate vantajoso. Se os Açores eram local obrigatório de passagem para Lisboa ou Sevilha, eram também a zona ideal para albergar esses flibusteiros, obrigando à permanência de esquadras de protecção e vigilância. E a Terceira ofereceu as melhores condições para esse serviço, como muito bem compreenderam os portugueses, desde a primeira metade do século XVI no auge da Carreira da Índia, e os espanhóis que por ali passavam vindos do Golfo do México montando o seu próprio sistema de protecção, no período filipino. Numa volta à ilha, descobrimos um conjunto de for-

Ilha do Corvo

Ilha das Flores

Ilha Graciosa

Ilha de S. Jorge

Ilha do Pico

Ilha do Faial

tes que mostram claramente a preocupação defensiva contra os atacantes externos e a desconfiança espanhola quanto à população local, que foi vencida em 1583 pela esquadra do Marquês de Santa Cruz, mas não foi convencida nem subjugada. A fortaleza de S. João Baptista, em tempos denominada de S. Filipe, situada entre a atalaia do Monte Brasil e a cidade de Angra do Heroísmo é bem o exemplo disso.

Contudo, a notoriedade da Terceira não desapareceu com as rotas das especiarias, ganhando um novo alento no século XX, quando as grandes potências marítimas disputaram o controlo do Atlântico. E peço ajuda, de novo, à pena de Vitorino Nemésio – talvez prematuramente optimista sobre um futuro incumprido da sua ilha natal – quando escreveu no *Corsário das Ilhas* que *"A solidão, o inteiro apartamento quebrou-se para sempre com o rumo dos tempos novos, que trouxeram à terra dos Cortes-Reais [...] a prenda de um aeródromo-ponte entre o Mundo Novo e o Velho."* Elemento fundamental da estratégia atlântica dos Aliados, durante a Segunda Guerra, continuou a ser um ponto chave da estratégia da NATO e mantém toda a sua importância no século XXI. Só não alterou o essencial da *"açorianidade"* terceirense, como chegou a supor Nemésio. Apenas o *"barulho e a brancura do mar desfeito nas rochas, e o mugido do gado nos cerrados e bebedoiros"* foi acrescentado pelo vai vem dos aviões que aterram e descolam.

Na Ilha Terceira as comemorações do *Dia da Marinha* começaram com a realização de regatas de remo e vela, abrangendo diversas classes e escalões etários. No Domingo, dia 13 de Maio, foi inaugurada, na Câmara Municipal de Angra de Heroísmo, uma exposição temática organizada pelo Museu de Marinha, e, nesse mesmo dia a "Sagres" e a "João Roby" atracavam no cais comercial da Praia da Vitória, onde viriam a permanecer até dia 16, com abertura a visitas, embandeiramento em arco e iluminação de gala. Os prémios das regatas foram entregues no tombadilho da Sagres, com a participação de todos os concorrentes e a colaboração dos clubes e entidades organizadoras, *Angra Yate Clube, Junta de Freguesia de S. Mateus* (regata de embarcações tradicionais), *Clube Ar Livre* e *Clube Naval da Praia da Vitória*.

O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, chegou à Terceira no dia 14, apresentando cumprimentos às autoridades locais e ao Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, Juiz Conselheiro José António Mesquita.

A Banda da Armada realizou nesse dia um concerto no *Centro Cultural e de Congressos de Angra do Heroísmo*, que constituiu um dos momentos mais significativos das comemorações nesta ilha. Com um programa ligeiro que não descurou a qualidade, a Banda interpretou um conjunto de obras de que destaco a homenagem à música açoriana, consubstanciada na peça "Arquipélago", de Antero Ávila, e a peça "Olhos Negros". A segunda é um tema popular açoriano, muito conhecido, com um arranjo para orquestra de Agostinho Caineta, mas a primeira constitui um trabalho mais complexo e de maior erudição de um compositor natural da Ilha do Pico e residente na Praia da Vitória. Trata-se de um poema sinfónico onde se fala de ilhas envoltas na bruma que emergiram das águas em partos telúricos violentos: são os Açores, *"ilhas coradas de cagarros e de nuvens onde a vida humana ainda tem, de quando em quando, o sabor dos primeiros dias da criação"* – como escreveu Nemésio –, ilhas nascidas dos carvões e martelos de vulcano, encerradas na grandeza do Oceano. A Banda terminou a sua actuação tocando "Deep Purple Medley" em arranjo de Toshihito Sahashi, contando com a colaboração do guitarrista açoriano Luís Bettencourt. O sucesso da Banda da Armada em todas as realizações em que participa é algo a que temos vindo a ser habituados com manifesto agrado, e o concerto ao ar livre, realizado no dia 15, na Praça Velha, foi mais um êxito que contou com a assistência entusiástica de mais de duas mil pessoas.

No dia 16 pela manhã – "à boa maneira antiga" – a "Sagres" largava à vela do cais da Praia da Vitória e, lentamente, passava entre molhes levada por uma brisa do sul, tomando o caminho da Ilha de S. Miguel. Cerca das nove horas sobrevoava-a um helicóptero Lynx, com o Almirante CEMA a bordo: ia embarcar no NRP "Vasco da Gama", com destino ao Faial, dando continuidade ao périplo que pretendeu fazer por todas as ilhas. A "João Roby", só pelas 22h00 largava para Ponta Delgada, onde se iria reunir toda a Força Naval, para a cerimónia do dia 20.

EM PONTA DELGADA

Foi o circunstancialismo dos tempos e as condições naturais que determinaram o progressivo crescimento da importância da ilha de S. Miguel e da cidade de Ponta Delgada, enquanto capital da Região Autónoma. Passado que foi o auge da Carreira da Índia, e o tempo em que Angra do Heroísmo foi local de abrigo às naus que vinham do Oriente e da América do Sul, seguiu-se o reordenamento da situação insular, impondo-se o poder económico da maior ilha do arquipélago, com o seu porto privilegiado. Apesar do protagonismo seiscentista da Ilha Terceira, foi em S. Miguel que, no período henriquino, se concentrou maior número de colonos dedicados à produção agrícola e criação de gado. A sede da primeira capitania foi Vila Franca do Campo, núcleo populacional virado para a exploração da

terra que, em poucos anos, seria confrontada com o desenvolvimento comercial da pequena povoação portuária situada mais a oeste, numas terras baixas e ricas, onde sobressai um pequeno cabo ou "ponta" estreita – como relata Gaspar Frutuoso no séc. XVI – que está na origem do nome da cidade de Ponta Delgada. Na passagem para o século XVI, obteve do rei D. Manuel autonomia em relação à sede da capitania, e a destruição quase total de Vila Franca do Campo, num terramoto que ocorreu em 1522, fez com que o capitão donatário para lá se mudasse com toda a estrutura de poder local. No século XVII, a sua primazia no arquipélago era nítida, graças ao desenvolvimento do porto abrigado e espaçoso, depois protegido por um grande molhe a sul e progressivamente dotado de meios de apoio a navios de grande porte. Digamos que a primeira vila foi a sede de uma capitania virada para a terra, a agricultura e criação de gado, sendo substituída pela cidade mercantil de frente para o mar, num metafórico paralelismo com a crescente e decisiva importância do arquipélago, a evoluir das primeiras viagens ultramarinas portuguesas para as actuais relações intercontinentais que passam pelo Atlântico.

As comemorações mais importantes do *Dia da Marinha* 2007 teriam, necessariamente, que passar por Ponta Delgada, onde teve lugar a cerimónia militar do próprio dia 20 de Maio. Para esse efeito foi constituída a TG 443.22, comandada pelo CMG Luís Correia Andrade, e constituída pelos NRP "Sagres", "Vasco da Gama", "João Belo", "Bérrio", "Jacinto Cândido", "Pereira d'Eça", "João Roby", "D. Carlos I", "Barracuda" e UAM "Creoula". Para a cerimónia militar e demonstrações anfíbias, a esta TG, juntou-se o Batalhão de Fuzileiros nº 2 reforçado com meios de desembarque do Corpo de Fuzileiros.

No dia 18, foram reunidos todos os meios navais, e teve lugar um concerto ao ar livre realizado pela Banda da Armada, sob a direcção do maestro 2TEN Délio Gonçalves, no largo Gonçalo Velho, diante das Portas da Cidade, com uma assistência prejudicada por uma noite chuvosa, mas que terminou composta, com mais de um milhar de pessoas a aplaudirem de forma entusiástica. No dia 19 foi aberta ao público a exposição temática, com uma mostra das actividades e acontecimentos que envolveram a Marinha na zona dos Açores ou que, de algum modo, estão relacionados com a cidade de Ponta Delgada, durante os dois conflitos mundiais do século XX. E pelas 22h00 teve lugar o *concerto oficial*, realizado no *Teatro Micaelense* pela Banda da Armada, sob a direcção do seu chefe, o maestro CFR Carlos da Silva Ribeiro.

A primeira parte abriu com a já referida peça de Antero Ávila – já interpretada na Horta e em Angra do Heroísmo – a que se seguiu a obra de Jorge Salgueiro, "Cantos Populares Portugueses", composta sobre um pano de fundo do tema homónimo, de Rodriguez, e que constituiu uma das faixas do primeiro disco gravado em Portugal (1901), pela Banda da Armada de então. Encerrou-se a primeira parte com um arranjo do mesmo compositor sobre a música "Innuendo" do grupo *Queen*. A Marinha habituou-se ao talento artístico de Jorge Salgueiro que todos os anos nos tem vindo a presentear com um novo trabalho a estrear no magno concerto do *Dia da Marinha*, que o maestro muito justamente considerou como a mais importante exibição de cada ano. Neste caso tivemos a apresentação de um trabalho a todos os níveis inovador que, para além da obra musical, envolveu um complexo trabalho cénico, que contou com a colaboração do *Coro do Ensino Básico do Conservatório Regional de Ponta Delgada*, dirigido pela maestrina Natália Lima Ferreira, e do actor Horácio Manuel do grupo de teatro *O Bando*. A obra intitula-se "Projecto Tartaruga", e consiste numa fábula sinfónica onde sobressaíram duas dimensões importantes: uma prende-se com o carácter didáctico da própria história que tem como pano de fundo o Mar, a irracionalidade da poluição marítima e a necessidade de lhe pôr cobro, como única expressão lógica do Ser inteligente e ávido de saber que é o Homem; a segunda dimensão tem a ver com a aprendizagem de uma linguagem musical, por parte do espectador, emergente na clareza da própria história – refiro-me à possibilidade de observar os naipes de instrumentos como personagens vivos da fábula, desempenhando papéis simples onde o jogo dos sons se evidencia como uma linguagem própria e límpida. É, sem sombra de dúvida, mais um sucesso de Jorge Salgueiro e da Banda da Armada.

Os aplausos do público, impunham a apresentação de uma peça extraprograma, e a escolha recaiu num tema tradicional dos Açores (*ponha aqui o seu pézinho*...), com um arranjo de belo efeito adaptado ao grupo coral actuante. O concerto terminou com a "Marcha dos Marinheiros", tocada duas vezes com ampla participação do público.

O DIA 20

O dia 20 de Maio – o *Dia da Marinha* – começou com uma missa de sufrágio aos militares, militarizados e civis da Marinha já falecidos, celebrada na Igreja Matriz de S. Sebastião sob a presidência de D. Januário Torgal Ferreira, bispo das Forças Armadas e de Segurança, acolitado pelo Capelão-Chefe da Marinha, Ilídio Costa, e pelos capelães Licínio Monteiro e Armindo Monteiro. Este último, actualmente capelão do exército na Região Autónoma, esteve durante anos na Marinha como capelão da Escola de Fuzileiros.

Ilha de S. Maria

Ilha de S. Miguel

Cerca das onze horas deu-se início à cerimónia militar, presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Doutor Nuno Severiano Teixeira, que teve lugar na Avenida Infante D. Henrique. A tribuna foi montada junto às Portas da Cidade, de frente para o porto de Ponta Delgada onde se encontravam todos os navios integrantes da Força Naval. Estiveram presentes o Representante da República para os Açores, o Presidente do Governo Regional, a Presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada, o Presidente da Comissão de Defesa Nacional, o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e outras altas entidades, civis e militares, convidadas da Marinha no seu dia de festa.

As Forças em Parada, comandadas pelo CMG Rui Valente Almeida Graça Marim, eram constituídas por um bloco de 12 estandartes de unidades e organismos da Marinha escoltado por um pelotão de cadetes da Escola Naval, Banda e Fanfarra da Armada, um batalhão a duas companhias integrando militares das guarnições dos navios presentes e do Comando da Zona Marítima dos Açores, e o Batalhão nº 2 de Fuzileiros num total de 1100 homens.

À chegada do Ministro da Defesa Nacional, foram-lhe prestadas as devidas honras militares, pelas Forças em Parada, ao mesmo tempo que o NRP "João Roby", fundeado em frente ao porto, efectuava a respectiva salva de 19 tiros. Procedeu-se, então, à integração do Bloco de Estandartes na formatura, e deu-se início à cerimónia, com a imposição de condecorações a militares e funcionários civis que se distinguiram na sua actividade profissional e desempenho de funções. Seguiu-se a tradicional homenagem aos militares, militarizados e civis mortos ao serviço da Marinha e da Pátria, após a qual, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada proferiu uma alocução.

A tónica inicial do discurso do CEMA foi para a importância que o mar assumiu e assume para o país, realçando como a "afirmação de uma identidade marítima" foi e continua a ser "marca identitária da cultura do nosso Povo". E, nesse sentido, uma parte das suas considerações vão para o facto de ter podido fazer esta celebração no Arquipélago dos Açores, cuja *"rica e vasta história [...] se funde com a gesta marinheira portuguesa". "É uma forma sentida de prestar tributo e homenagem a esta terra e às suas gentes [...] com quem partilhamos uma identidade comum, o Mar"* – acrescentou então. Referindo-se a esse mar, cuja importância para Portugal julgou incontroversa, salientou a necessidade de *"uma Marinha actuante"*, cuja acção sintetizou *"em três funções essenciais"*: a defesa militar, a segurança e autoridade do Estado no mar e o apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural do país. Para isto – considerou o Almirante Melo Gomes – é fundamental dispor de uma Marinha equilibrada, optimizada e *"de duplo uso"*, conceptualizando esta última característica como a capacidade de actuar *"nas vertentes militar e civil, assente em dois pilares fundamentais: a versatilidade dos navios e as competências e proximidade às comunidades ribeirinhas do Capitão do Porto"*. De uma forma sintética, será uma Marinha *"firme na defesa, empenhada na segurança e parceira no desenvolvimento"*. Numa palavra para a própria instituição, o CEMA perspectivou um futuro que deseja motivante. Da sua parte, esse futuro tem, também, duas componentes: a primeira passa necessariamente pela regeneração da esquadra, que está em curso; e a segunda pela prossecução de *"uma política de valorização do nosso capital humano"*, multifacetada, que garanta o *"envolvimento das pessoas"*. E conclui a sua alocução, dando testemunho que a Marinha é e continuará a ser relevante pela competência, pronta, flexível, coesa e prestigiada.

A cerimónia militar terminou cerca das 12h30, encerrando com o desfile das Forças em Parada, que passaram em frente à tribuna prestando continência ao Ministro da Defesa Nacional. Durante esse desfile, o local foi sobrevoado por dois helicópteros Lynx provenientes do NRP "Vasco da Gama".

A esta realização assistiu um considerável número de populares que se concentraram na Praça Gonçalo Velho, que foram convidados a deslocar-se, em conjunto com as entidades presentes, até ao Passeio Marítimo, onde poderiam assistir a demonstrações de diversas capacidades da Marinha, a realizar na bacia portuária de Ponta Delgada. Foi possível presenciar actividades de *helicast* efectuadas pelo Pelotão de Reconhecimento do Corpo de Fuzileiros; um *tatoo* demonstrativo de perícias com botes de assalto; movimentos de helicópteros, que aterraram e descolaram nas plataformas dos NRP "Vasco da Gama" e "Bérrio"; lançamento e projecção de equipas de assalto, a partir de helicóptero, utilizando a técnica *fast rope*; e manobra de salvamento e recuperação de um náufrago, içado para um helicóptero. A demonstração acabou com uma passagem dos helicópteros Lynx envolvidos, saudando todos os presentes.

Cerca das 13h00, a bordo do NRP "Sa gres", teve lugar o lançamento do livro *Guia de Mergulho–Açores*, da autoria de Rita Bento e Nuno Sá, sob o patrocínio da Direcção Regional de Turismo Açores, a que se seguiu um almoço oferecido pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, que encerrou as comemorações do *Dia da Marinha* 2007.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Fotos 1SAR FZ Pereira

Sessões Culturais

Dentro da programação cultural da Academia de Marinha, realizou-se no passado dia 27 de Fevereiro uma sessão cultural, na qual a Drª Anete Costa Ferreira, convidada da Academia, proferiu uma comunicação com o título "**Evocando os 370 anos da Expedição de Pedro Teixeira à Amazónia**".

Na mesa, presidida pelo Presidente da Academia de Marinha, VALM Ferraz Sacchetti, encontravam-se, ainda, a Profª Doutora Raquel Soeiro de Brito e o Prof. Doutor Contente Domingues, estes dois últimos Vice-Presidentes.

O Presidente abriu a sessão, fazendo a apresentação da oradora diplomada em Ciências Humanas pela Universidade da Amazónia e que cursou a Escola Superior de Guerra (Brasil), sendo membro de várias instituições culturais brasileiras e tendo exercido, além disso, a docência sobre a Amazónia em universidades portuguesas e sido galardoada com diplomas e medalhas pelas autoridades portuguesas, brasileiras e americanas.

Drª Anete Costa Ferreira.

A oradora, na sua exposição, recordou que com a expulsão dos franceses do Maranhão e a fundação da cidade de Santa Maria de Belém do Grão Pará, se iniciou o domínio e a ocupação portuguesa da região da Amazónia.

Explicou as várias fases por que passou a vida de Pedro Teixeira, português nascido em Cantanhede (distrito de Coimbra) que chegou ao Brasil em 1607, em pleno domínio filipino e que se foi distinguindo em inúmeros recontros, antes de iniciar a sua famosa expedição em Outubro de 1637, na viagem que daria ao Brasil a sua mais extensa região e que regressou ao fim de 26 meses de viagem, a Belém do Pará, em Dezembro de 1639.

Esta expedição permitiu que os portugueses, talvez pela primeira vez, ficassem mais cientes da imensa riqueza que constituía o facto de a Amazónia passar a pertencer a Portugal.

A exposição oral foi acompanhada dum documentário da Freeze Filmes, do produtor José Borges, reproduzindo o roteiro da notável empresa, na Amazónia, no séc. XVII.

Teve lugar no passado dia 6 de Março uma comunicação do académico Dr. Rui Miguel da Costa Pinto intitulada "**A entrega da praça de Tânger e suas consequências**". Presidiu à sessão a Vice-Presidente Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, por impossibilidade do Presidente VALM Ferraz Sacchetti.

A mesa que presidiu à Sessão.

O orador expôs o tema com largo trecho de pormenores relacionados, não só com a difícil e delicada situação político-militar de Portugal face à Espanha, mas também com o choque de interesses entre ingleses e espanhóis nesta área do Mediterrâneo.

Dr. Rui Miguel da Costa Pinto.

A vida política, económica e militar do nosso País após a Restauração de 1640 não foi nada fácil e apresentou aspectos múltiplos que, ainda hoje, não são do conhecimento corrente.

Alguns deles são conhecidos só parcialmente, impondo-se a realização de estudos abrangentes que facilitem uma visão global e o respectivo enquadramento na política europeia da época.

É o que sucedeu com a entrega da Praça de Tânger a Carlos II de Inglaterra, como dote da sua futura mulher, a Infanta D. Catarina, filha de D. João IV.

Foi salientada "a imperiosa necessidade de Portugal receber ajuda exterior que lhe permitisse garantir a posse das suas colónias e proteger o seu comércio", além dos mercadores ingleses recearem uma eventual união ibérica contrária aos seus interesses e, ainda, o facto de Tânger reunir as condições de um porto de abrigo.

No Algarve, a vida dos portugueses que voluntariamente regressaram de Tânger apresentou-se cheia de dificuldades, algumas insuperáveis, a respeito das promessas de auxílio do poder central em Lisboa, o que tornou ainda mais sombria a lembrança de Tânger e do seu passado como domínio português.

Os ocupantes ingleses sofreram muitas dificuldades e vicissitudes naquela praça, umas de ordem local e outras fruto da complicada política interna inglesa, a ponto de, depois de grandes esforços em homens e dinheiro para conservarem esta posição na costa africana, terem decidido abandoná-la ao fim de uma presença de 22 anos, o que parece que "não teve grandes repercussões emocionais em Inglaterra".

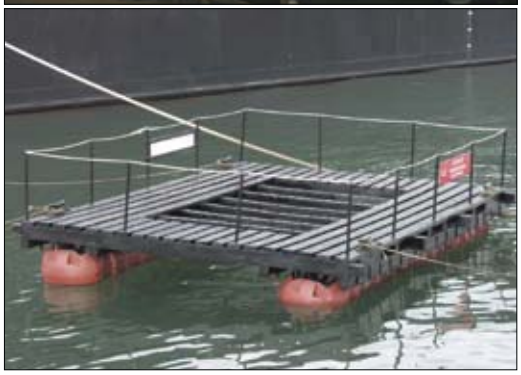
O orador utilizou projecções de quadros e gravuras alusivos aos factos expostos e esclareceu uma série de questões que, após a comunicação, lhe foram suscitadas por diversas pessoas da assistência.

(Colaboração da Academia de Marinha)

O Arsenal do Alfeite participa no projecto "PROTEJO"

Decorreu no passado dia 13 de Abril a assinatura do contrato do projecto de I&D **"Protecção anticorrosiva de embarcações em alumínio do Tejo - PROTEJO"**

Este projecto de I&D, que decorrerá de 2007 a 2010, é coordenado pelo Instituto Nacional de Engenharia, Tecnologia e Inovação (INETI) e conta com a participação de mais 9 entidades: Transtejo, Arsenal do Alfeite, Estaleiros Navais do Mondego, Petrogal, Tecor e 4 empresas fabricantes de tintas.



O PROTEJO tem como objectivo contribuir para o desenvolvimento científico e tecnológico na construção e reparação naval, através da selecção de alternativas mais eficazes e ecológicas de prevenção da corrosão de ligas de alumínio.

Serão realizados estudos de corrosão e de protecção anticorrosiva com provetes em laboratório (no INETI) e por exposição natural em jangada (no Arsenal do Alfeite), e em aplicação real em 2 catamarans disponibilizados pela Transtejo. Será ainda avaliada a eficiência das tintas antivegetativas na jangada e nas 2 embarcações.

Os estudos contemplarão um conjunto de variáveis, destacando-se as seguintes:

- métodos de preparação de superfície
- tipo de contaminação de superfície
- tipo de protecção anticorrosiva
- processos de soldadura

No caso dos revestimentos por pintura, serão testados diversos esquemas propostos pelos fabricantes que participam no projecto

O estudo sobre os tanques de combustível compreenderá a caracterização e identificação microbiológica do combustível das 2 embarcações disponibilizadas pela Transtejo e a indicação dos biocidas mais indicados para o tipo de micro-organismos encontrados. Em complemento, será feita uma simulação em laboratório das condições da embarcação de forma a estudar os mecanismos de corrosão que ocorrem nos tanques de combustível.

A contribuição do Arsenal do Alfeite consistirá na disponibilização duma jangada e de meios logísticos para colocação dos suportes dos provetes. O Arsenal do Alfeite será ainda parte integrante da equipa de observação dos provetes após os ensaios de exposição natural.

Com o objectivo de complementar o estudo, e durante o período de exposição dos provetes em jangada, serão efectuadas recolhas de águas no local. Estas águas serão analisadas em termos físico-químicos e em termos microbiológicos com vista a avaliar a sua agressividade para os materiais em estudo.

Para o Arsenal do Alfeite o interesse na participação neste projecto decorre da política de melhoria tecnológica própria e permitirá colocar à disposição da Marinha, em particular da Direcção de Navios, conhecimentos úteis para a política de protecção anticorrosiva dos navios construídos em liga de alumínio (Lanchas da classe "Centauro", UAM "Bolina" e "Nortada" e futuras embarcações salva-vidas, presentemente em construção).

De salientar que o Arsenal é igualmente participante, desde 2005, no projecto de investigação **"REEEI- Revestimentos espessos mais ecológicos para estruturas imersas"**, que se desenrolará até 2008 e onde estão em curso ensaios de avaliação das taxas de corrosão do aço não revestido.

"Marinha, Indústria e Cidade – o Arsenal no Alfeite desde 1939"

EXPOSIÇÃO

Integrada nas comemorações do 68º aniversário do Arsenal do Alfeite foi aberta ao público no Forum Municipal Romeu Correia, em Almada, uma exposição sobre este estabelecimento fabril da Marinha.

A referida exposição, intitulada *Marinha, Indústria e Cidade – o Arsenal no Alfeite desde 1939*, foi inaugurada no dia 27 de Abril de 2007 pela Presidente da Câmara Municipal de Almada, Maria Emilia Neto Sousa, que se fez acompanhar pelo Vereador do Pelouro da Cultura, António Matos, e pelo Presidente da Assembleia Municipal, José Manuel Maia.

A inauguração foi abrilhantada pela actuação do Coro Polifónico do Clube do Sargento da Armada, que interpretou magnificamente diversos temas, entre os quais alguns homenageando o Compositor e Maestro Fernando Lopes Graça.

No discurso que proferiu nesta ocasião, a Presidente da Câmara Municipal de Almada, realçou a grande valia do Arsenal do Alfeite, que considerou um património de trabalho e conhecimento de extrema importância e significado na história de Almada e dos Almadenses.

O Administrador do Arsenal, CALM ECN Victor Manuel Gonçalves de Brito, agradeceu a presença de todos e formulou votos para que a exposição proporcionasse aos visitantes uma visão abrangente dos diversos aspectos da actividade industrial do Arsenal desde 1939.

A cerimónia inaugural contou, para além de outras individualidades, com a presença de representantes da Comissão de Trabalhadores e da Casa do Pessoal do Arsenal do Alfeite.

Também não quiseram faltar a este evento, trabalhadores e ex-trabalhadores do Arsenal.

Esta exposição, que abordou a instituição, a história e as capacidades do Arsenal, esteve patente ao público até 5 de Maio.

(Colaboração do Arsenal do Alfeite)

Conservação e museologia de mãos dadas... no Museu de Marinha

O PROJECTO DE CONSERVAÇÃO DAS GALEOTAS REAIS

Aconteceu em 2001, cruzaram-se no meu caminho, era um belíssimo conjunto de embarcações reais. Falar em belíssimo é falar, neste caso, em exemplares únicos, em história em primeira-mão, em emoção num primeiro olhar…

É provável que a maioria dos leitores tenha ouvido falar da famosa Colecção de Galeotas Reais que se encontra no Museu de Marinha, em Lisboa, mas… já tiveram o privilégio de as conhecer em profundidade? De sentir os sussurros da história no seu interior? A emoção de uma rainha ao sentar-se no interior da camarinha do Bergantim Real entre damascos franceses do século XVIII, pinturas que com uma refinada técnica dão forma a cenas de mitologia marítima ou a motivos bucólicos de extraordinária beleza da autoria de artistas como Pedro Alexandrino de Carvalho? Ou ainda conjuntos escultóricos em talha decorada em folha de ouro fino, de influência do afamado modelador milanês João Grossi?

Convido-os a navegar, ao longo do presente artigo, por um mar de histórias entre passado e presente, com o Museu como cenário e com as Galeotas Reais como protagonistas.

Bergantim Real: Pintura a óleo representando paisagem bucólica na parede posterior da segunda sala da Camarinha Real.

Este é o primeiro de um conjunto de três artigos temáticos e incide sobre as origens, as características técnicas, os objectivos e a metodologia de trabalho definidos no contexto do Projecto de Conservação das Galeotas Reais. O segundo artigo será dedicado ao processo de conservação e restauro realizado no Bergantim ou Galeota Real e o terceiro artigo será dedicado ao processo, da mesma natureza, realizado na Galeota de D. João V, também conhecida como Galeota Grande.

Falava de 2001 como o ano em que tive a oportunidade de conceber para o Museu de Marinha um projecto que as próprias Galeotas me fizeram sentir, dada a sua situação de degradação, de silêncio e de vivência na penumbra de um Museu do qual poderíamos dizer que são as grandes protagonistas. Senti que precisavam de alguém que lhes desse atenção. Aquela posição estática que assumiam desde que deixaram de desempenhar as suas funções originais e foram levadas para o Museu, tinha-as transformado em objectos solitários, pouco comunicativos…

Era evidente que precisavam de ar fresco, de uma convivência mais próxima com o público, de um dia-a-dia enriquecedor, irradiando a sua beleza original, aquela beleza que nos faz estremecer cada vez que as contemplamos. Afinal de contas, **um museu é um local privilegiado de conhecimento, onde a aprendizagem se pode associar ao entretenimento, através da interpretação de uma realidade específica como esta… não acham?**

A CONCEPÇÃO DO PROJECTO DE CONSERVAÇÃO DAS GALEOTAS REAIS

Assim surgiu o *Projecto de Conservação das Galeotas Reais*. Um projecto pensado para devolver a vida a estas seis embarcações reais.

Era importante começar por definir a forma e os conteúdos do que era um projecto especializado, que devia ser feito à medida desta colecção, da instituição que as alberga e dos seus variados públicos e, claro, das numerosas tipologias e respectivas magnitudes de deterioração existentes em cada um dos exemplares expostos.

Figura de proa da Galeota de D. José I.

Evidentemente, **trabalhar com bens culturais requer a realização de um estudo prévio de definição e de valorização do objecto ou dos objectos sobre os quais se pretende actuar.**

Segundo as minhas previsões e segundo o ritmo de trabalhos aprovado pelo Museu de Marinha, o restauro das seis embarcações teria uma duração aproximada de 11 anos (2001-2012). É bom não esquecer que já lá vão mais de três décadas desde que os especialistas da área de conservação nos comunicaram que um acto pontual e isolado de restauro, carece de sentido se não for acompanhado de todo um plano de actuação ao nível da conservação preventiva (actuação pertinente do controlo das condições ambientais do meio onde se encontra o objecto) e da conservação efectiva (destinada a manter a longo prazo os resultados obtidos no processo de restauro). Por esta razão, aquando da concepção do projecto, reservamos um lugar especial para o processo de conservação que deveria ocorrer posteriormente à realização de cada uma das intervenções de restauro e que nos permitiria manter, a longo prazo, em boas condições as embarcações restauradas. Neste caso, a duração é indefinida, ou seja que, numa perspectiva mais economicista, a única maneira de rentabilizar o investimento realizado passa pela implementação de um plano rigoroso de conservação que se inicia no dia em que finalizam os trabalhos de restauro e que pretende garantir que, a longo prazo, estarão controlados os ritmos de deterioração das varias doenças identificadas em cada uma das embarcações. Logicamente, ao mesmo tempo estamos a evitar a necessidade de voltar a realizar uma intervenção drástica, e sem dúvida arriscada, como é o restauro, evitando através deste processo de conservação que se perca mais informação ou que as peças continuem o processo de amputação histórica e artística que se tinha iniciado e cujas repercussões serão claramente negativas e irreversíveis.

O objectivo fundamental da conservação hoje em dia consiste em prolongar "dignamente" a vida de um objecto valioso que, pela sua natureza, é considerado uma testemunha única ou um documento significativo da actividade humana (González-Varas, 2000:21) sendo, portanto, uma fonte insubstituível de conhecimento.

Por outro lado, o meu papel como conservadora consiste em actuar pontualmente no processo vital do objecto, permitindo assim a sua adequada leitura e interpretação a longo prazo. Para isso, a nossa equipa técnica utiliza todos os meios existentes ao seu alcance no que se pretende que seja uma actividade que defende a aplicação de todo um conjunto de princípios éticos. Mais à frente retomarei este assunto.

Tudo começou com uma pesquisa prévia. Era preciso saber, entre outras coisas, as características técnicas das embarcações, as suas origens, a

sua função, o historial dos restauros realizados no passado… Mas também queria saber se havia no mundo alguma outra colecção de embarcações reais tão antiga como esta. E, se assim fosse, onde se encontravam? Em que contexto e com que técnicas e estilos decorativos tinham sido construídas?

Até agora, já tive a oportunidade de conhecer a reprodução da *Galera Real de Juan de Austria* que se encontra no *Museu Marítimo de Barcelona* (feita em 1971, no âmbito da celebração do IV Centenário, com base nos desenhos originais da Galera que se afundou na *Batalla de Lepanto* em 1571).

Por outro lado, e através da conservadora de origem italiana que integra a nossa equipa, Simona Franchin, estamos actualmente a realizar uma pesquisa sobre as características artísticas e técnicas das Gôndolas Reais de Veneza. Sabemos que se encontram em processo regular e constante de conservação e restauro. Sabemos também que este conjunto de gôndolas é o grande protagonista de uma regata real que se celebra periodicamente, o que implica cuidados de conservação exigentes de modo a assegurar a sua função original de navegação, a par da sua função enquanto objectos museológicos. Tomaremos nota de tão brilhante ideia…

No caso português, as Galeotas Reais foram construídas no século XVIII, reinados de D. João V, D. José I e D. Maria I e no século XIX no reinado de D. Miguel – constituindo no seu conjunto um património cultural de valor excepcional, sendo fundamental, por isso, a sua futura classificação como Tesouro Nacional.

Estas galeotas são fruto de um trabalho meticuloso, caracterizado pelo rigor técnico, e realizado por alguns dos melhores artistas da época, que se encontravam, na altura, ao serviço da corte portuguesa. Desde a estrutura até a última camada decorativa, as Galeotas Reais foram construídas com os melhores materiais da época e com recurso às técnicas consideradas mais nobres no campo das artes decorativas portuguesas.

AS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO PROJECTO

O Projecto de Conservação das Galeotas Reais foi criado para o Museu de Marinha em 2001. Desde o primeiro momento foi pensado como um projecto que apresentava uma **dupla vertente**: a **vertente de conservação de um património de características únicas** e a **vertente museológica de uma colecção exposta ao público**, o que me obrigou a criar uma estratégia de comunicação com os vários tipos de público que cruzam as portas do Museu em cada dia. **Um museu como este pode ser um espaço de construção de memória através da interpretação da realidade exposta e da construção de significados.**

Evidentemente, as embarcações seriam objecto de uma intervenção aprofundada de conservação e de restauro, uma a uma. Nesta área de especialização, a Conservação de Património Cultural, partimos de um princípio fundamental: **cada obra é um caso único e como tal deverá ser considerada, o que significa que a sua má conservação, a sua deterioração ou o seu desaparecimento total ou parcial, nunca poderão ser compensados com nenhum outro tipo de acção** (Brandi, 1993:58). Por esta razão, cada uma das embarcações merece uma atenção especial e uma intervenção apropriada às suas características artísticas, históricas e técnicas e aos tipos de deterioração identificados.

Logicamente, era fundamental transmitir ao público a importância do projecto em curso, os seus objectivos, as características da embarcação em processo de conservação e restauro em cada uma das fases do projecto e a metodologia de trabalho utilizada pela equipa técnica, mostrando assim o extremo cuidado que o Museu de Marinha tem para com o seu rico e fascinante acervo.

Desde o ano 2001 foram restauradas duas galeotas: o Bergantim Real, cujo restauro teve lugar entre 2001 e 2004, e a Galeota de D. João V, cujo restauro foi realizado durante os anos de 2005 e 2006.

PRIMEIRO OBJECTIVO: ORGANIZAR A COLECÇÃO DE GALEOTAS REAIS

Aquando da aprovação do projecto pela Direcção do Museu, o primeiro passo consistiu na criação de **um método próprio de trabalho** que tinha como objectivo definir um conjunto de **critérios de organização** para esta colecção, assim como os **critérios de intervenção** que seriam utilizados em cada uma da fases do projecto.

Assim, as embarcações foram numeradas por ordem de importância, tendo em atenção o seu valor histórico, artístico e técnico, conforme as figuras apresentadas.

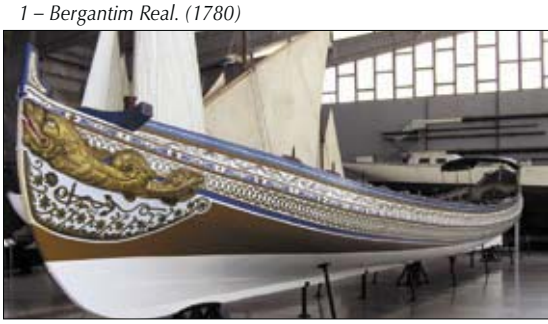
O conjunto de objectos relacionados com cada uma das galeotas seria igualmente inventariado, sendo-lhe atribuída para o efeito uma sub-numeração que teria como referência o número de inventário da embarcação no contexto do acervo do Museu.

SEGUNDO OBJECTIVO: DEFINIR UM CONJUNTO DE CRITÉRIOS DE INVENTARIAÇÃO E DE INTERVENÇÃO AO NÍVEL DAS NECESSIDADES EXISTENTES

Mais uma vez, partimos de uma pesquisa prévia que nos permitiu saber qual seria o procedimento mais adequado a um contexto como o que estava em estudo. Decidimos que seriam adoptados três critérios para definir a ordem de inventariação e levantamento dos múltiplos elementos que decoram cada embarcação. Estes critérios seriam igualmente utilizados no âmbito das intervenções ao nível das necessidades específicas de conservação e restauro. **Os elementos seriam inventariados, analisados e intervencionados:**

- **Do Exterior para o Interior.**
- **Da Popa para a Proa.**
- **De Baixo para Cima.**

1 – Bergantim Real. (1780)



2 – Galeota D. João V. (1728)

3 – Galeota D. José I. (1753)

4 – Galeota D. Carlota Joaquina. (1790)

5 – Galeota de D. Miguel. (1831)

6 – Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa. (1768)

TERCEIRO OBJECTIVO: DEFINIR UMA METODOLOGIA DE TRABALHO PRÓPRIA

Este objectivo era, sem dúvida, mais fácil, pois no fundo, tinha sido o meu elo orientador desde a época em que recebi a minha primeira formação académica universitária. O nosso método de trabalho seria, como sempre, definido por duas medidas vitais:

1. Trabalhar a partir de uma perspectiva fundamental: **O respeito pelo original.**

Este respeito implicaria a aplicação dos **cinco princípios basilares da Ética da Conservação**:

- O Princípio da **Intervenção Mínima;**
- O Princípio da **Compatibilidade** entre materiais originais e materiais actuais;
- O Princípio da **Reversibilidade** de cada uma das operações efectuadas;
- O Princípio do **Reconhecimento** do trabalho realizado;
- O Princípio da **Documentação** pormenorizada da intervenção executada, incluindo registos de várias naturezas das diversas fases da intervenção.

2. Desenvolver a nossa actividade segundo a **linha de actuação** definida pelos seguintes documentos de carácter **internacional**:

A Definição da Profissão do Conservador/Restaurador, adoptada pelo ICOM (Conselho Internacional de Museus) em Copenhaga, em 1984;

O Código de Ética, aprovado em Bruxelas pela ECCO (Confederação Europeia de Associações de Conservadores-Restauradores), em 1993;

A Carta de Pavia (Preservação do Património Cultural: Definição de um Perfil Europeu do Conservador-Restaurador), de 1997.

EM JEITO DE BALANÇO

Seguindo a metodologia referida, o Projecto de Conservação das Galeotas Reais foi avançando progressivamente, cumprindo seis anos em Setembro de 2007. Foram seis anos de trabalho ininterrupto ao longo dos quais a equipa do projecto foi actuando em várias frentes: desde a sensibilização dos responsáveis pelo património do Museu relativamente às necessidades de conservação e de museografia dos vários tipos de colecções expostas e não expostas ao público, até à necessidade de elaborar um documento que definisse tecnicamente as *Normas e Procedimentos de Conservação Preventiva do Museu de Marinha*. Este documento, que se encontra em fase de conclusão, será, sem dúvida, um elemento fundamental para uma instituição desta natureza, além de ser um documento obrigatório à luz da Lei Quadro do Museus Portugueses (Lei Nº 47 de 19 de Agosto de 2004, art. 28º)

Ao longo destes anos, o conjunto de intervenções e acções realizadas deram um novo esplendor às Galeotas Reais, o que se tem manifestado no interesse e na curiosidade que o público tem demonstrado durante os trabalhos em curso.

Seria injusto fechar este artigo sem dizer que tudo isto só foi possível graças à receptividade e ao interesse demonstrado pelos responsáveis do Museu desde o primeiro momento. Muito agradeço a eles e a todos aqueles que de alguma forma puseram ao meu serviço os seus conhecimentos, as suas ideias e inclusive, os seus sentimentos, com frequência sugestivos e pertinentes, sobre o património marítimo português.

Cobertura da Camarinha do Bergantim Real:
1. Antes da intervenção de conservação e restauro realizada em 2001.
2. Depois da intervenção realizada.
3. Teste de limpeza da camada pictórica. Tela pintada a óleo, representando Brasão de Armas da Monarquia Portuguesa, decorando a cobertura da Camarinha Real.

Mestre Lorena Querol
Conservadora e Museóloga

Fontes citadas:

- GONZÁLEZ-VARAS, Ignacio. *Conservación de Bienes Culturales. Teoria, história, princípios y normas*. Manuales Arte Cátedra. Madrid, 2000.
- BRANDI, Cesare. *Teoría de la Restauración*. Alianza Forma Ed. Madrid, 1993.

DIA DO COMBATENTE

No dia 14 de Abril realizaram-se na Batalha as comemorações do Dia do Combatente, o 89º aniversário da Batalha de La Lys e a 71.ª Romagem ao Túmulo do Soldado Desconhecido, em cerimónia militar presidida pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Nuno Severiano Teixeira.

Estiveram também presentes o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, o Presidente da Comissão Parlamentar de Defesa Nacional – Dr. Miranda Calha, o Secretário de Estado da Defesa Nacional e Assuntos do Mar – Dr. João Mira Gomes, os chefes dos Ramos das Forças Armadas, além de outras altas entidades militares e civis. O Presidente da Liga dos Combatentes – General Chito Rodrigues, proferiu uma alocução onde fez um desafio às várias associações de combatentes para a criação de uma União com o objectivo de "lutar pela solução dos problemas de todos os combatentes".

Participou nas cerimónias o General Ramalho Eanes, na qualidade de entidade convidada para proferir uma alocução alusiva ao Dia do Combatente, que teve lugar na Sala do Capítulo junto ao Túmulo do Soldado Desconhecido.

A cerimónia iniciou-se com a celebração de uma missa de sufrágio, em honra dos combatentes mortos pela Pátria celebrada por Sua Eminência Reverendíssima D. Januário Torgal Ferreira, e a participação do coro da Cruz Vermelha Portuguesa. Além dos núcleos da Liga dos Combatentes, participaram nesta cerimónia 19 associações de combatentes nacionais e estrangeiras bem como numerosos combatentes que não deixaram de assinalar a efeméride com a sua presença.

Seguiu-se o desfile das forças em parada constituídas pela Banda da Armada, a Fanfarra do Exército, o Estandarte Nacional e a 13.ª Companhia Paraquedista do Regimento de Infantaria 15, a cargo da Brigada de Reacção Rápida.

O Ministro da Defesa Nacional acompanhado das altas entidades convidadas visitou em seguida o Museu das Oferendas onde assinou o "Livro de Ouro" da Liga dos Combatentes.

Vacinação e sua importância

As vacinas correspondem à chamada imunização activa, que visa prevenir ou diminuir a gravidade das doenças infecciosas levando, se possível, à sua erradicação.

Considera-se que a técnica de vacinação teve início nos séculos X – XI, na Ásia Central, e na luta contra a varíola, embora se tenha tornado mais conhecida desde 1798, com o médico inglês Edward Jenner. Este iniciou a escarificação cutânea humana com extractos das lesões de varíola bovina e verificou que as pessoas que tinham sido sujeitas a esta "operação", ficavam protegidas contra a forma humana de varíola. Iniciou-se deste modo a era da vacinação, apesar de não serem conhecidos os mecanismos subjacentes à protecção imunológica adquirida.

A utilização massificada das vacinas, vertente política da saúde pública, teve um impacte significativo ao nível social e económico das populações em todo o mundo, estimando-se que só em 2002, evitaram dois milhões de mortes. Essa importância pode ser confirmada com alguns exemplos: em 1977 permitiu erradicar uma doença terrível, a varíola, cuja taxa média de mortalidade era de 30%; actualmente, encontra-se em fase de extinção a poliomielite; entre 1999 e 2003 o número de mortes por sarampo caiu cerca de 40%, prevendo-se mesmo a sua eliminação em algumas regiões do mundo; estima-se que o tétano, quando adquirido pelo recém-nascido nas primeiras semanas de vida, seja eliminado em 14 de 57 países de alto risco (África/Ásia), a exemplo do que acontece nos países desenvolvidos.

Mantém-se no entanto o interesse da medicina na melhoria e desenvolvimento de novas vacinas, por se tratar do melhor meio de controlo das doenças infecciosas, tais como o *paludismo (malária), SIDA, hepatite viral C, vírus do dengue e vírus herpes simplex*, para além de ajudar a combater a emergência de resistência aos antibióticos. De igual modo a indústria farmacêutica vê nesta área uma fonte de investimento rentável.

A comprová-lo está o aparecimento de vacinas para as seguintes doenças/microrganismos:

- *Hepatite viral B, e A*, doenças provocadas pelo *Haemophilus I. tipo b*, pelos *pneumococos e meningococos* (ex. meningites, etc), vacina para a *varicela*, para a diarreia a *rota vírus* e também para o *vírus do papiloma humano genital (HPV)*.

Os militares fazem parte dos chamados grupos de risco para as doenças infecto-contagiosas, por diversas razões tais como, viverem em agregados populacionais relativamente fechados, serem mais propícios a comportamento de risco principalmente quando destacados, actuarem em regiões mais ou menos distantes em ambientes extremos e sujeitos a doenças provocadas por agentes microbianos locais, para além da possibilidade de ataques por agentes de bio terrorismo/guerra biológica.

Nesta última enquadram-se entre outros o conhecido *anthrax* e a *varíola*, para as quais existem vacinas, que estão a ser produzidas e armazenadas, com vista a uma possível utilização, em caso de ataque terrorista com aqueles agentes.

Torna-se pois imperativo o cumprimento do programa de vacinação das Forças Armadas em vigor desde 1996, o qual deve ser complementado pelo Programa Nacional de Vacinação do Ministério da Saúde, enquanto se aguarda a publicação do novo programa, já em sede do EMGFA, aos quais acrescem as orientações da OTAN, face aos actuais compromissos de forças nacionais destacadas.

Especial atenção deve ser dada às vacinas "antigas", como a antitetânica-diftérica, pois o tétano, embora raro em Portugal e na Europa, continua a fazer vítimas mortais. A sua prevenção é simples, bastando uma dose de reforço da vacina de 10 em 10 anos, verificando-se (infelizmente) que tende a ser esquecida, tanto pelo público em geral como pelo pessoal da saúde.

Merece especial destaque a vacinação que tem sido efectuada, particularmente nos jovens, contra a hepatite B e contra a meningite do grupo C, quer em Portugal, quer em outros países, o que tem condicionado a diminuição destas doenças e das suas complicações.

A vacinação antigripal e antipneumocócica (previne algumas pneumonias) é cada vez mais importante para os grupos de risco, nos quais se englobam os indivíduos com mais de 60 anos e os portadores de doenças crónicas.

O papel do pessoal de saúde na estimulação, aconselhamento e administração das vacinas nas populações que servem, é fundamental para se obterem os benefícios e as vantagens acima referidas.

Não se esqueça, vacine-se pela sua saúde!

(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

NOTÍCIA

VISITA DOS ADIDOS MILITARES ESTRANGEIROS À MARINHA

No passado dia 16 de Março, integrado no programa de visitas à Marinha, o Corpo de Fuzileiros teve o privilégio de receber a visita do Corpo de Adidos Militares Estrangeiros radicados em Portugal.

Foram recebidos pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros, CALM Carvalho Abreu, Comandante da Escola de Fuzileiros CMG FZ Pires Carmona, Chefe do Estado Maior do CCF CFR FZ Sousa Ribeiro e Chefes de Secção do 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 historial, efectivos, apetrechamento e missões actuais e futuras, a que se seguiu uma apresentação no terreno de pequenos núcleos operacionais, onde foi mostrado aos ilustres visitantes o que de mais actual dota as unidades do CCF, especialmente as que integram o Batalhão Ligeiro de Desembarque (BLD), o Destacamento de Acções Especiais (DAE) e o Pelotão de Abordagem (Pelboard).

A visita culminou com um almoço, onde pela ocasião do tradicional brinde, o representante do decano dos Adidos, salientou quanto lhes é agradável poder 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)

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.
Rua do Campo, 16 – S.Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt **www.manferrostaal.com**

ThyssenKrupp Marine Systems
A Company of ThyssenKrupp Technologies

DÊ COR AO SEU PRATO

A chegada da Primavera faz-nos reconhecer a alegria, beleza, harmonia e vitalidade das cores das flores e da natureza em geral.

Também nos poderia fazer lembrar a importância que as cores têm nos alimentos e desejar ter uma alimentação bem colorida todos os dias!

Felizmente existem alimentos (naturalmente) coloridos ao longo do ano: amarelos, laranjas, vermelhos, roxos, verdes e de outras tonalidades, mais ou menos intensas e definidas. E que alimentos de côr são esses que deveriam ser recordados, ou melhor, homenageados, diariamente? Os hortofrutícolas!

Frutas, hortaliças e legumes são, na generalidade, alimentos com muitos pigmentos coloridos e com imensas qualidades nutricionais, diria mesmo, imprescindíveis: são riquíssimos em vitaminas, minerais e outros substâncias protectoras (antioxidantes), não só importantíssimas para promover saúde como fundamentais para prevenir o envelhecimento e inúmeras doenças da actualidade como obesidade, cancros, doenças cardiovasculares e muitas outras doenças crónicas, metabólicas e degenerativas, que surgem nas nossas sociedades ditas "modernas".

Porquê tantas virtudes?

- Riqueza extrema em minerais (potássio, cálcio, magnésio, zinco, cobre, etc.) e em vitaminas (em especial vitamina C, E e carotenos), que são nutrientes fundamentais para que o organismo se mantenha vivo e goze de boa saúde, física e mental.

- Riqueza extrema em "fibras" e em água, propriedades que ajudam a aumentar a saciedade e a controlar o apetite e o peso corporal (sobretudo os hortícolas), bem como a regular o intestino e a prevenir a obstipação e outras doenças intestinais e ainda, a prevenir a obesidade, hipertensão, dislipidemias, diabetes e tantas outras.

- Riqueza extrema em flavonóides e outros fitoquímicos com elevada capacidade antioxidante, substâncias estas descobertas mais recentemente e que ocupam um papel fundamental na imunidade e no combate à agressão celular por substâncias tóxicas e radicais livres, sendo por isso fundamentais na prevenção do envelhecimento precoce, da formação e desenvolvimento de cancros e de muitas outras doenças crónicas e degenerativas.

- Em contraposição: pobreza em calorias, gorduras e glícidos (salvo algumas excepções). De facto, estes grupos de alimentos são habitualmente relativamente pobres em calorias (e por isso com baixa densidade energética) e, pelo contrário, muito ricos em nutrientes essenciais e protectores (e por isso com alta densidade nutricional).

São pois muitos os argumentos a favor de uma ingestão diária generosa e variada destes grupos de alimentos!

Aqui ficam algumas sugestões práticas, para que possa conciliar refeições coloridas, saborosas e variadas com muita saúde e protecção aumentada contra as agressões externas, o envelhecimento e o desenvolvimento de doenças:

• Coma todos os dias alimentos do grupo dos hortícolas (hortaliças e legumes) e do grupo das frutas – lembre-se que na Roda dos Alimentos estes 2 grupos juntos são aqueles que devem contribuir em maior proporção na alimentação diária!

• Varie ao máximo dentro de cada grupo, pois cada alimento tem as suas qualidades próprias, insubstituiveis.

• Procure comer cerca de 3 peças de fruta fresca (ou mais, até 5 peças, em função das necessidades energéticas).

• Procure comer cerca de meio quilo de hortaliças e legumes por dia (ou mais, até quase o dobro, conforme as necessidades). Para tal, as refeições do almoço e do jantar devem conter sopa rica em hortaliças e legumes e acompanhamento generoso de saladas ou legumes (cerca de metade do prato).

• Procure incluir diariamente fruta da época, madura e legumes frescos, pois contêm maior riqueza de nutrientes (vitaminas, minerais e outros antioxidantes). Quando possível, biológicos.

• Aproveite sempre a água de cozedura dos hortícolas (pois contêm grandes quantidades de vitaminas e minerais). Aproveite a água da cozedura para fazer sopas, jardineiras, arrozadas, massadas, caldeiradas e outras variantes saborosas e sucolentas, enriquecendo nutricionalmente os seus cozinhados.

Mariana Brito
2TEN TSN

Por lapso o artigo **Alimente a sua Saúde–5 da RA nº 408** saiu com o título errado, onde se lê A COMIDA QUE MAIS ENGORDA, deve-se ler **PROTEJA A SUA SAÚDE COMENDO.**

CONVÍVIO

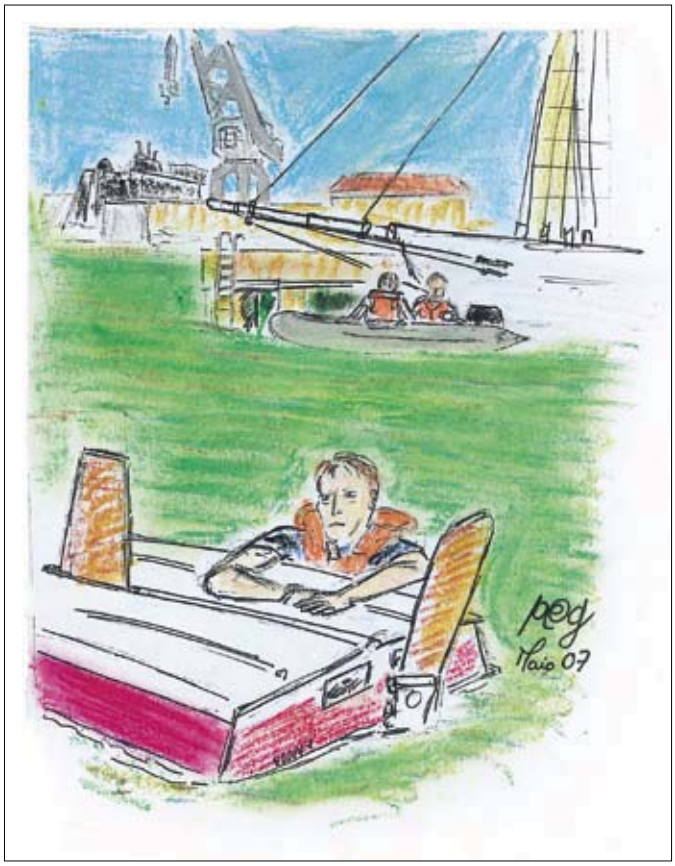
PASSEIO NO TEJO DOS PILÕES NAVAIS

No dia 21 de Abril os Pilões Navais organizaram um almoço/passeio no Tejo a bordo da UAM "Zêzere", onde estiveram presentes antigos alunos do Instituto Militar dos Pupilos do Exército e respectivos familiares, contando com mais de uma centena de participantes.

A "Zêzere", que largou da BNL por volta das 1130, enquanto o almoço era servido, efectuou um trajecto panorâmico que se iniciou na Praça do Comércio e passando por Belém, Trafaria, Porto Brandão, Cacilhas, Seixal, Ponte Vasco da Gama e Parque das Nações.

O regresso iniciou-se por volta das 1600, tendo o evento sido encerrado na Doca de Marinha, com uma foto de grupo e algumas palavras de circunstância proferidas pelo Presidente do Núcleo, CFR Valentim Rodrigues, que agradeceu a presença dos "pilões navais" e familiares, formulou votos de sucesso para o futuro do Instituto e que os futuros convívios continuem a trazer a satisfação e espírito de amizade a todos os ex-alunos e famílias.

Batalhas e Naufrágios da Marinha de Instrução



Quando hoje, na nossa Marinha, se fala em "bases de dados de lições aprendidas" poucos haverá que tenham consciência do facto de a primeiríssima dessas bases de dados ter, já, sido publicada uns bons séculos atrás sob o título "História Trágico-Marítima". Com efeito, embora muitos considerem aquela compilação de relatos uma ilustrativa demonstração da nossa celebérrima Lamúria Nacional, a verdade é que ali podemos, numa extensa variedade de casos, identificar positivamente "o que é que correu mal". Se aprendemos, ou não, alguma coisa com isso, já é outra história… (Não, não, padecente leitor, ainda não chegámos ao fim. Um pouco mais de paciência, por favor.)

Certo é que aquele precioso conjunto de crónicas poderia ser significativamente enriquecido com a adição de alguns sucessos vividos pelos nossos cadetes durante as aulas práticas de Marinharia na bacia de manobra do Alfeite. Ninguém duvide que são episódios do mais trágico que a nossa Gesta Marítima já inscreveu nos seus anais!

Cá o signatário bem se recorda das primeiras saídas em *vaurien* (para quem não sabe, um pequeno veleiro de dois tripulantes com casco de madeira que não prima propriamente pela ligeireza de manobra), em meados de Janeiro, no pino do Inverno, com um frio de congelar o tutano (julgo que agora a rapaziada dispõe de uns reconfortantes abafos que mitigam bastante tal inconveniente)! "Verdinhos" e com uma vaguíssima noção do que é tripular uma embarcação à vela (a sonolência das aulas teóricas paga-se bem caro em certas ocasiões!) tínhamos um verdadeiro tratamento de choque naquelas manhãs arrepiadas, em que um vento cortante soprava rajadas traiçoeiras e tornava frequentes as "idas ao charco". Era aí que o bote de apoio, com o Professor a bordo, se aproximava dos náufragos, não para os resgatar ou sequer reconfortar, mas para aquele se certificar de que aqueles "chouriços" punham a "barcoleta" novamente a prumo e escoava a água embarcada antes de, finalmente, serem autorizados a regressar à Escola, tiritando rampa acima e ansiando por um duche frio (não havia alternativa, pois àquela hora a água quente tinha uma certa dificuldade em chegar ao chuveiro) que, naquelas alturas, até sabia a quente.

Mas o que mais nos assustava nas aproximações do bote não eram as reprimendas. Era, sim, o gosto que o Lente da "cadeira" tinha nas chamadas orais de surpresa. Nessas ocasiões um dos tripulantes era literalmente raptado (o outro que se desembrulhasse sozinho!) e levado em "passeio" pelos navios atracados enquanto era bombardeado com perguntas. E o nosso Mestre tinha um prazer verdadeiramente sádico em "engordar" os nossos disparates, encorajando-nos a fazer desfilar toda a nossa ignorância – "Então, Sr. Cadete, diga lá qual é a armação do «Creoula»… Palhabote? Muito bem! Descreva lá, pois, esse tipo de aparelho…" - para, no fim, amarfanhando-nos completamente o orgulho, reduzindo o nosso ego a puré de batata e enxovalhando-nos a alma na máxima amplitude, nos fazer "despenhar" de bem alto com um remate do género "Só disse asneiras, Sr. Cadete! Não percebe mesmo nada disto!".

Prosseguindo o desfilar das mil e uma desventuras sofridas pela mancebia escolar-naval, não posso deixar de partilhar com os compadecidos leitores um desgraçado episódio em que este vosso camarada se viu num outro aperto: comprimido por um forte cone de vento contra o costado de uma corveta, sem conseguir afastar a embarcação para o largo, foi "rapando" a linha de água do navio desde o painel de popa até à amura de bombordo, passando por um bocal de descarga no exacto momento em que este se pôs a "vomitar" uma mistela viscosa e nauseabunda. Valeu a reconfortante sensação de calor que, por momentos, fez esquecer a baixa temperatura envolvente.

A última "saída para o mar", naquele primeiro ano, deu-se já no início de Maio, com o Verão a espreitar descaradamente pela cortina primaveril. Num dia sem o mínimo vestígio de vento, recebemos instruções para sair nas canoas. Uma vez que estas não chegavam para todos, os mais "marretas" tiveram de se apinhar na baleeira a remos. Com o Professor ausente e excitados pelo facto de estar marcada para aquela noite uma "cerimónia iniciática" que marcava o fim da nossa "fase maçarico-mancébica", não tardaram a surgir as primeiras picardias entre os canoístas e os "baleeiros", com os primeiros a salpicar os segundos com fortes pagaiadas na água em cada passagem. Estes não tardaram a reagir, lançando mão da sua "artilharia pesada": o bartedouro em forma de balde que, a cada descarga, ensopava por completo os atacantes mais próximos. Em menos de nada desenrolava-se uma cena de batalha naval digna de figurar nas mais épicas páginas da nossa História, perante a total impotência do monitor que – a bordo da baleeira – nos acompanhava (e que também levou por tabela!). Dessa vez, porém, soube bem o "banho"!

E muito mais poderia contar, não fosse o caso de querer poupar os meus muito salpicados leitores a borrifos adicionais desta já longa estopada. Então se puxássemos a conversa para alguns Professores com quem tive o privilégio de me cruzar na Escola Naval teríamos aqui pano para mangas e pernas de calças, tal é a profusão de curiosas personalidades que se podem encontrar naquela vetusta instituição! Mas, por agora, levemos remos e ferremos o pano, pois isso será, com toda a certeza, uma outra história…

J. Moreira Silva
CTEN

Narração da Tormentosa Viagem dos Desterrados nos Mares das Índias

Segundo os Arquivos do Hospital de Todos os Santos

Ireneu Cruz é médico especializado em gastrenterologia. Exerceu clínica em Pretória e em Pietermaritzburg, na África do Sul, depois em Luanda e por fim veio estabelecer-se em Setúbal, onde foi chefe de serviço no Hospital de S. Bernardo.

Conheci Ireneu Cruz há alguns anos, quando tive conhecimento que se dedicava a coleccionar instrumentos náuticos. Visitei-o várias vezes para trocarmos impressões sobre os belos espécimens que possuía e constatei como as casas são pequenas quando nelas habitam coleccionadores. Um dia disse-me que ia doar os seus objectos de navegação à cidade de Setúbal, o que veio a acontecer. A Câmara Municipal não podia ter feito melhor escolha para receber tão belo conjunto de instrumentos náuticos. Para o efeito disponibilizou a magnífica Casa do Corpo Santo, do primeiro terço do século XVIII que tem belos azulejos e tetos pintados e uma esplendorosa capela repleta de talha dourada.[1]

Além do seu reconhecido mérito na área profissional, do seu gosto por coleccionar esses instrumentos que levaram os Portugueses às quatro partidas do Mundo, Ireneu Cruz tem um talento invulgar para a escrita. Publicou patobiografias de Fernando Pessoa, Eça de Queiroz e Hemingway, o que consistiu em pesquisar e investigar, à distância no tempo, quais as doenças que aqueles famosos escritores sofreram no fim das suas vidas. Obras, sem dúvida, de grande mérito. Todavia, o que nos leva a escrever estas linhas é a sua última produção literária dado que nela dá grande relevo a uma moléstia que ficou escrita em letras negras na nossa História Tragico-Marítima.

Para se debruçar sobre este apaixonante tema, Ireneu Cruz arquitectou uma história muito bem conseguida que nos fala da *Santa Catarina do Mar*, uma caravela tão desgastada pelo tempo que era conhecida pela *Velhinha*. Pois foi este navio, que tendo navegado por muitos mares, mas agora vindo de Melinde de regresso a Lisboa, viu-se nas proximidades dos baixos da Judia, que se situam entre Madagascar e a costa africana. O capitão da Santa Catarina aproveitou para ali largar ferro e fazer consertos e dar merecido descanso à guarnição.

E foi nesta escala da fortuita, quando um batel foi a terra para fazer aguada, que se ouviu um grito de voz humana: era alguém que gesticulava na orla da praia. Na realidade eram ao todo três homens esfarrapados que, sete anos antes, ali tinham sido deixados por um navio holandês. Nessa altura, tendo-se sentido muito doentes e infelizes, rogaram ao capitão para os desembarcar e assim poderem, em terra, morrer em descanso.

Foi este cenário que permitiu a Ireneu Cruz falar-nos do escorbuto, a peste que dizimou guarnições nesse período glorioso das Descobertas. E foi também motivo para recordar essa obra pioneira de Garcia de Horta sobre as propriedades terapêuticas das plantas.

Enfim, a *Narração da Tormentosa Viagem dos Desterrados nos Mares das Índias*, é uma obra a não perder.

A. Estácio dos Reis
CMG

Nota
[1] *Ver "Uma Bela Colecção num Belo Edifício", in Revista da Armada nº 385, Abril 2005.*

CONVÍVIOS

14º ENCONTRO DE MARINHEIROS DE BARCELOS

● Realiza-se no dia **16 de Maio** o convívio anual dos Marinheiros de Barcelos , que é extensível à família e tem o seguinte programa:

16h00 – Concentração junto ao Mosteiro Senhor da Cruz.

16h30 – Missa em sufrágio dos Marinheiros falecidos e em acção de graças, no Mosteiro.

17h30 – Restaurante "Furnazinha" do Filho da Escola Pinto.

Os interessados devem confirmar até **11 de Junho** para:

José Durães – TM 93 476 27 43 / 253 83 14 21, António Loureiro – TM 96 464 87 73, Manuel Garrido TM – 93 846 65 94 / 253 81 36 40.

CLUBE MILITAR NAVAL
ARRAIAL DE SANTO ANTÓNIO 2007

● Associando-se às tradicionais festas de Lisboa, o Clube Militar Naval vai realizar um convívio nas suas instalações, no dia **12 de Junho**, pelas 20h, com música ao vivo e arraial tradicional.

Convidam-se todos os sócios, familiares e amigos a aderirem a mais esta iniciativa, o que requer inscrição prévia.

Os interessados poderão fazer as suas inscrições directamente no Clube, até ao dia 11 de Junho, ou através dos seguintes contactos: Tel. 21 354 21 22 Email: cmnaval@cmnaval.com

NOTA: O restaurante nesse dia não servirá jantares e as instalações encerrarão no dia 13 de Junho. Reabrindo no dia seguinte dentro do horário normal.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si

A qualidade é a nossa imagem de marca

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Ao longo de 70 anos temos vindo a desenvolver, produzir e comercializar instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT. Os nossos principais objectivos são a alta precisão, máxima qualidade, produtos e serviços de extrema confiança.

Presença local e global

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamos-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

Equipa especializada e inovadora

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esperamos o melhor, não apenas dos nossos produtos mas também da nossa equipa. Fazemos todos os possíveis para desenvolver e promover as aptidões dos nossos colaboradores, pois o nosso sucesso como empresa está directamente ligado ao desempenho, motivação e criatividade de todos eles. Esta é a nossa formula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 97

Norte (N):

♠ V 3 ♥ D 10 9 7 ♦ 8 6 5 4 ♣ 10 7 2

Oeste (W):

♠ 8 5 4 ♥ R V 5 4 2 ♦ 10 9 ♣ V 8 3

Este (E):

♠ R 9 7 6 ♥ A 8 3 ♦ D 7 2 ♣ A 9 6

Sul (S):

♠ A D 10 2 ♥ 6 ♦ A R V 3 ♣ R D 5 4

N-S vuln. Como deverá S tentar cumprir o contrato de 3ST, recebendo a saída a ♠8?

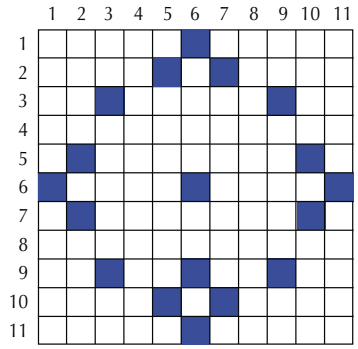
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 97

A mão de N é realmente muito fraca e peca por falta de entradas, podendo contar depois da saída favorável 3♠+3♦ e precisando de fazer +3♣ uma vez que estão 3-3. Vejamos, pois, como deverá jogar para fazer as 9 vazas: mete ♠V, E cobre com o R e faz de A; joga ♣R que E deixa fazer para o 10 não ser uma entrada e evitar que S consiga fazer os 4 ♦ com a passagem à D; bate ♦A e dá o V para a D de E que volta ♠; faz a vaza e joga ♦3 para o 8 do morto, ganhando assim uma mão que lhe vai permitir jogar um ♣ e fazer assim as necessárias 3 vazas nesse naipe.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 380



HORIZONTAIS: 1 – Hérnia intestinal; Lista. 2 – Desune; Nome próprio masculino. 3 – Rádio Renascença; Causar lesão; Andava. 4 – Lembraram. 5 – Empreendimento. 6 – Esfera; Químico belga que determinou grande número de pesos atómicos (ap). 7 – Encolerizar. 8 – Estremarias. 9 – Antiga cidade da Caldeia (Mesopotâmia), pátria de Abraão; Aquecia os egípcios; Nota musical; Observa. 10 – Espécie de golfinho que habita ao mares do Norte; Grande lago salgado da Ásia. 11 – Cada um dos cânticos da Bíblia; Adversário.

VERTICAIS: 1 – A morte (fig); Povo da Gália, cuja cidade principal era Bibracte. 2 – Fabrico; Não acerta. 3 – No meio de atro; Fitem a vista em (inv); Cento e cinquenta romanos. 4 – Lembraram de novo. 5 – Não tem movimento. 6 – Nome de uma flor (inv); No meio da bica. 7 – Praganas. 8 – Levaram de rastos: 9 – Símb. Químico do ouro (inv.); Raiar na confusão; Símb. Quím. do ruténio. 10 – Planta eupressácea sempre-verde, comum nos jardins; Caução de uma letra de câmbio por terceiro. 11 – Espécie de choupo; Crustáceo isópode de água doce.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 380

HORIZONTAIS: 1 – Potra; pauta. 2 – Abre; raul. 3 – Rr; lesar; ia. 4 – Comemoram. 5 – Empresa. 6 – Orbe; stas. 7 – Irritar. 8 – Demarcarias. 9 – Ur; ra; si; ve. 10 – Orca; aral. 11 – Salmo; emulo.

VERTICAIS: 1 – Parca; eduos. 2 – Obro; erra. 3 – Tr; merim; cl. 4 – Relembraram. 5 – Emperra. 6 – Asor; ic. 7 – Arestas. 8 – Arrastariam. 9 – Ua; raari; ru. 10 – Tuia; aval. 11 – Alamo; aselo.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CFR Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro nomeado para o cargo de Chefe do Centro de Comunicações de dados e de Cifra da Marinha, em substituição do CFR Joaquim Manuel Talhadas Teixeira ● 1TEN AN Armindo Dias da Silva Frias nomeado para o cargo de Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo dos Açores, em substituição do CTEN AN Victor Manuel Dias Arsénio.

EXONERAÇÕES

● CFR António José Duarte Costa Canas exonerado de Comandante do NRP "Jacinto Cândido" e nomeado em sua substituição o CTEN Alexandre Joaquim Gamurça Serrano ● CTEN João Pedro Maurício Barbosa exonerado de Comandante do Agrupamento de Mergulhadores e nomeado em sua substituição o CTEN Luís Manuel Alves Nunes ● CTEN Carlos Manuel Baião Monteiro exonerado de Comandante do NRP Baptista de Andrade.

RESERVA

● CALM EMA José António Gimenes Salinas Moreira Ribeiro ● CMG FZ Jorge Manuel de Pina Paiva e Pona Franco ● CFR SEI Manuel Victorino Rodrigues da Silveira ● CFR SEC Daniel Pires Ramos ● SMOR A Joaquim Manuel Carvão Velhinho ● SMOR FZ Avelino Mendes Pereira ● SMOR FZ Felisberto Silva Marçal ● SCH ETC José António Barroso Ferreira ● SAJ FZ José Santos Marques ● SAJ TF Tomé Carlos Letras Proença ● 1 SAR C Júlio da Cruz Barroso ● CAB CRO Carlos Manuel Pacífico Conchinha Martins Cruz ● CAB M Carlos Alexandre Pereira de Sousa Pinto.

REFORMA

● ALM José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas ● CMG Pedro Miguel Peixoto Correia do Amaral ● CMG Lucílio Francisco Branco Toscano ● CFR OTS José Amâncio Viegas Martins Bom ● CFR EMQ José Maria Cabral Soares de Albergaria ● CFR MN José Manuel Rio Pereira ● CFR AN José Filipe Pessoa de Lacerda e Mello ● CFR MN José de Freitas Simões ● CTEN EMQ João Paulo Foito Barradas ● CTEN João Paulo dos Santos Maria Alves ● 1TEN OT João António Dordio Pegacho ● SMOR M Eduardo Ferreira da Fonseca ● SMOR CM António Reis Nunes ● SMOR H António José Severino ● SMOR H António Gonçalves Salvado Boavida ● SMOR CM José António Belchior Zuna ● SMOR TEA Reinaldo Pedro Rodrigues ● SCH TES Manuel Lopes Godinho ● SAJ L José Pereira Simões Direito ● SAJ FZ Adelino Ribeiro Henriques ● SAJ FZ Walter Tavares Raposeiro ● SAJ FZ Carlos Alberto Crisóstomo ● SAJ B Luís Manuel Vistas de Carvalho ● 1SAR L Florêncio Cabaço dos Santos ● 1SAR A Carlos Ventura Martins Mascarenhas ● 1SAR CM António Manuel Talhas Peralta ● 1SAR US Manuel Emílio Martins Sabino ● CAB M Cândido Augusto da Cunha Rodrigues ● CAB FZ Adriano Augusto Rio ● CAB FZ Manuel Custódio Rodrigues ● CAB A José Manuel Raposo Medeiros Telo ● CAB CRO Júlio Fernando de Jesus Azenha ● CAB M Manuel Jerónimo Rosa ● CAB A Manuel Afonso Clérigo Guerra.

FALECIMENTOS

● 1TEN SG REF. José Inácio Filipe Rodrigues ● 1TEN OTS REF Alberto Batista de Matos ● Cadete 1º Ano Tiago Manuel da Encarnação Mourato ● SAJAR EF António Martins Ganhão ● SAJ M REF. José da Silva Fernandes ● SAJ CM REF. Mário da Graça Martins ● 1SAR A REF. Mário da Silva Fernandes Moura ● 1SAR CE REF. Mário Lopes Fragoso ● 1MAR FZ Manuel Joaquim da Conceição.

RECTIFICAÇÃO

● Na RA nº 408, MAI07 o artigo **"A implementação do Automatic Identification System e o seu contributo para a segurança marítima"** Pág. 25, a colaboração foi do Comando do NRP "Corte Real" e não do CMG J. Novo Palma.

SANTA MADALENA®
MEDICINA DENTÁRIA

Acordos: ADME ADMG ADMFA ADMA

Ortodontia (aparelhos removíveis e fixos)
Dentisteria
Cirurgia
Higiene Oral
Implantes
Rx Panorâmico
Odontopediatria (crianças)
Prótese Dentária

De 2ª a 6ª feira das 09.00 às 20.00 horas - Sábado das 09.00 às 13.00 horas

LISBOA - R. Gomes Freire, 183 1.º - 1150 - 177 Lisboa - Tel: 21 353 46 55/70 - Fax: 21 354 56 40
SINTRA - Av. Dr. Miguel Bombarda, 27, 4.ºB - 2710 - 590 Sintra - Tel: 21 924 34 02 - Fax: 21 924 45 22
ALVERCA - E.N. 10 - N.º8 - (Edifício Cinema) Sala 108 - 2615 - 139 Alverca - Tel: 21 957 36 40 - Fax: 21 957 36 42
TAGUSPARK - Núcleo Central, 185 - 2780 - 920 Porto-Salvo - Oeiras - Tel: 21 421 52 58 - Fax: 21 421 52 59
MONTIJO - Rua Guerra Junqueiro nº 2, 1-B - 2870 - 333 Montijo - Tel: 21 232 17 84 - Fax: 21 232 17 86

www.santamadalena.pt - email: santamadalena@netcabo.pt

Setting Sail

14. Lugre-patacho

A denominação lugre-patacho classifica todo e qualquer veleiro cujo aparelho acomode três ou mais mastros, na condição de que no de vante – traquete – se encontrem dispostas vergas redondas em toda a sua extensão. Por isso, neste mastro, enverga pano daquela sorte, ao passo que nos demais conta com pano latino quadrangular, por norma armado com retranca e carangueja. Além das mencionadas velas, esta armação dispõe ainda de pano latino de proa, velas de entremastro – estas apenas caçadas no intervalo entre os dois mastros situados mais a vante –, e ainda gavetopes, que trabalham em todos os mastaréus à excepção do de vante, recebendo aqueles paus idêntica designação.

Tal como sucede com outros dois casos que abordaremos proximamente, também a denominação desta armação surge a partir da justaposição de dois termos – lugre e patacho –, que, de *per se,* como vimos anteriormente, caracterizam já diferentes aparelhos de veleiro. Compreensivelmente, por isso, o navio desta maneira apelidado reúne características que encontramos nessas mesmas armações. Assim, ao patacho, vai buscar a existência de pano redondo no mastro de vante, enquanto que da parte do lugre herda o pano latino quadrangular e gavetopes, presentes nos demais mastros.

Em nossa opinião esta denominação não passa de um preciosismo, ou de uma forma refinada para qualificar este tipo de armação, reduzindo-se, no essencial, a diferença, entre o patacho e o lugre-patacho, ao simples facto de o primeiro apenas contar com dois mastros, podendo, o segundo, dispor de três ou mais antenas.

Bom de bolina – Diz-se do navio que navega bem com vento escasso, não se verificando, nessa situação, abatimento apreciável nem registo de quebra acentuada na sua velocidade.

Enfunar – Acção do encher das velas por acção do vento. De uma vela cheia e com grande saco diz-se que tem grande enfunamento.

Entesourar – Dispor as velas latinas quadrangulares na denominada posição de asa-de-pombo, mareação por vezes utilizada, embora perigosa, quando se navega com o vento no sector da popa. Esta mareação caracteriza-se pelo facto de, nas citadas circunstâncias, uma das velas armar para bombordo e outra para estibordo, eventualmente uma para barlavento e outra para sotavento, caso não se navegue exactamente à popa arrasada. Os termos tesoura, em borboleta ou dois-ventos podem também ser empregues com o objectivo de caracterizar esta mesma mareação.

Ensacar – Atribui-se este termo quando a vela faz bojo excessivo, podendo este resultar de duas situações distintas. Em primeiro lugar pelo facto de a vela se encontrar mal confeccionada, resultando daqui maior ou menor grau de deformação da sua superfície. Por outro lado, o ensacar pode ser meramente provocado pela simples razão de a vela se encontrar mal mareada, para as condições de vento existentes (marcação e intensidade). Noutro contexto, esta palavra pode prefigurar a situação em que se encontra um navio que não consegue montar a linha que une duas pontas de terra ou cabos. Diz-se então que este se encontra ensacado.

Estiramento da vela – Aumento da superfície de uma vela, geralmente associado à deformação que esta sofre pelo uso intensivo e/ou prolongado, podendo ainda este efeito ficar a dever-se à menor qualidade do pano utilizado na sua confecção.

Joanete – Este termo tanto qualifica o mastaréu que espiga a partir do mastaréu de gávea e do velacho, como designa o pau e respectiva vela redonda que o cruza, sendo que este, contando de baixo, num navio sem vergas dobradas, corresponde à terceira verga.

Latino grande – Vela latina quadrangular, dispondo de retranca e carangueja, que enverga pela testa por ante a ré do mastro grande, no caso vertente, segundo mastro a contar de vante. É também conhecida como vela grande, vela mestra ou vela principal.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**) e mezena (**D**).

Mastaréu de gonzos – Designação pela qual é conhecido o mastaréu que pode ser rebatido, sendo que os gonzos constituem uma espécie de dobradiça ou articulação pesada. Embora pouco exacta, esta expressão pode igualmente ser ouvida para caracterizar o mastaréu de arriar.

Mastaréus – Pau da bujarrona (**E**), mastaréu de velacho (**F**), mastaréu de joanete (**G**), gavetope do grande (**H**) e gavetope da mezena (**I**).

Mau de vela – Esta expressão pode ser utilizada com vários sentidos, com o intuito de qualificar o navio que anda pouco à vela, o que se encontra velicamente desequilibrado, ou ainda aquele que, navegando à vela, arriba ou abate muito.

Popa arrasada – Diz-se do navio que navega com o vento entrando exactamente pela popa, ou cuja marcação vale 180 graus. Embora pouco usual, esta mesma expressão pode ainda ser usada para definir a direcção exacta de popa à proa, com origem na popa do navio.

Repicar – Acção exercida quando se entra com o cabo denominado adriça do pique, cuja finalidade é tão só içar um pouco mais o penol de uma carangueja, e à qual geralmente se recorre com vento mais forte, de maneira a diminuir o saco formado pela vela.

Repique (α) – Nome dado ao ângulo que a carangueja forma com o respectivo mastro. Quando esse ângulo é pequeno, ou quando a vela se encontra excessivamente direita ou sem saco, diz-se que está muito repicada. Quando se navega com vento fraco ou brisa, é conveniente atenuar o repique, que tem como consequência o aumento do saco da vela, maximizando nestas condições o seu rendimento em benefício de uma maior velocidade do navio.

Superfície vélica – A forma curvilínea que as velas adquirem quando cheias torna esta designação mais adequada para classificar a dimensão da respectiva face do que a muito propalada área vélica. Esta última pressupõe o seu desenvolvimento em apenas um plano, o que manifestamente está longe de se ajustar à realidade.

Tomadouro – Cabo de pequena bitola que se enrola em volta do mastro ou verga, contra estes ferrando ou abafando a vela, por intermédio das denominadas voltas de tomadouro.

Velas de proa – Vela de estai (**1**), bujarrona de dentro (**2**), bujarrona de fora (**3**) e giba (**4**).

Velas do traquete – Traquete redondo (**5**), velacho baixo (**6**), velacho alto (**7**) e joanete de proa (**8**).

Velas do grande – Vela grande (**9**) e gavetope do grande (**10**).

Velas da mezena – Mezena (**11**) e gavetope da mezena (**12**).

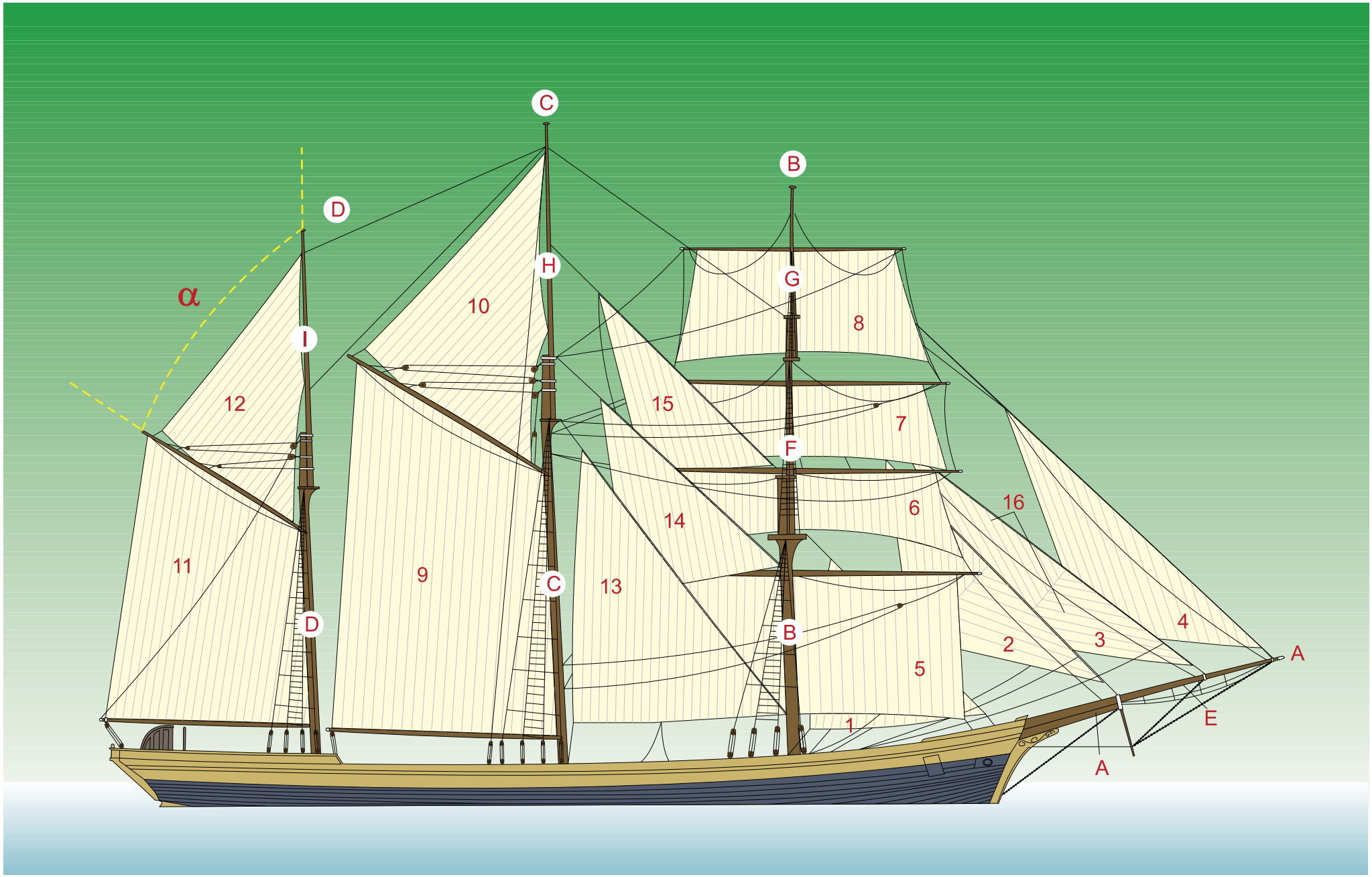
Velas de entremastro – Vela de estai de gávea (**13**), formosa (**14**) e vela de estai do gavetope (**15**).

Vela angulada (**16**) – Nome dado ao pano latino triangular em que os painéis que a constituem são, na parte inferior paralelos à esteira e na parte superior paralelos à valuma. A junção destes, sensivelmente a meio da vela, dá origem a uma costura perpendicular ao gurutil, conferindo um certo reforço ao próprio punho da escota.

Velas de reger – Nome pelo qual, nas armações latinas, são conhecidas as velas içadas nas extremidades de um veleiro, como são os casos da giba, bujarrona, mezena e gavetope. São assim chamadas porque a sua acção exerce grande influência sobre o governo e a manobra do navio.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço



Lugre-patacho

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 410 • ANO XXXVII

JULHO 2007 • MENSAL • € 1,50

Dia de Portugal, de Camões, e das Comunidades Portuguesas

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

A Marinha dispõe de um conjunto de meios navais especialmente equipados para a execução de actividades no âmbito da oceanografia, da hidrografia, da geologia marinha, da monitorização ambiental e do apoio a operações navais.

Na execução daquelas tarefas são empenhadas as seguintes unidades: dois navios oceânicos, da classe D. Carlos I, (NRP "D. Carlos I" e NRP "Almirante Gago Coutinho"), dois com capacidade costeira, da classe Andrómeda (NRP "Andrómeda" e NRP "Auriga") e três lanchas portuárias (UAM "Atlanta", UAM "Coral" e UAM "Fisália").

NRP "D. Carlos I"

NRP "Almirante Gago Coutinho"

NRP "Andrómeda"

NRP "Auriga"

UAM "Atlanta"

UAM "Coral"

UAM "Fisália"

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 410 • Ano XXXVII
Julho 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

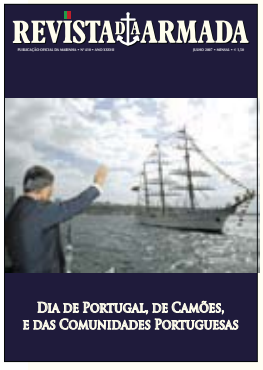


Foto
1SAR FZ Pereira

ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

5
Comemorações do 10 de Junho.

10
Controlar Remotamente o Mar.

13
A conversão do NRP "Alm. Gago Coutinho" em navio hidro-oceanográfico.

22
Sociedade de Geografia de Lisboa
Último Quartel do Século XX
O Consulado da Marinha

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS 2
PONTO AO MEIO DIA 4
14º ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES 7
CURSO DE FORMAÇÃO DE SARGENTOS DAS CLASSES HOMÓNIMAS 8
ECOS DO DIA DA MARINHA 16
A MARINHA DE D. JOÃO III (25) 18
NOS 450 ANOS DO ESTABELECIMENTO DOS PORTUGUESES EM MACAU 2ª PARTE 19
ARSENAL DO ALFEITE 24
CONSERVAÇÃO E MUSEOLOGIA DE MÃOS DADAS.... NO MUSEU DE MARINHA 25
70º ANIVERSÁRIO DO "CREOULA" 28
PÁGINA DA SAÚDE 3 / NOTÍCIA 29
HISTÓRIAS DA BOTICA (52) 30
CONVÍVIOS 31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA 33
NOTÍCIAS PESSOAIS / NOTÍCIAS 34
SETTING SAIL CONTRACAPA

NRP "Almirante Gago Coutinho"

Um reforço significativo da capacidade hidro-oceanográfica nacional

Compete à Marinha garantir as capacidades necessárias para executar as operações de carácter militar e dispor de meios, com capacidade oceânica e costeira para, complementarmente, executarem outras tarefas de serviço público.

Os navios hidrográficos da Marinha executam actividades relacionadas com as ciências e técnicas do mar, tendo em vista a sua aplicação militar e contribuem, complementarmente, para o desenvolvimento do País nas áreas científica e da defesa do ambiente marinho.

O Agrupamento de Navios Hidrográficos dispõe de quatro navios: dois com capacidade costeira, NRP "Andrómeda" e NRP "Auriga" (classe Andrómeda) e dois navios oceânicos, NRP "D. Carlos I" e NRP "Almirante Gago Coutinho" (classe D. Carlos I). O emprego operacional destas unidades navais abrange a execução de um amplo conjunto de tarefas, designadamente no âmbito da instrução, da oceanografia, da hidrografia, do assinalamento marítimo e da monitorização ambiental. Sob o comando operacional do Comando Naval, os navios hidrográficos estão colocados na subordinação directa do Instituto Hidrográfico (IH) no que respeita aos aspectos técnicos da execução das suas missões.

Os navios da classe Andrómeda entraram ao serviço na segunda metade da década de oitenta, tendo sido construídos no Arsenal do Alfeite de acordo com requisitos operacionais definidos pela Marinha. São navios versáteis, capazes de embarcar e operar equipamentos diversificados , e foram concebidos para operar em zonas costeiras e portuárias. São frequentemente utilizados por outros organismos de investigação do Estado e fundamentais para o projecto das Rotas Seguras de Acesso aos Portos Nacionais.

A capacidade hidro-oceanográfica oceânica reside nos navios da classe D. Carlos I, dispondo estas unidades de sistemas e equipamentos "state-of-the-art", desenvolvendo a sua actividade ao nível dos melhores padrões de âmbito mundial.

O NRP "D. Carlos I"passou ao estado de armamento em 1997 e concluiu a sua adaptação a navio hidro-oceanográfico em 2004. Foi equipado com um sistema sondador multifeixe, perfiladores acústicos de correntes, guinchos oceanográficos, aparelhos de força e novos laboratórios. Desde Maio de 2004, com a actual configuração, tem vindo a efectuar múltiplas missões de carácter científico, com destaque para os levantamentos hidrográficos para o projecto da extensão da plataforma continental, campanhas para o estudo do canhão da Nazaré, apoio ambiental a operações navais e apoio à comunidade científica nacional.

O NRP "Almirante Gago Coutinho" foi transferido para Portugal em 2000, estando actualmente na fase final do processo de conversão em navio hidro-oceanográfico. Para além de equipamentos idênticos aos existentes no NRP "D. Carlos I", financiados pelo MDN/ Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental e instalados pela Marinha , foi equipado com novos sistemas para trabalhos de geofísica e geologia marinha, designadamente um "Sub-Bottom Profiler" e um guincho para efectuar recolha de amostras geológicas do fundo do mar. Com a sua configuração o NRP "Almirante Gago Coutinho" garante complementaridade com o outro navio da classe nos domínios da geofísica e geologia marinha. Até finais de 2008 prevê-se um elevado empenhamento operacional do navio, maioritariamente em apoio aos trabalhos em curso para a extensão da plataforma continental portuguesa. Saliente-se que, desde 2004, e no âmbito deste projecto, o NRP "D. Carlos I" já efectuou a cobertura do fundo do mar numa área equivalente a cinco vezes o território de Portugal.

Parte do investimento aplicado no equipamento do NRP "D. Carlos I", e previsto efectuar ainda no NRP "Almirante Gago Coutinho", resulta de financiamento já disponibilizado e a conceder pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, de acordo com um protocolo celebrado em 1999. Como contrapartida, a Marinha assumiu atribuir, anualmente , 75 dias de cada navio para missões em apoio da comunidade científica nacional.

No âmbito militar, o emprego dos navios hidro-oceanográficos no apoio ambiental às operações navais tem sido realizado com sucesso durante os exercícios navais. As metodologias de avaliação e treino da Flotilha foram bem assimiladas e permitiram elevar o desempenho global das suas guarnições. A participação de um navio da classe D. Carlos I no "Hydrographic Operational Sea Training" (HOST) no Reino Unido, a efectuar assim que o planeamento operacional e os recursos o permitam, constituirá uma oportunidade de inovação e melhoramento que produzirá reflexos positivos na operação dos demais navios do Agrupamento de Navios Hidrográficos.

A partir do segundo semestre de 2007 a Marinha passará a dispor de quatro navios hidro-oceanográficos e de três unidades auxiliares de Marinha adaptadas para trabalhos de hidrografia e oceanografia . Este conjunto de meios operacionais virá facilitar o cumprimento dos objectivos estabelecidos na Directiva Sectorial Oceanográfica e Hidrográfica, aprovada pelo Almirante CEMA em 2006. No contexto presente importa assegurar o equilíbrio entre o emprego estritamente militar dos navios da classe "D.Carlos I" e a sua utilização técnico-científica civil, seja no âmbito das actividades hidro-oceanográficas do Instituto Hidrográfico, seja no apoio à comunidade científica nacional ou na execução de acções de política externa nacional. Nesta perspectiva, a eventual utilização destes navios em missões NATO (por exemplo, apoio de "Rapid Environmental Assessment" (REA) integrado na NATO RESPONSE FORCE) ou a sua utilização em missões de cooperação no espaço lusófono, deverá ter necessariamente em atenção a contribuição a prestar à comunidade científica prevista no protocolo anteriormente referido, bem como as missões do Plano de Actividades do Instituto Hidrográfico.

O cenário descrito constitui um ambicioso desafio para o futuro das actividades hidro-oceanográficas da Marinha. Haverá, contudo, que ter em consideração: as longas e continuadas tarefas a desempenhar pelos dois navios oceânicos, tradicionais recordistas em horas de navegação anuais; os recursos humanos qualificados e experimentados para satisfazer as necessidades dos navios e das brigadas hidrográficas; a obtenção e manutenção de elevados padrões e qualificações do pessoal militar e civil da lotação do IH; e , não menos importante, a escassez de pessoal técnico-científico apto a operar alguns dos novos sistemas instalados e a instalar nos navios. Desejavelmente, a nova lei orgânica do IH, compatibilizando o estatuto de OCAD e de Laboratório do Estado, permitirá a utilização de ferramentas de gestão suficientemente flexíveis para tornear algumas das dificuldades que se perspectivam a curto e médio prazo. A Marinha e o País muito terão a ganhar com um Instituto Hidrográfico apostado em continuar a desempenhar um papel de excelência na investigação do mar e uma capacidade naval hidro-oceanográfica dotada de meios humanos e materiais prontos, disponíveis e aptos a satisfazer as reais necessidades das comunidades , militar e civil, que servem.

José Augusto de Brito
VALM

COMEMORAÇÕES DO 10 DE JUNHO

Realizaram-se em Setúbal as cerimónias alusivas às comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas.

O Presidente da República, e Comandante Supremo das Forças Armadas embarcou no NRP "Centauro", escoltado pelo NRP "Dragão" e pela UAM "Vendaval" da Polícia Marítima, tendo passado revista aos navios "Sagres", "Vasco da Gama" e "João Coutinho" que se encontravam fundeados no Sado.

Ao passar pelos navios foram executadas as honras militares com as guarnições estendidas, destacando-se o N.E. "Sagres" com a guarnição estendida nas vergas.

O Presidente da República desembarcou depois no cais de Setúbal, e dirigiu-se para o local onde ia decorrer a cerimónia militar, que incluía uma parada militar das Forças Armadas, comandadas pelo CALM Carvalho Abreu, Comandante do Corpo de Fuzileiros, integrando as seguintes unidades e meios: Banda da Armada; Bloco de Estandartes Nacionais representativos de Unidades da Marinha, do Exército, da Força Aérea, sendo um da Liga de Combatentes, e a Escolta de Honra, constituída por uma Companhia de Fuzileiros; um Batalhão dos Estabelecimentos Militares de Ensino do Exército constituído por alunos do Colégio Militar, do Instituto de Odivelas e do Instituto Militar dos Pupilos do Exército; um Batalhão de Cadetes integrando uma companhia da Escola Naval, uma companhia da Academia Militar e uma companhia da Academia da Força Aérea; um Batalhão de militares da Escola de Tecnologias Navais da Marinha, da Escola de Sargentos do Exército e do Centro de Formação Militar e Técnica da Força Aérea; um Batalhão da Marinha; dois Batalhões do Exército; um Batalhão da Força Aérea.

As Forças em Parada prestaram as honras regulamentares, com a Banda da Armada executando o Hino Nacional e simultaneamente a fragata "Vasco da Gama" fundeada em frente à Tribuna executou uma salva de 21 tiros.

Seguiu-se a homenagem aos Mortos que incluía uma prece feita pelo Bispo das Forças Armadas e Segurança, D. Januário Torgal Ferreira.

Depois de saudar as entidades presentes, o Presidente da República pronunciou a seguinte alocução:

"Celebramos hoje, 10 de Junho, o muito que nos distingue como Nação. Este é o dia em que, exaltando a nossa história multi-secular, relembramos a nossa singular cultura, o dia em que, reafirmando a particular vocação de nos abrirmos ao Mundo, evocamos a aventura da portugalidade. É também um dia de comunhão de sentimentos em torno da Alma e do Sentir Português.

Comemorar não é apenas revisitar o passado, é também procurar na História o suporte anímico e a fonte de inspiração para trilhar os caminhos do presente e dar resposta ao imperativo de continuar Portugal.

Comemorar é fazer do futuro um desafio exaltante que a todos mobilize. É prosseguir um projecto que assegure a prosperidade e o bem-estar dos portugueses, ao mesmo tempo que contribui para um mundo mais livre, mais seguro, mais justo e solidário.

Ao rever-se, orgulhoso na sua História, Portugal também se revê nas suas Forças Armadas.

A acção da Instituição Militar foi decisiva nos momentos mais marcantes da vida da Nação. Com coragem, abnegação e elevado sentido patriótico, os soldados portugueses têm sabido contribuir para a defesa e o prestígio do País, seja nos campos de batalha, onde o dever os chamou, seja nos momentos em que foi necessário restaurar a dignidade nacional ou devolver os destinos da Nação ao seu legítimo soberano – o povo português.

Foto Luís Filipe Catarino, Presidência da República Portuguesa

Uma palavra de homenagem e particular respeito é devida, nesta cerimónia, aos antigos combatentes, testemunhos vivos e protagonistas da nossa História recente.

A associação das Forças Armadas às comemorações do Dia de Portugal sublinha o carácter eminentemente nacional da Instituição Militar, cujo percurso histórico se confunde com o da Nação.

O papel das Forças Armadas é insubstituível, pois a segurança é essencial ao desenvolvimento, ao bem-estar económico e social e à qualidade de vida dos cidadãos, fins prioritários do Estado e objectivos nobres da acção política.

Detentoras de uma forte herança histórica e cultural e constituindo uma notável escola de cidadania, as Forças Armadas vêm acompanhando o esforço de modernização do País, adaptando-se à rápida evolução dos saberes e das competências da sociedade de informação e a uma nova tipologia de conflitos ditada pelas novas realidades geo-estratégicas.

Tenho podido testemunhar como as Forças Armadas são hoje uma organização rejuvenescida e aberta à mudança, que se fortalece com as novas gerações que integram os seus efectivos.

Pude constatar, nos jovens que hoje servem Portugal como militares, no território nacional e no estrangeiro, o mesmo entusiasmo, a mesma disponibilidade, o mesmo espírito de solidariedade e vontade de servir que tenho encontrado no melhor da juventude portuguesa.

Em apenas 30 anos, as Forças Armadas Portuguesas reduziram o seu efectivo de mais de 300 milhares de homens para pouco mais de 40 mil elementos. Adaptaram a sua doutrina, evoluindo para uma força de projecção e de reacção rápida, incorporaram o serviço militar feminino e abandonaram o serviço militar obrigatório. Nos últimos 15 anos, internacionalizaram-se, projectando cerca de 24 mil militares para o exterior.

As Forças Armadas levaram a cabo uma das reformas mais profundas no âmbito da Administração Central do Estado, mostrando ser uma organização viva, flexível e dinâmica. O seu processo de transformação atravessa agora um novo ciclo que, como Comandante Supremo, tenho procurado acompanhar e incentivar.

Este novo ciclo radica na necessidade inadiável de privilegiar uma melhor ligação e complementaridade entre os Ramos, promover a racionalização dos meios e reforçar a componente operacional conjunta.

O reforço da acção conjunta é um objectivo que deve ser alcançado em futuro próximo. Para o efeito, tornam-se cruciais a reorganização da estrutura superior de defesa, o emprego operacional das forças e a racionalização de serviços comuns.

Importa definir e concretizar o reforço de competências do Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, criar um Comando Operacional Conjunto e promover as reformas relativas ao ensino superior militar e aos serviços de saúde.

Há que prosseguir este caminho e manter o ímpeto reformista, com determinação política e

a indispensável colaboração das chefias militares, visando encontrar as soluções mais consentâneas com o interesse nacional e com a especificidade das Forças Armadas.

Qualquer processo de transformação implica investimento. A execução das Leis de Programação Militar e de Programação de Infra-estruturas constituem, por isso, peças chave da modernização e operacionalidade do Sistema de Forças Nacional.

São investimentos avultados mas necessários, que podem e devem ser rentabilizados, alargando o seu emprego a outras missões de interesse público, para além das de natureza estritamente militar, evitando a duplicação de meios e promovendo o aproveitamento de recursos humanos altamente qualificados.

Militares,

O cabal cumprimento da missão atribuída às Forças Armadas é um elemento que a Nação toma por seguro e que, estou certo, a Instituição Militar assume com elevado sentido de dever.

Foi assim ao longo de cerca de 15 anos de presença militar na Bósnia-Herzegovina, contribuindo para a realização de um projecto de futuro para aquele jovem país europeu, ou mais recentemente, na República Democrática do Congo, na ajuda à consolidação do processo democrático naquela região de África.

É assim no Kosovo, em defesa da segurança e da estabilidade na Europa; é assim no Afeganistão, combatendo os flagelos do terrorismo e do narcotráfico; é assim no Líbano, para restabelecer as condições de vida de uma população martirizada pela guerra. É assim em tantos outros locais, onde militares portugueses contribuem para a salvaguarda da paz e da segurança internacional, promovendo os valores da liberdade, da democracia e do respeito pelos direitos humanos.

São novas missões, ao serviço de causas nobres, não isentas de riscos, que têm de ser compreendidos e assumidos como inerentes à condição militar. São missões onde os nossos militares ombreiam com os melhores, confirmando o sentido de serviço, a competência e o elevado grau de preparação que os caracteriza.

Devo dizer aos Portugueses que a reconhecida qualidade do desempenho das nossas Forças Armadas tem permitido a Portugal, como país soberano, reforçar o seu estatuto enquanto membro das diferentes organizações internacionais em que nos inserimos.

É importante que os Portugueses estejam conscientes do contributo das Forças Armadas para a sua própria segurança, pela participação na resolução de conflitos com possíveis incidências, directas ou indirectas, em Portugal, e pelo crédito assim firmado nas organizações internacionais de Segurança e Defesa e junto de países amigos ou aliados.

E é também importante que os Portugueses se apercebam, em particular neste Dia de Camões, do contributo que as Forças Armadas, nas suas missões externas, têm proporcionado à difusão das nossas tradições e cultura, do modo de ser português e da nossa capacidade de nos relacionarmos com os outros povos.

Militares,

É esta forma portuguesa de estar no mundo e os valores que ela encerra que hoje, Dia de Portugal, quis sublinhar perante vós. Valores como tradição, honra e disciplina, mas também determinação, audácia e inconformismo. Valores que comportam significados muito especiais, valores de um Povo, sonhador e corajoso, que foi capaz de transformar em difícil o que parecia impossível e alcançar o que se julgava inatingível.

Foto Luís Filipe Catarino, Presidência da República Portuguesa

Os complexos desafios que hoje se colocam às Forças Armadas não são maiores do que o sentido de serviço, a competência e o profissionalismo de que têm dado provas e que, como seu Comandante Supremo, muito me apraz, hoje, relevar.

Exorto-vos pois a prosseguir a vossa missão patriótica, na certeza de que, assim, continuareis a honrar Portugal."

A cerimónia encerrou com o desfile das Forças em Parada, constituída por unidades apeadas e motorizadas. Meios aéreos sobrevoaram o local no momento do desfile.

O Presidente da República deslocou-se depois para o edifício do Porto de Setúbal, onde se realizou uma Sessão Solene. Falou em primeiro lugar o Presidente da Comissão Organizadora das Comemorações, seguindo-se o Presidente da República de que se salienta:

"Comemora-se hoje o Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas.

Neste dia de festa, celebramos a nossa identidade colectiva, a identidade de uma nação que se revê no maior dos seus poetas e que sente orgulho na sua história.

Celebramos também a nossa condição de povo que não se conformou com a escassez do seu território e que, desde muito cedo, rumou a outras paragens e estabeleceu contactos em todo o mundo.

... ...

Portugal pode orgulhar-se de ter sabido, no passado, aproveitar os condicionalismos geográficos para sobreviver como povo e para aproximar os povos.

O oceano que lhe serve de fronteira serviu-lhe também de porta, através da qual se fez ao largo e foi em busca da sorte que nem sempre encontrou aqui, no pequeno rectângulo, neste «anfiteatro levantado em frente ao Atlântico», como lhe chamou Oliveira Martins.

O ciclo do império encontra-se definitivamente encerrado. Mas a obra que os Portugueses realizaram não desapareceu, nem ficou perdida no tempo.

Longe de ser apenas uma recordação nostálgica, essa obra permanece viva, quer em cada uma das muitas paragens onde constituímos comunidades, quer nessa rede global de contactos em que o planeta está hoje transformado.

O património que perdura nos vários centros em que se fixou a diáspora portuguesa é valiosíssimo. Tanto do ponto de vista material, como, sobretudo, do ponto de vista espiritual.

A língua que falamos foi a primeira, nos tempos modernos, a cruzar os oceanos e a ligar toda uma diversidade de culturas. Ainda hoje, ela é partilhada como língua oficial por oito Estados independentes, sem contar com as muitas comunidades de emigrantes que nela continuam a exprimir-se e a comunicar.

Em vários continentes, são inúmeras as igrejas, os edifícios civis, os fortes militares e outro tipo de monumentos construídos pelos portugueses, alguns dos quais têm vindo, felizmente, a ser restaurados.

Ainda no princípio deste ano, durante a visita de Estado que fiz à Índia, tive oportunidade de apreciar o património que aí deixámos, sobretudo em Goa. Impressionou-me vivamente a forma como os testemunhos da nossa presença nessas paragens perduram ainda em tantos monumentos, em tantos aspectos da cultura local e, mais importante ainda, na memória das gentes.

Um pouco por toda a parte, as marcas portuguesas são visíveis em diversas manifestações culturais, assim como em objectos artísticos ou de uso comum, que integram hoje o património de muitos dos povos com os quais estivemos em contacto.

... ...

Foi Portugal quem primeiro levou a Europa ao encontro de outros povos, tornando assim real e concreto o universalismo que é timbre dos valores europeus.

Os portugueses que andaram por África e pelas Índias, pelo Brasil e pelo Extremo-Oriente,

foram por muitos anos a Europa fora da Europa, o rosto visível da civilização europeia nos quatro cantos do mundo.

A Europa é, naturalmente, o nosso espaço geográfico, político e cultural. No mapa que Fernando Pessoa imaginou, em versos bem conhecidos, a Europa fita o Ocidente e «o rosto com que fita é Portugal».

... ...

A nossa proximidade geográfica em relação ao Atlântico, que permitiu a gesta dos descobrimentos, constitui hoje, porventura mais do que nunca, um potencial que ainda não fomos capazes de explorar como devíamos. Foi por conhecermos o mar como ninguém que conseguimos, no passado, ir tão longe.

Há todo um conjunto de factores históricos, económicos, ambientais e científicos para que Portugal encontre novamente no mar um dos seus mais importantes vectores de afirmação e desenvolvimento.

Dispomos de uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas da Europa, de um património oceânico que é único e de recursos geológicos, minerais, biotecnológicos e energéticos muito relevantes. Mas a verdade é que não só o nosso património ligado ao mar se encontra sub-aproveitado, como a própria ligação dos Portugueses ao mar se caracteriza por um certo alheamento.

Tanto no passado como em anos recentes, realizaram-se inúmeros estudos sobre a aposta portuguesa no mar. Já se identificaram, em diversas ocasiões, as facetas e as virtualidades daquilo a que muitos designam pelo«cluster do mar».

Mas não basta o mero sublinhar do nosso potencial, nem a retórica das virtualidades da aposta no mar. É preciso passar à acção, tirar partido das oportunidades geradas pela economia do mar e enfrentar, com determinação, as ameaças que sobre ele impendem, tais como a poluição, as alterações climáticas e o desordenamento da orla costeira.

Tenciono dedicar a próxima Jornada do Roteiro para a Ciência às Ciências e Tecnologias do Mar. Terei, certamente, oportunidade de mostrar os bons exemplos de investigação, desenvolvimento e inovação que existem neste domínio.

... ...

A preservação do espaço que habitamos, assim como do património que herdámos, são dois elementos decisivos para o reforço da nossa identidade comum.

É preciso não abandonar, nem perder de vista, aquilo que fomos, se queremos estar à altura das nossas responsabilidades, individuais e colectivas, para que Portugal continue a ter uma presença marcante no concerto das nações.

Conforme tive oportunidade de lembrar na mensagem de Ano Novo, "para estarmos entre os melhores, devemos ter a ambição de estabelecer metas exigentes, que a todos comprometam e responsabilizem". Repito: "todos". A tarefa é de todos.

Neste Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, devemos olhar o passado como uma prova de que podemos fazer mais e melhor no futuro.

Sei que o podemos fazer. Sei que podemos vencer as dificuldades de hoje. Sei que podemos deixar aos Portugueses de amanhã um Portugal digno da sua história."

Seguiu-se a cerimónia de entrega de condecorações a personalidades civis e militares.

14º ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES

Homenagear os heróis do passado com o olhar no futuro

Decorreu em 10 de Junho, Dia de Portugal, em Belém, o já tradicional Encontro Nacional de Combatentes que ali juntou milhares de cidadãos, sobretudo antigos combatentes e seus familiares

As celebrações foram precedidas por uma missa muito participada na Igreja dos Jerónimos e constaram de um programa que teve por ambiente a zona ribeirinha junto ao Monumento aos Combatentes. Aí, as cerimónias foram iniciadas pelo Presidente da Comissão Executiva do 14º Encontro, o Almirante Vieira Matias, que, numa breve alocução, deu as boas vindas aos Antigos Combatentes, aos convidados de honra, com realce para o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, em representação do Ministro, que incluíam ex-Chefes do Estado-Maior das Forças Armadas, condecorados com a Torre e Espada, Presidente da Liga dos Combatentes, "sponsors", antigos oradores, etc. O Almirante salientou a importância de relembrar à nossa sociedade os sacrifícios, às vezes extremos, que muitos Portugueses fizeram ao longo da nossa história para que hoje possamos ter a força moral e o orgulho nacional necessários à construção de um amanhã cada vez mais digno e prestigiante para Portugal.

Na linha de Encontros anteriores, seguiu-se uma cerimónia inter religiosa com orações proferidas por um Capelão católico da Marinha e pelo Iman da Mesquita de Lisboa, em memória de Católicos e de Muçulmanos que, juntos, morreram por Portugal. Na assistência, era notória a presença de muçulmanos, sobretudo de origem africana.

Falou a seguir o orador convidado, Prof. Doutor Ernâni Lopes, que com o brilho e a profundidade que lhe são reconhecidos seguiu o conceito de honrar o passado com uma visão prospectiva. Disse, a abrir, que por não ter sido combatente: "Não vos posso falar de operações militares em que tenha participado; quero falar-vos como mais um cidadão entre nós - que todos o somos. O que nos irmana é o sentido do dever para com a Pátria, o sentido de responsabilidade de cidadania";…." Não vos falo do passado; quero, absolutamente, falar-vos sobre o futuro".

O orador desenvolveu, depois, o seu raciocínio, afirmando: "O vosso combate em África não pode ser visto no quadro limitado da circunstância histórica de 1961 a 1974"…."O vosso esforço não foi perdido, nem inútil, nem vazio; ele insere-se num longo processo histórico inevitavelmente revestido das 2 faces de Janus: vendo o passado e perscrutando o futuro".

Os momentos mais emotivos foram vividos a seguir com a Homenagem aos Mortos em Combate, marcada pelos clarins a tocarem a silêncio, que seria quebrado pelo vibrante toque de alvorada a glorificar também o futuro. As coroas de flores vieram depois marcar a homenagem de individualidades e instituições presentes.

A emoção visível no rosto dos Antigos Combatentes acentuar-se-ia com a leitura de um poema de Viçoso Caetano, como que preparando para o imediato entoar em coro do Hino Nacional, tocado pela Banda do Exército e liderado pela excelente voz da cantora Alexandra. Ao mesmo tempo, uma corveta da Marinha, o NRP "Afonso Cerqueira", salvava com 21 tiros e aeronaves da Força Aérea, algumas delas velhas companheiras de África, sobrevoavam o local.

A expressão do sentir dos participantes, Antigos Combatentes ou familiares dos Mortos, teve continuidade na deposição individual de flores junto ao Monumento. Muitos ramos ou singelas flores foram homenagem aos que "apenas ajoelharam perante o altar da Pátria".

A encerrar as cerimónias houve uma largada de pára-quedistas militares, a marcar também o início do convívio que se iria prolongar pela tarde nas zonas envolventes ao Monumento com merendas e refeições adquiridas no local.

O CURSO DE FORMAÇÃO DE SARGENTOS DAS CLASSES HOMÓNIMAS

A formação na Marinha tem vindo a sofrer uma profunda alteração, na sequência da implementação do Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM), que levou à reestruturação das Escolas e dos modelos de formação e à revisão, que ainda decorre, de toda a documentação dos cursos ministrados nas Escolas e Centros de Formação Profissional da Marinha.

No que respeita aos cursos as modificações produzidas traduziram-se, de uma forma mais visível, na implementação do Curso de Formação de Praças (CFP) em substituição do anterior Curso de Formação de Grumetes (CFG). Apesar de menos visível, mas de idêntica dimensão, ocorreu também uma profunda alteração do Curso de Formação de Sargentos (CFS) das classes homónimas[1].

A estrutura curricular do CFS foi remodelada[2] tendo os seus conteúdos sofrido uma alteração profunda com a adequação à nova realidade e às necessidades da Marinha, que resultou, entre outros, na homogeneização das competências pessoais e militares-navais inerentes ao posto, na fixação de igual duração para todas as classes, e em estruturas curriculares baseadas nos mesmos pressupostos e constituídas por fases distintas, ministradas em diferentes escolas/estabelecimentos de ensino de acordo com as suas valências.

O CFS[3] permite a habilitação técnico-profissional e aquisição de conhecimentos para o ingresso[4] na categoria de Sargento dos Quadros Permanentes (QP) e para o exercício de funções próprias de cada classe.

ADMISSÃO

A frequência do curso é efectuada através de requerimento ao Chefe do Estado-Maior da Armada, e é sujeita a concurso de admissão, sendo necessário que as praças dos QP e primeiro-marinheiros do Regime de Contrato das classes homónimas tenham completado[5] 4 anos de serviço efectivo, estejam habilitados com o 11º ano de escolaridade e possuam idade não superior a 38 anos[6].

O concurso, regulamentado por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº34/00[78], de 10 de Julho, é eliminatório e está estruturado em 6 fases sequenciais:

1. Avaliação do mérito militar dos candidatos - Avaliação efectuada pela Repartição de Sargentos e Praças, com base nas avaliações individuais, da formação, disciplinar e complementar existentes no processo individual;

2. Apreciação da aptidão física e psíquica – Avaliação da aptidão física mediante a realização de inspecções médicas, provas de valor físico ou provas específicas[9];

3. Realização de exames psicológicos – Avaliação da capacidade para a aquisição de conhecimentos, atitudes e perícias presentes nos objectivos do curso e na avaliação do perfil do militar;

4. Prestação de provas de aptidão técnico-naval (PATN) – Prova escrita, abrangendo matérias relacionadas com os padrões navais e funcionais exigidos para o posto, de cabo, e classe, respectivamente;

5. Apreciação curricular – Valorização de diversos factores como habilitações académicas, desempenho específico, tempo de serviço efectivo e de embarque;

6. Classificação e ordenamento dos candidatos – Ordenamento dos candidatos, mediante os resultados obtidos nas fases anteriores.

Qualquer uma das fases é eliminatória, sendo o militar excluído se não lograr aproveitamento numa delas. Após a ordenação, os candidatos são apreciados por um Júri que elabora a relação dos candidatos aprovados, ordenados por ordem decrescente de classificação, de acordo com as vagas existentes em cada classe.

ESTRUTURA

O actual CFS possui uma duração de 1975[10] horas de formação (cerca de 14 meses) ministradas à razão de 7 horas diárias. A sua estrutura curricular remodelada, à semelhança dos restantes cursos, encontra-se subdividida em diversas fases curriculares, organizada em módulos, os quais poderão ainda ser divididos em sub-módulos (disciplinas). O Estágio Técnico-Militar para ingresso na categoria de Sargentos Músicos (ETM-B), de menor duração, está estruturado de forma semelhante ao CFS, correspondendo à Formação Geral Comum, na sua quase totalidade, com uma duração de 501 horas de formação[11] (cerca de 4 meses) sendo frequentado em conjunto com as restantes classes.

As fases curriculares constituintes do CFS, desde a 2ª edição de 2005/06, são:

1. Formação Académica[12] – Frequentada apenas pelos formandos não habilitados com o 12ºano, visa a obtenção deste grau e o preenchimento da condição prevista no artº130 do EMFAR. Nesta fase, os formandos, através do ensino recorrente, no Centro Naval de Ensino a Distância (CNED), deverão realizar as unidades capitalizáveis equivalentes[13] ao 12ºAno do Nível de Regime Geral, logrando classificação a quatro disciplinas: três obrigatórias (Português, Matemática e Inglês) e uma opcional (de entre as disciplinas de Físico-Química, Economia e Geometria Descritiva). Esta fase traduz-se em 480 horas de estudo acompanhado em sala de aula, distribuídas ao longo do curso. Os formandos que a frequentam iniciam o curso em 01 de Junho e os restantes em Setembro, sendo os meses de Junho e Julho destinados exclusivamente a esta formação, à razão de 6 horas/dia, sendo o mês de Agosto destinado ao gozo da licença de férias.

2. Formação Geral Comum[14] – Formação comum a todas as classes, que visa essencialmente a obtenção das competências pessoais e militares-navais inerentes ao novo posto, nomeadamente:

- Reconhecer a organização e o enquadramento legal e regulamentar da Marinha;
- Reconhecer as técnicas de Comunicação utilizadas na Marinha;
- Demonstrar conhecimentos e técnicas básicas de Marinharia e Navegação;
- Demonstrar conhecimentos e técnicas de Segurança e Preservação Ambiental;
- Utilizar Tecnologias de Informação e Comunicação;
- Demonstrar capacidade de organização e liderança de subordinados e capacidade de organização de trabalho em equipa;
- Incrementar a proficiência em Língua Inglesa como língua estrangeira, ao nível das quatro[15] competências linguísticas;
- Reconhecer os conceitos da Logística e Abastecimento Naval na gestão de dotações de material;
- Reconhecer os princípios da Gestão da

Qualidade e a doutrina e os procedimentos do Sistema de Gestão da Manutenção;

- Executar as actividades do militar da Armada, nos domínios da Infantaria e do Armamento Portátil;

- Demonstrar uma condição física geral compatível com a actividade militar - naval.

Esta fase, com 763 horas de formação, é constituída pelos módulos, e sub-módulos, de Cultura e Organização Militar (Organização e Regulamentos, Técnicas de Comunicação[16]), Formação Geral Naval[17] (Marinharia, Navegação), Liderança, Segurança e Ambiente, Tecnologias da Informação e Comunicação, Língua Inglesa, Logística e Manutenção (Logística, Manutenção[18]) e Actividades Circum-escolares (Infantaria, Educação Física, Palestras várias).

3. Formação Técnica I – Formação específica e distinta para cada classe, que visa a obtenção das competências técnicas específicas da classe, no novo posto, é constituída por módulos e sub-módulos específicos e possui uma duração de 612 horas.

4. Formação Técnica II – Esta fase com uma duração de 35 horas[19], visa o aprofundamento dos conhecimentos de Língua Inglesa no domínio técnico aplicável a cada classe. Em três dos CFS[20] visa também o aprofundamento dos conhecimentos técnicos em áreas específicas. Esta formação só se realizará quando todos os formandos estiverem habilitados com o 12º ano, em alternativa à formação académica.

5. Prova de Aptidão Profissional

Esta prova assume, transitoriamente, o carácter de trabalho escrito com a natureza de monografia[21], com o objectivo de demonstrar a capacidade para integrar os conhecimentos, perícias e atitudes adquiridas ao longo da formação, e especificamente:

- Desenvolver conhecimentos teóricos e práticos em áreas relevantes para o exercício de cargos e funções atribuíveis aos formandos e/ou em assuntos abordados durante o curso;

- Desenvolver as competências dos formandos, designadamente no que respeita à utilização de metodologias para investigação e análise sobre um tópico específico;

- Avaliar a capacidade dos formandos para estudar e apresentar um tema seleccionado.

Este trabalho, realizado individualmente ou em grupo, versa sobre um tema escolhido pelo(s) formando(s) de entre uma lista proposta pela Escola ou, em alternativa, proposto pelo(s) formando(s). Na monografia serão privilegiados temas com afinidade com os conteúdos funcionais das classes e/ou relacionados com os assuntos que foram objecto de tratamento durante o curso ou, ainda, que se revistam de evidente interesse para a Marinha. Posteriormente serão objecto de uma curta apresentação oral, em sala de aula, efectuada pelos formandos que a elaboraram. Para o seu desenvolvimento e apresentação, os formandos dispõem de 120 horas de formação.

6. Estágio

O estágio visa proporcionar aos formandos, em contexto de trabalho, a prática assistida dos conhecimentos e competências adquiridos durante o curso, sendo realizado em Unidades e Organismos da Marinha, preferencialmente Unidades Navais, na extensão possível as unidades de futura colocação dos formandos. O estágio decorre durante 60 dias, úteis e não úteis, sendo os formandos integrados no serviço a que irão pertencer por inerência do posto e da classe. Estes são acompanhados por um oficial nomeado para o efeito (OC – Oficial Coordenador), estando a sua avaliação a cargo dos Comandos das unidades onde decorre o estágio.

A actual distribuição das fases constituintes do CFS é exemplificada no esquema abaixo.

Período	01Jun-31Jul	Agosto	01Setembro – 15 Agosto	Agosto	Setembro	01Out-30Nov
Fase	**Formação Académica (246h)**	**Férias**	**Fase geral comum (763h) Fase técnica I (612h) Formação académica (214h)**	**Férias**	**Monog. (120h) F.A.(20h)**	**Estágio 2 meses**
Razão	6 h / dia	N.A.	7h / dia	N.A.	7h/dia	N.A.

Esquema do CFS, com formação académica (actual)

CONCLUSÕES

A nova estrutura curricular do CFS, devido à sua duração, aos seus conteúdos e exigência, constitui uma forte aposta da Marinha na formação dos militares que ingressam na categoria de sargento. Habilita-os não só nas áreas específicas da classe, mas também em outras áreas como o Inglês, Tecnologias de Informação e Comunicação e Liderança, uniformiza as classes e prepara melhor os seus recursos humanos face às novas imposições tecnológicas e ao contexto socio-profissional. Mas só será possível aferir os resultados desta nova estrutura curricular quando decorrerem 6 meses desde o final do primeiro curso ministrado nestes moldes, com a avaliação externa da formação, a ocorrer em meados de Junho do presente ano. A recente acreditação[22] da Direcção do Serviço de Formação e das Escolas e Centros de Formação Profissional da Marinha, nos termos da legislação vigente[23] *"...como expressão da validação técnica e reconhecimento da capacidade formativa e qualidade do Sistema de Formação Profissional da Marinha..."* indicam que a Marinha está no rumo certo. No entanto, muitos desafios ainda se lhe colocam, em especial o da certificação/homologação dos CFS existentes.

(Colaboração da ETNA)

Notas

[1] Artilheiros (A), Condutores de Máquinas (CM), Comunicações (C), Radaristas (R), Electricistas (E), Torpedeiros-Detectores (T), Manobra (M), Abastecimento (L), Mergulhadores (U), Fuzileiros (FZ), Condutores Mecânicos de Automóveis (V), Taifa (TF) e Músicos (B)

[2] Despacho VALM VICE-CEMA, no exercício das funções de CEMA, nº42/05, 05JUL2005

[3] Exceptuando para a classe de músicos, em que o ingresso é efectuado frequentando o Estágio Técnico-Militar (ETM)

[4] Artigo 260º do Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR)

[5] Em 01 de Outubro do ano de início do curso

[6] No dia 1 Janeiro do ano de início do curso, exceptuando os casos referidos no despacho ALM CEMA nº 10/07 de 23 Fevereiro

[7] Com a redacção dada pelos despachos do ALM CEMA nº34/03, de 8 Maio; nº70/04, de 20 Outubro; nº41/05, de 5 Julho e nº10/07, de 23 Fevereiro

[8] Para a classe de músicos o concurso ao ETM – B é regulamentado pelo despacho do ALM CEMA nº66/05, de 26 de Outubro.

[9] Classes de mergulhadores e fuzileiros

[10] Quando todos os formandos estiverem habilitados com o 12ºano, este valor será de 1530 horas.

[11] Incluída a formação de Língua Inglesa

[12] Linhas de orientação para a preparação e execução da fase académica, Nota 055/DIR de 31 de janeiro de 2006 da DSF.

[13] A publicar em OP2, de acordo com a equivalência em vigor estabelecida pelo Ministério da Educação.

[14] O ETM-B corresponde, quase na totalidade, a esta fase

[15] *Listening*, *Speaking*, *Reading* e *Writing*

[16] Não existe no ETM-B

[17] Idem

[18] Ibidem

[19] 144 horas nas classes de Electricista, Condutor de Máquinas e Fuzileiro

[20] Electricista, Condutor de Máquinas e Fuzileiro.

[21] Monografia - Normas técnicas, da DSF.

[22] Por despacho do Ministro da Defesa Nacional, em 01 de Agosto de 2006, com base em parecer técnico emitido pelo Instituto para a Qualidade da Formação (IQF)

[23] Portaria nº 782/97, de 29 de Agosto

Controlar Remotamente o Mar

INTRODUÇÃO

Há cada vez mais a ideia de que se pode controlar remotamente tudo, até o mar. A ideia de efectuar remotamente o seguimento de submarinos e navios não é nova. O sucesso do radar e os enormes avanços conseguidos na detecção submarina durante a Segunda Guerra Mundial estão na base de projectos práticos desde há mais de cinco décadas. Até há pouco tempo a compilação de um panorama de superfície era um exclusivo das Forças Armadas, nomeadamente da Marinha, obtido a partir de meios militares na área, nomeadamente navios de guerra e meios aéreos. A tecnologia, nos últimos anos, tem prometido muitas novidades e já apresentou vários novos sistemas, como o VTS costeiro e portuário, o MONICAP, o AIS, o LRIT, os satélites SAR e veículos não tripulados, que são capazes de fornecer remotamente, com facilidade, muita informação útil sobre a identificação, localização, previsão de movimentos, etc, de navios e embarcações.

Em Portugal estão a ser implementados os novos projectos GMDSS, VTS e MONICAP que deverão ser para a Marinha novas fontes de informação para a compilação do panorama de superfície, o que será uma mais-valia importante para a localização de navios e embarcações, para a segurança marítima, para a salvaguarda da vida humana no mar e para a protecção da costa e do ambiente marinho.

Neste artigo serão apresentados sumariamente os novos sistemas referidos.

A VIGILÂNCIA SUBMARINA

O primeiro sistema que apareceu para controlar remotamente unidades navais no mar deverá ter sido o SOSUS, abreviatura de SOund SUrveillance System (Sistema de Vigilância Sonora). A Marinha Americana desenvolveu este sistema para poder ter a detecção antecipada e efectuar o seguimento dos submarinos balísticos soviéticos. A decisão sobre a sua edificação foi tomada em 1949 e terá ficado operacional em 1961. Consistia numa série de cadeias de hidrofones passivos, fundeados a grande profundidade no Atlântico Norte junto à Gronelândia, Islândia e Reino Unido, nas áreas por onde tinham de passar os submarinos soviéticos. No Pacífico também foram instaladas estações SOSUS. O sistema permitia detectar navios e submarinos a distâncias de centenas de milhares de milhas tirando partido dos canais de som.

O seu custo total ascendeu a 16 mil milhões de dólares. Em 1993, a Marinha Americana permitiu aos cientistas civis do NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) escutá-lo, de forma a poderem detectar sismos no mar e outras acções geológicas escondidas nas profundezas. Também foi utilizado mais tarde por universitários para seguir baleias e outros mamíferos marinhos. Em 1996, a Marinha Americana começou a privatizar parte do sistema para que uma fundação pudesse construir um observatório acústico no Atlântico para estudar sons naturais de sismos e animais marinhos.

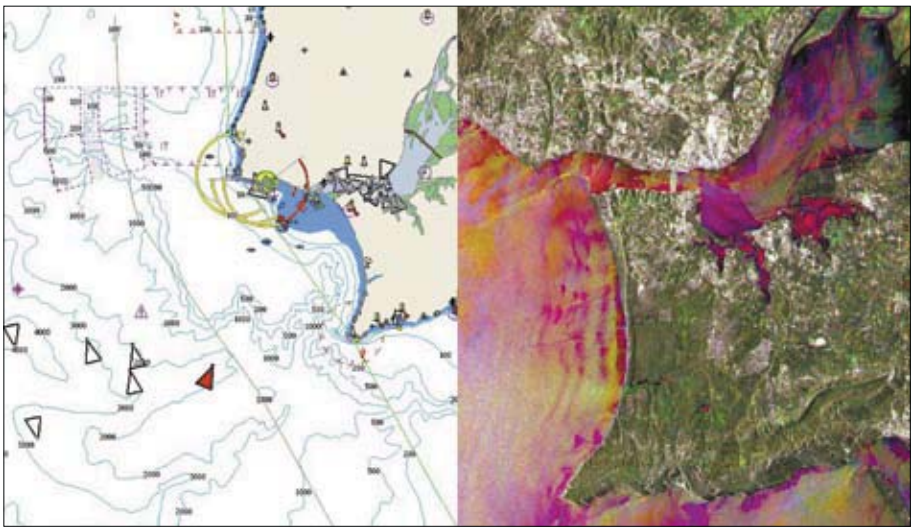


Fig. 1 – O mar de Lisboa num panorama AIS e numa imagem de um radar SAR (radar de abertura sintética) de um satélite da ESA (earth.esa.int) (Agência Espacial Europeia).

O CONTROLO DA SUPERFÍCIE

O controlo dos navios de superfície também se iniciou no pós-guerra, vejamos alguns sistemas, nomeadamente os referidos na introdução.

O SISTEMA MONICAP

O projecto-piloto foi lançado em 1988 e os resultados obtidos têm revolucionado as técnicas de fiscalização da actividade da pesca a nível mundial. O MONICAP (Sistema de Monitorização Contínua da Actividade da Pesca) utiliza o GPS (Global Positioning System) para a localização e o Inmarsat C para a comunicação satélite entre as embarcações e um centro de controlo terrestre. O sistema MONICAP foi industrializado e está presentemente instalado, ou em fase de instalação, em cerca de 800 navios de pesca que operam sob controlo de Portugal, Espanha, França, Irlanda e Angola. Em cada um destes países foram criados vários Centros de Controlo que visualizam geograficamente os navios e controlam todos os seus movimentos e actividades.

O sistema é instalado como uma "caixa negra" que permite o acesso remoto a partir de um centro de controlo em terra.

Num Centro de Controlo, através de um computador e da ligação satélite, é possível monitorizar em tempo real a actividade de vários navios.

A utilização de comunicações baseadas em satélite, para além de tornar o sistema mais fiável e assegurar uma cobertura a nível mundial, também permite o envio e recepção de mensagens entre navios e qualquer ponto de recepção, bem como o envio de faxes navio-terra em qualquer posição geográfica.

O sistema tem capacidade para além da monitorização, poder ser utilizado para a inspecção e protecção das actividades da pesca, controlo do tráfego marítimo, aquisição, recepção e transmissão de dados meteorológicos e localização rápida e precisa de navios e embarcações em perigo.

O SISTEMA VTS

O primeiro sistema Vessel Traffic Service (VTS - Sistema de Vigilância de Tráfego Marítimo) apareceu em Liverpol em 1949. O sistema consistia num radar em terra que fornecia as informações necessárias para coordenar os movimentos dos navios. Um sistema semelhante com mais estações radar foi montado pela Holanda em 1956 para seguimento de tráfego marítimo no porto de Roterdão. O sistema espalhou-se rapidamente por grande parte dos portos da Europa Ocidental.

Os principais portos nacionais também têm um sistema portuário VTS que integra informação de outros sensores nomeadamente do AIS (Automatic Identification System), que veremos mais à frente. Está previsto que em 2008 fique operacional o sistema VTS costeiro que vai permitir alargar o controlo do tráfego marítimo até às 50 milhas, abrangendo as águas territoriais e a nova Zona Contígua até à ZEE. Estruturante do ponto de vista da segurança marítima, a decisão encontrava-se pendente desde 1999, tendo a ausência do VTS em Portugal sido amplamente criticada por ocasião do acidente do petroleiro Prestige.

O projecto VTS prevê a instalação de diversos sistemas ligados em rede ao longo da costa portuguesa, nomeadamente:

- Criação de dois Centros de Coordenação do Sistema VTS, um principal a construir nos terrenos da Escola Náutica Infante D. Henrique em Paço d'Arcos e outro secundário a edificar em Portimão;
- Instalação de um Centro VTS Portuário em Aveiro;
- Instalação de 8 radares costeiros;
- Instalação de 8 radares portuários: Viana do Castelo (1); Aveiro (3); Figueira da Foz (2); Portimão (1) e Faro (1);
- Ligação aos sistemas portuários já existentes em Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines;
- Instalação da rede AIS para a Identificação Automática de Navios;
- Instalação da rede VHF (para a comunicação com os navios) e DF (Rádio-localização);
- Instalação da rede de comunicação a interligar os diferentes locais e sistemas (backbone);
- Ligações funcionais a outros utilizadores do sistema (fornecimento de dados a clientes do sistema).

Prevê-se também a integração/associação do projecto GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) ao projecto VTS Costeiro. O custo global estimado do projecto, sem o GMDSS, é da ordem dos 100 Milhões de Euros, com um apoio comunitário previsto de 50%.

O sistema tem como objectivos aumentar a segurança das embarcações nas águas da costa portuguesa e nos esquemas de separação de tráfego (EST), aumentar a segurança da vida humana no mar, evitar intrusões e o desembarque ilegal de pessoal e actividades ilícitas nas águas costeiras, proteger e melhorar o ambiente marinho na costa e contribuir para uma melhor utilização da ZEE portuguesa

O VTS Costeiro permitirá igualmente assegurar as obrigações nacionais referentes à classificação de toda a costa portuguesa como "Zona Marítima Particularmente Sensível", impondo regras obrigatórias de informação aos navios que transportam cargas mais poluentes criando condições de maior segurança e contribuindo para a preservação ambiental das águas portuguesas e zonas ribeirinhas. O VTS viabiliza ainda a alteração dos "Esquemas de Separação de Tráfego", afastando os corredores de passagem de grandes navios em toda a costa, melhorando as condições de actuação em caso de acidentes ou incidentes marítimos.

O SISTEMA AIS

O AIS (Automatic Identification System) é uma fonte de informação importante para melhorar a segurança marítima e aumentar a vigilância sobre os navios no mar.

O sistema AIS foi desenvolvido pela IMO (International Maritime Organization) para o controlo da generalidade dos navios de passageiros, navios mercantes oceânicos acima das 300 toneladas e navios de carga com mais de 500 toneladas, quer efectuem ou não viagens internacionais. Prevê-se a extensão a médio prazo da obrigatoriedade da existência a bordo do sistema na generalidade dos navios e embarcações.

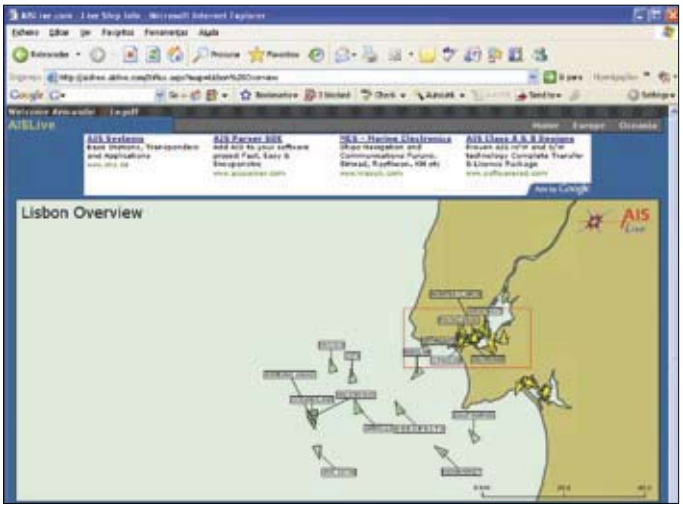


Fig. 2 – Imagem AIS da entrada de Lisboa obtida via Internet no site www.aislive.com.

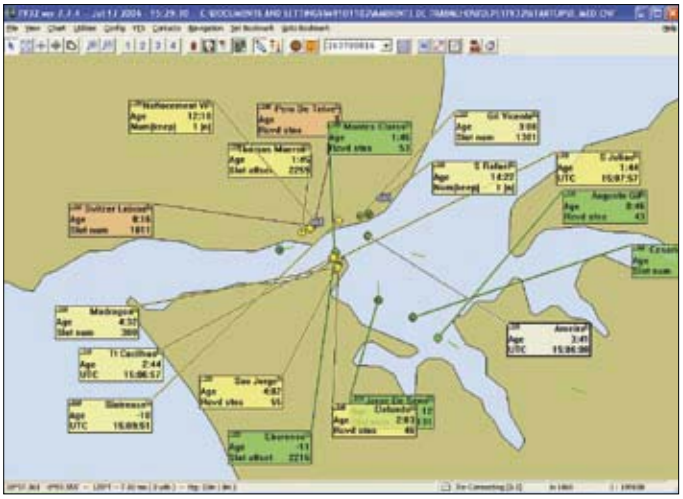


Fig. 3 – Imagem AIS obtida através de um receptor AIS instalado nas ICM e o software NATO MSSIS. Este tipo de receptor AIS está a ser instalado nas Capitanias em Portugal Continental e permite o envio dos dados via Internet para um centro de fusão de dados da NATO em Nápoles. Nos Açores e na Madeira, os MRCC tem uma consola do sistema MACAIS disponibilizado pelas respectivas administrações portuárias.

O sistema AIS funciona na banda VHF pelo que o seu alcance depende muito da altura da antena, que em termos médios é da ordem das 24 milhas, embora possam ser registados alcances práticos muito superiores. O sistema envia mensagens de dados com a identificação, posição e as características da plataforma onde se encontra instalado, designadamente dados estáticos (MMSI – Maritime Mobile Service Identity, indicativo de chamada, nº IMO, comprimento/boca, tipo de navio, etc.), dados sobre a viagem (portos de origem/destino, ETA/ETD, tipo de carga, etc.) e dados dinâmicos (posição GPS, rumo, velocidade, etc.).

A nível militar, a maioria dos paises NATO está a implementar o AIS comercial e a desenvolver doutrina (codificação, amplificação de força, mistificação, etc.) para utilização de uma versão AIS militar, o WAIS (Warship Automated Identification System).

O sistema AIS permite ser configurado para funcionar em diversos modos de operação, incluindo em modo passivo. O "firmware" do sistema permite a sua actualização com novas funcionalidades.

A Guarda Costeira Americana tem em curso um projecto para avaliar a capacidade de recepção da informação AIS por satélites, especialmente os de orbita de baixa altitude, veículos não tripulados e balões de grande resistência.

O SISTEMA GMDSS

O sistema GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) não é propriamente um sistema de seguimento de navios e embarcações no mar mas sim um sistema de comunicações de emergência para navios e embarcações que substitui o anterior, baseado no sistema manual de código Morse em 500 kHz e o canal VHF de emergência (canal 16) e 2182 kHz em MF.

O GMDSS faz parte do SOLAS (Salvaguarda da Vida Humana no Mar - Safety Of Life At Sea – SOLAS) da IMO desde 1988 como alteração ao sistema de comunicações até então em vigor.

O GMDSS é um sistema automático que usa os satélites do sistema COSPAS-SARSAT e uma tecnologia de chamada digital selectiva (funcionalidade conhecida por DSC – Digital Selective Call). Através de equipamento apropriado tem-se a vantagem da simplificação das operações de alerta rádio, especialmente importante para a salvaguarda da vida humana no mar e para a localização do pedido de socorro. O sistema é global coordenado por centros de salvamento específicos edificados por cada país. Este sistema permite também uma rápida disseminação de outras comunicações de urgência e segurança, avisos aos navegantes e informação meteorológica.

Os equipamentos utilizam um sistema digital de identificação, enviando em cada comunicação o seu MMSI (Maritime Mobile Service Identity) que identifica a embar-

cação (nome, porto de registo, tamanho, etc.). O equipamento necessário a bordo depende da legislação do país e da área de navegação:

VHF com DSC
VHF portátil
EPIRB 406 MHz
Receptor NAVTEX
SART
MF com DSC
INMARSAT

Os rádios VHF com DSC fazem escuta automática no canal 70 e, caso receba uma chamada de emergência, pode indicar inclusive o nome da embarcação remetente e/ou o canal de trabalho (ex: 16 ou outro de navio-navio). Como a implementação do sistema a nível global é difícil, quase todas as estações continuam a assegurar a escuta em fonia em canal 16, pelo que ainda se pode durante mais algum tempo usar os canais 16 e a frequência 2182 kHz.

O GMDSS prevê quatro áreas de cobertura e vigilância:

A área A1 que é uma área ao alcance de uma estação costeira VHF preparada para receber DSC (cerca de 20 a 30 milhas de distância).

A área A2 que é uma área ao alcance de uma estação costeira MF preparada para receber DSC (cerca de 100 milhas de distância).

A área A3 é uma área coberta pelo sistema de satélites INMARSAT (fora das áreas A1 e A2).

A última área é a A4 que corresponde às áreas não cobertas pelas anteriores, tipicamente as polares.

O SISTEMA LRIT

A limitação de alcance do sistema AIS irá ser ultrapassada com o Sistema de Identificação e Localização de Longo Alcance (em inglês Long Range Identification & Tracking - LRIT). Este sistema está a ser especificado no âmbito do Comité de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee - MSC) da IMO. Na 81ª sessão, em Maio de 2006, foram adoptadas novas regras para o sistema, bem como protocolos e funcionalidades.

O sistema tem como objectivo o seguimento por cada país dos seus navios de bandeira, sujeitos à regulamentação SOLAS (mais de 300 tons), através de informações padronizadas de posição, fornecidas pelos sistemas de seguimento. A implantação do LRIT e os respectivos Centros de Dados permitirão a fusão e troca de informações entre os sistemas de controlo do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS e os sistemas SAR (Busca e Salvamento) próprios de cada país.

Já há empresas a assegurar a armadores e gestores de frotas, serviços de alerta global e seguimento de navios mercantes, enviando permanentemente informação de acordo com os requisitos da IMO para os Sistemas de Segurança e Alerta de Navios (Ship Security Alert Systems - SSAS) e LRIT. A ShipLoc (http://www.shiploc.com/) é uma destas empresas.

PERSPECTIVAS FUTURAS

As agências espaciais dos EUA, Canadá e Japão e também a ESA têm investido na construção de satélites com radares de abertura sintética (SAR – Synthetic Aperture Radar). Estes radares têm a sua principal vantagem no facto de adquirirem imagens em quaisquer condições de tempo e apresentarem formas de identificação dos objectos da superfície da terra ou do mar, distintas dos sensores ópticos.

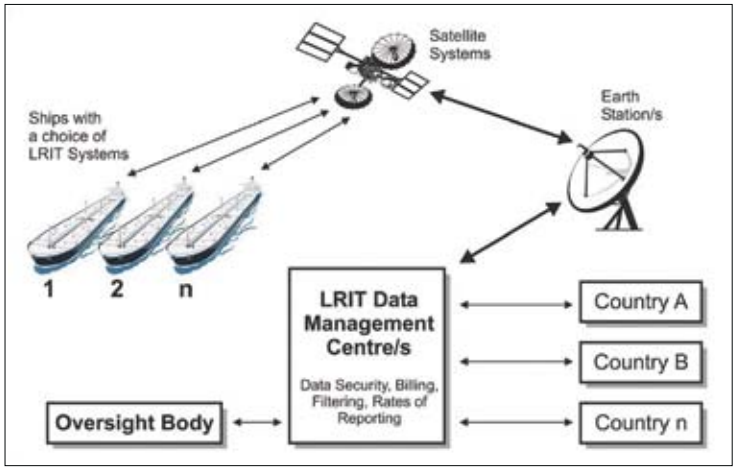


Fig. 4 – Esquema do funcionamento do sistema LRIT.

O radar de abertura sintética tem inúmeras aplicações de âmbito civil e militar. As aplicações de âmbito civil incluem a cartografia, delineação de cheias, detecção de gelo oceânico, detecção de derrames de petróleo e monitorização de actividade sísmica. As aplicações de âmbito militar incluem a detecção de alvos móveis e a estima dos seus parâmetros de trajectória. A NATO está a utilizar este tipo de tecnologia no seu programa JSTARS (Joint Surveillance Targeting Attack Radar System). A Marinha está a dar apoio ao projecto de investigação e desenvolvimento MARISS (European Maritime Security Services), conduzido pela Edisoft e com a participação da Skysoft, que pretende desenvolver a capacidade de detecção por satélite de navios no mar e a sua correlação com outras fontes de dados, por exemplo AIS, VTS e LRIT.

As funcionalidades dos radares de abertura sintética são também muito importantes para os sistemas radar VTS.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mar representa para Portugal um enorme potencial estratégico que lhe pode permitir um grande desenvolvimento, a sua segurança e o seu controlo é fundamental. Neste sentido, é importante incrementar a cooperação entre os diversos departamentos do Estado, compatibilizar objectivos, desenvolver sinergias e estabelecer canais para a rápida troca de informação.

As capacidades científicas e tecnológicas do país também devem ser orientadas de forma a potenciar e a garantir o uso sustentado dos recursos (biológicos, físicos, minerais, energéticos, etc.) e a dinamizar outras actividades litorais que desenvolvam nos nossos jovens o gosto e o respeito pelo mar.

Na área da segurança marítima, a consciência estratégica dos oceanos evidencia a responsabilidade da Marinha enquanto agente da autoridade do Estado, através da utilização de capacidades militares. É uma missão complexa e multifacetada, que engloba tarefas diversificadas no litoral, em águas interiores, costeiras e no alto mar, que exige meios muito diferenciados, desde as pequenas lanchas de fiscalização estuarinas, a navios combatentes do tipo fragata e submarino.

A facilidade com que se localiza um navio via Internet ou mesmo a facilidade com que se controlam os navios que passam na nossa costa apenas com um pequeno receptor AIS de 300 euros representa, por um lado uma facilidade, mas também um novo desafio de segurança. Não é difícil imaginar um ataque terrorista a um navio a várias milhas da costa com um míssil guiado inicialmente pela informação AIS.

A Marinha assegura as suas missões em tempo de paz mas também em tempo de crise e de conflito. Desta forma, os novos sistemas têm de estar permanentemente disponíveis para a Marinha sem que existam condicionantes de qualquer ordem. Aliás, a Marinha é por certo a entidade que melhores condições reúne para assegurar o funcionamento, protecção e exploração de sistemas complexos de vigilância marítima, já que depois é a entidade que consegue de uma forma sustentada a deslocação a quaisquer coordenadas no mar. A Marinha, com os seus recursos, está a planear para breve a implementação de um Centro de Operações Marítimas onde pretende ter um panorama compilado da informação reunida pelos vários sistemas comerciais e militares (nomeadamente do Maritime Command and Control Information System - MCCIS) que permitam uma observação permanente, orientação de meios, tomada de decisão e coordenação de acções com a máxima rapidez.

A. Dias Correia
CFR

A CONVERSÃO DO N.R.P. "ALMIRANTE GAGO COUTINHO" EM NAVIO HIDRO – OCEANOGRÁFICO

INTRODUÇÃO

O N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" foi construído nos Estados Unidos da América pela "Tacoma Boat Company", tendo sido lançado à água em 12 de Janeiro de 1985. Em 1 de Maio de 1985 foi entregue à Marinha dos Estados Unidos, tendo sido baptizado com o nome USNS "Assurance".

Desactivado em 6 de Janeiro de 1995, foi transferido para a Marinha Portuguesa em 30 de Setembro de 1999, passando ao estado de armamento com o actual nome em 26 de Janeiro de 2000.

Entre 3 de Março e 7 de Abril de 2000 foi efectuado o trânsito para a B.N.L.

Em 19 de Junho de 2000, o navio passou ao estado de desarmamento e lotação especial para fabricos. Desde essa data e até 28 de Fevereiro de 2005, manteve-se atracado no Arsenal do Alfeite aguardando o início da sua transformação em navio hidro – oceanográfico.

O NRP "Almirante Gago Coutinho" em provas de mar.

Durante mais de 2 anos o navio foi alvo de profundas e estruturais alterações, estando actualmente, dotado dos mais modernos meios hidro – oceanográficos e disponível para a investigação do mar. Sem referir detalhes técnicos e de uma forma sucinta, pretende-se descrever as transformações efectuadas, ao nível das capacidades hidrográficas e oceanográficas. Estas transformações decorreram no Arsenal do Alfeite, entre Fevereiro de 2005 e Maio de 2007, sob a supervisão da Direcção de Navios.

PRINCIPAIS OBJECTIVOS DA MODERNIZAÇÃO

Subjacente à modernização efectuada no N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" esteve o objectivo de o dotar com as seguintes capacidades:

- Hidrográfica, para operação em grandes (até 12 000 metros), médias (entre 30 e 2 000 metros) e baixas profundidades, com elevada resolução e alta produtividade;
- Sedimentologia, em ambientes de grandes profundidades (até 5 000 metros);
- Sísmica;
- Correntometria para operação a profundidades intermédias (até 600 metros);
- Lançamento e recolha de amarrações oceanográficas;
- Laboratórios equipados com redes de dados, sistemas de comunicações e câmara frigorificas para a conservação de amostras;
- Elevada flexibilidade que permitisse operar diversos equipamentos hidro – oceanográficos modelares.

De forma a operacionalizar este objectivo, o navio foi dotado, entre outros, com os seguintes meios:

- Sondadores multifeixe de grandes (SIMRAD EM120) e de médios fundos (SIMRAD EM710);
- Guincho de grandes fundos para Coring e Oceanografia e respectivos aparelhos de força (pórtico lateral e gruas rotativas);
- Perfilador acústico de sedimentos (SBP) (ECHOES 3500);
- *Acoustic Doppler Current Profiler* (ADCP) (Ocean Surveyor OS75);
- Aparelhos de força (pórtico a ré e grua rotativa);
- Espaços laboratoriais com todos os requisitos estruturais;
- Espaços amplos nos pavimentos e com possibilidade de fixação de contentores ISO de 10 e 20 pés;
- Meios de comunicação interna e externa de dados, vídeo e voz modernos e flexíveis;
- Centro de aquisição de dados amplo e moderno;
- Elevada capacidade de manobra;
- Embarcação de sondagem e aparelho de força para a arrear/içar.

PRINCIPAIS ALTERAÇÕES EFECTUADAS

a) Instalação dos sondadores multifeixe de grandes (SIMRAD EM120) e de médios fundos (SIMRAD EM710)

Actualmente, para a determinação exacta da profundidade existem dois sistemas: sondador de feixe simples e sondador multifeixe.

O sistema mais comum é o sondador de feixe simples. Este é um equipamento que emitindo um único feixe acústico, com maior ou menor abertura angular, permite a determinação da profundidade na vertical do transdutor, ao longo do caminho percorrido pela embarcação.

Um sistema de feixe simples proporciona uma cobertura discreta do fundo, só sendo representada a área insonificada na vertical do caminho percorrido pela embarcação de sondagem.

O sistema sondador multifeixe permite uma cobertura total do fundo, insonificando uma área entre duas e sete vezes a profundidade no momento da transmissão do sinal.

Transmitindo um feixe de grande abertura angular no sentido transversal e pequena abertura angular longitudinal e formando electronicamente, na recepção, feixes de pequena abertura no sentido transversal e grande abertura no sentido longitudinal, o sondador multifeixe insonifica uma série de pequenas áreas justapostas, fornecendo uma cobertura total do fundo.

A determinação da profundidade é calculada, à semelhança do sondador de feixe simples, pela medição do intervalo de tempo entre transmissão e recepção do sinal. A profundidade será tanto maior quanto maior for o tempo de retorno, o qual será tanto maior quanto maior for o ângulo de incidência no fundo. Conhecido o ângulo de incidência no fundo do sinal recebido, o sondador multifeixe calcula o seu trajecto, determinando a profundidade e a posição transversal relativamente ao transdutor do sondador.

Fornecendo uma cobertura total do fundo, este sistema tem uma elevada produtividade e produz uma elevada exactidão na medição de profundidades.

Adicionalmente à medição de profundidades, o sondador multifeixe pode, regra geral, adquirir e processar dados de intensidade do sinal recebido em cada feixe. O tratamento desta informação de reflectividade, que consiste em quantificar a energia do sinal reflectido, torna possível identificar o tipo dos sedimentos superficiais submarinos.

Comparativamente ao sondador de feixe simples, esta solução proporciona uma cobertura total do fundo com maior exactidão, permitindo uma mais fidedigna representação do fundo.

No N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" foram instalados dois sondadores multifeixe, cujas características principais se apresentam na tabela 1.

Para a instalação dos transdutores destes equipamentos, foi adoptada uma solução idêntica à do NRP "D. Carlos I", que consistiu na montagem de uma estrutura de suporte, denominada "gôndola", sob a quilha do navio. No caso do primeiro navio, a operação de um multifeixe montado nesta estrutura, tem permitido obter resultados de elevada qualidade.

b) Instalação de um guincho de grandes fundos para Coring e Oceanografia e respectivos aparelhos de força (pórtico lateral e gruas rotativas)

De forma a permitir que o navio fosse dotado de capacidade sedimentológica em grandes fundos, foi instalado um guincho de *coring* e também os necessários aparelhos de força.

Por *coring* entende-se a técnica de penetração no fundo de um tubo que permite a recolha de amostras verticais, para efeitos de estudo da estrutura física do fundo submarino, a sua evolução histórica e a natureza dos sedimentos.

Este tipo de equipamento utiliza um mecanismo de *piston* que, após queda na coluna de água por gravidade, penetra na camada sedimentar superficial.

Para que tal seja possível é necessária a existência de um guincho, o qual dispõe de um tambor onde está enrolado um cabo. É na extremidade deste cabo que trabalha o tubo que penetrará no fundo, colhendo a amostra desejada.

No N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" foi instalado um guincho de águas profundas que dispõe de um tambor de estiva com um cabo sintético de 6 000 metros.

A capacidade deste guincho é de 8 000 Kg, com uma velocidade de saída de cabo de 35 metros/minuto:

Associado ao sistema de *coring,* foram igualmente instalados:

• Um pórtico lateral, a estibordo, com uma altura de 6 metros e uma capacidade de carga de 10 toneladas. É através deste pórtico que o cabo do guincho é arriado e recolhido;

• Duas gruas rotativas. Uma no pavimento 01, com uma carga de 0,95 toneladas no braço máximo de 7,5 m, e outra na tolda, com uma capacidade de 0,87 toneladas no braço máximo de 6,9 m e que efectua a recolha para a tolda da amostra colhida.

Desta forma o navio ficou preparado para colheita de amostras de fundo até aos 5 800 metros e com comprimentos até 10 metros.

c) Instalação de um perfilador acústico de sedimentos (SBP)

O perfilador acústico de sedimentos é um equipamento de sísmica que permite obter registos de grande resolução da geometria interna e espessura das camadas sedimentares superficiais. Consegue-se, com a utilização deste tipo de equipamento, determinar, com grande rigor a distribuição de diferentes tipos de depósitos sedimentares e delimitar os afloramentos rochosos

O seu funcionamento é semelhante ao de um sondador acústico de profundidades, mas utilizando frequências mais baixas e potencias mais elevadas. Desta forma, após emissão e propagação ao longo da coluna de água, o sinal acústico penetra no fundo submarino e é sucessivamente reflectido nas descontinuidades físicas das camadas. O resultado consiste numa série de ecos, que chegam aos hidrofones com diferentes intervalos de tempo relacionados com a espessura e a estrutura interna (nomeadamente inclinação) das camadas sedimentares. A penetração no fundo submarino pode ser de algumas centenas de metros, dependente do tipo de sedimentos.

O perfilador acústico de sedimentos, SBP ECHOES 3500, instalado no navio tem capacidade de obter perfis de reflexão sísmica de elevada resolução vertical (valor expectável de 22 cm) para determinação da cobertura sedimentar até 4 000 m de profundidade (coluna de água). À semelhança dos transdutores do sistema multifeixe, também o do SBP foi instalado na gôndola colocada sob a quilha do navio.

Aspecto da montagem da estrutura (gôndola) de suporte dos transdutores na quilha.

d) Instalação de um *Acoustic Doppler Current Profiler* Ocean Surveyor de 75 kHz

O ADCP é um equipamento oceanográfico que, através da emissão e posterior recepção de impulsos acústicos, estima a velocidade e direcção das correntes e das matérias em suspensão ao longo da coluna de água através da análise da alteração em frequência entre o sinal emitido e o recebido. Este equipamento é utilizado, entre outros, para estudos dos regimes de correntes, climatológicos e dos recursos piscícolas.

O ADCP RDI Ocean Surveyor 75 KHz, instalado no navio está montado também na "gôndola", tendo um transdutor de 75 KHz. As características técnicas do equipamento, a nível de alcance e precisão, são as apresentadas na Tabela 2.

e) Instalação de aparelhos de força, pórtico a ré e grua rotativa

De forma a permitir que o navio tenha capacidade de lançamento e recuperação de amarrações oceanográficas de grande profundidade foram instalados na tolda um pórtico e uma grua rotativa de grande capacidade. Serão estes equipamentos, associados aos dois cabrestantes já existentes na tolda, que permitem ao navio ter capacidade para recuperação de amarrações.

Para o lançamento de amarrações, toda a cablagem, os equipamentos de medida, os flutuadores e as poitas deverão ser previamente preparados e dispostos no pavimento da tolda. Colocando o navio com seguimento reduzido, no sentido da posição de fundeamento, ligar-se-ão e lançar-se-ão segmentos de amarração constituídos por cabo, aparelho de medida e flutuador. Por fim, nas proximidades da posição de fundeamento, lançar-se-ão as *releases* de libertação da amarração e as poitas.

Na recuperação é efectuado, em primeiro lugar, o disparo das *releases* através de um sinal acústico. Este procedimento originará a libertação da amarração das poitas, que desta forma emergirão. Os primeiros equipamentos lançados serão os primeiros a recuperar. As diferentes secções constituídas por cabo, aparelho de medida e flutuador serão desligadas e o material devidamente arrumado na tolda.

Novo arranjo da tolda.

O pórtico instalado no navio tem uma carga de trabalho de 10 toneladas e altura acima do convés e abertura de 6,2 metros.

f) Criação de espaços técnicos com todas as necessidades estruturais laboratoriais

De forma a permitir um adequado, completo e eficaz tratamento das amostras de água colhidas em campanha, o navio foi apetrechado com um moderno laboratório.

Neste espaço trabalhará a equipa de colheita e de análise de amostras de água, sendo manuseados os reagentes químicos indispensáveis à análise de amostras de água.

Este laboratório, que resultou da transformação de um espaço utilizado anteriormente como paiol de combustíveis, está equipado com:

• Alimentação de água doce e salgada;
• Alimentação eléctrica (220 Vac/ 50 Hz);
• Congelador e frigorífico;
• Ar condicionado e mecanismos de extracção de gases;
• Suportes de fixação de garrafas Niskin;
• Rede de dados e de vídeo;
• Repetidora dos sensores de navegação;
• Comunicações internas;
• Bancadas que permitem a instalação de computadores, rampas de filtração e microscópios;

	SIMRAD EM120	SIMRAD EM710
Frequência	12 KHz	70 a 100 KHz
Largura do feixe (longitudinal/transversal)	2º/2º	1º/2º
Cobertura angular	120º	150º
Número de feixes	191	200
Alcance (mínimo / máximo)	50/8000 m	3/2000 m

Tabela 1 – Características técnicas dos sondadores multifeixe instalados no navio

• Capacidade de escoamento de águas residuais no pavimento e nas bancadas;

• Armários para material comum, produtos químicos e material de segurança laboratorial.

g) Espaços amplos no convés de trabalho e com possibilidade de fixação de contentores

O N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" dispõe de fixes na tolda para embarque de equipamentos modelares instalados em bases contentorizadas que são instalados a bordo para o cumprimento de determinada missão. Pretendeu-se, desta forma, dotar o navio de uma maior flexibilidade que lhe permita adaptar-se mais facilmente aos avanços tecnológicos e a diferentes técnicas e equipamentos.

O navio foi dotado de bases de apoio bem como os acessórios que permitem a fixação, em simultâneo, de três contentores de 10 ou 20 pés na tolda e um contentor de 10 pés nos pavimentos 01 e 02.

Adicionalmente, foram igualmente manufacturadas duas bases contentorizadas, com furações de diferentes dimensões para fixação dos vários guinchos portáteis do Instituto Hidrográfico, para operação do sonar lateral e dos equipamentos de sísmica ligeira.

h) Meios de comunicação interna e externa, rede de dados e sistema de vídeo

De forma a permitir uma adequada e eficaz exploração dos meios e altas tecnologias existentes a bordo, o navio foi dotado com modernos, flexíveis e redundantes sistemas de comunicações e de transmissão de dados.

Assim, a nível de comunicações internas, em adição aos quatro circuitos de telefones de indução já existentes, o navio foi equipado com os seguintes sistemas:

• Sistema de vídeo. Trata-se de um sistema com quatro câmaras de orientação controlável que cobrem todo o exterior para ré do castelo e com monitores em diversos compartimentos funcionais. Este sistema tem a mais valia de permitir a monitorização dos trabalhos no convés principal na Ponte, no Centro de Aquisição de Dados e nos Laboratórios;

• Central telefónica automática;

• Emissor Transmissor de Ordens, com novas e mais modernas valências;

• Intercomunicadores com dez terminais.

O navio foi equipado com uma moderna rede de dados e VGA que cobre todos os espaços habitacionais e técnicos. Este sistema permite, entre outras valências, a disponibilização de dados técnicos dos equipamentos em operação, em tempo real, nos diferentes pontos terminais instalados ao longo do navio.

i) Centro de aquisição de dados amplo e moderno

De forma a permitir um eficaz comando e controlo de todas as operações técnicas efectuadas pelo navio, foi criado um moderno e confortável centro de aquisição de dados (CAD). O CAD dispõe de todas as capacidades para ser o centro nevrálgico de toda a aquisição de dados técnicos. Neste compartimento encontram-se os terminais dos SMF's, SBP e ADCP, dispõe de amplas bancadas de trabalho, dez computadores, armários para instalação de equipamentos, ar condicionado, UPS e ligação aos diferentes sistemas de comunicações internos e externos.

j) Elevada capacidade de manobra

Com o objectivo de dotar o navio de uma capacidade de manobra acrescida, o Arsenal do Alfeite instalou dois propulsores laterais de popa. Estes propulsores permitem efectuar com maior exactidão e qualidade no posicionamento as estações para colheita sedimentológicas.

Salienta-se que, no que respeita a este objectivo, estão já em curso, na Direcção de Navios, os estudos com vista à instalação de um módulo que permita ao navio dispor de um sistema de posicionamento dinâmico. Trata-se, essencialmente, de um módulo de comando e controlo que efectuará o controlo automático de todos os sistemas de propulsão e governo do navio (motores propulsores principais, propulsores de proa e popa e leme), permitindo manter o navio, numa determinada posição, a determinada proa ou cumprindo um planeamento previamente introduzido.

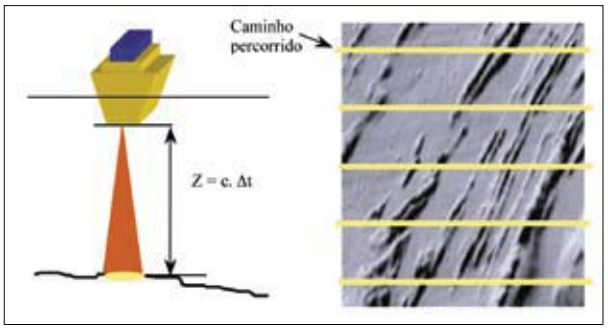
k) Embarcação de sondagem e aparelho de força para a arrear/içar.

De forma a permitir que disponha de capacidade hidrográfica portuária, o navio foi dotado com uma moderna embarcação de sondagem com 7 metros de comprimento e um deslocamento de 4,5 toneladas.

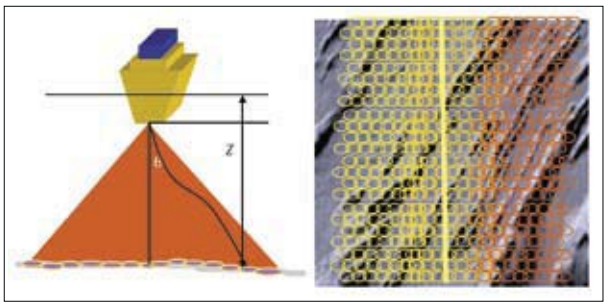
Quando a bordo, a embarcação é transportada na tolda numa base contentorizada onde foi estruturalmente instalado um berço.

Para a manobra de arriar e içar a embarcação foi instalada uma grua rotativa na tolda a bombordo com uma capacidade de 2,2 toneladas no braço máximo de 12 m.

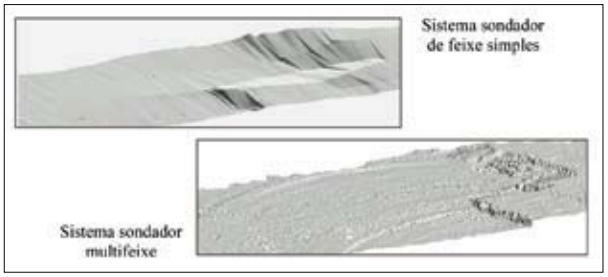
Esta solução confere a flexibilidade de retirar a embarcação e o berço quando operacionalmente a sua presença não for justificável.



Sondador de feixe simples (After Artilheiro, 2002).



Sondador multifeixe (After Artilheiro, 2002).



Modelo digital do terreno de uma mesma área (Reson, 2001).

Dimensão vertical das células (metros)	Modo de grande resolução		Modo de grande alcance	
	Alcance máximo (m)	Precisão na medição de correntes (cm/s)	Alcance máximo (m)	Precisão na medição de correntes (cm/s)
8	310 - 430	12	520 – 650	30
16	350 - 450	9	560 – 700	17
Número de células ao longo da coluna de água: 1 a 128				
Abertura angular: 30°				

Tabela 2 – Características técnicas do equipamento ADCP RDI OS75 (valores fornecidos pelo fabricante).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Terminada a sua conversão, o navio encontra-se equipado com variados e modernos sistemas e equipamentos redundantes ou complementares com o outro navio da mesma classe. O NRP "Almirante Gago Coutinho" contribuirá para cumprir a missão de assegurar, no âmbito das missões especificas da Marinha, as actividades relacionadas com as ciências e técnicas do mar, tendo em vista a sua aplicação na área militar e contribuir para o desenvolvimento do País nas áreas científica e da defesa do ambiente marinho, no domínio dos levantamentos hidrográficos e da cartografia náutica e, quando aplicável, da segurança da navegação, da oceanografia física, da geologia marinha e da oceanografia química.

Com estas novas capacidades a guarnição do navio poderá cumprir com brio, dedicação e profissionalismo as missões que lhe forem atribuídas. A guarnição do N.R.P. "Almirante Gago Coutinho" fará por perpetuar a tão ancestral "arte de bem fazer", secularmente reconhecida aos homens e mulheres que servem o País no Mar.

(Colaboração do Comando do N.R.P. "Almirante Gago Coutinho")

PRÉMIOS REVISTA DA ARMADA

Dentro das solenidades do Dia da Marinha, decorreu no passado dia 30 de Maio no Gabinete do Almirante CEMA, a cerimónia da entrega dos prémios da Revista da Armada referentes ao ano de 2006.

O Almirante Melo Gomes acompanhado dos elementos do seu Gabinete, do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, do Presidente da Academia de Marinha, Presidente da Comissão Cultural de Marinha, do Director e Corpo Redactorial da R.A. procedeu à entrega do prémio *"Comandante Joaquim Costa"*, destinado ao melhor trabalho publicado na R.A. no ano de 2006, ao CALM MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu autor do artigo intitulado "Hospital da Marinha. Uma Referência Viva de Todos os Marinheiros" constituído em três partes, publicadas sucessivamente nos números 394 a 396 (FEV./MAR./ABR.06).

Seguidamente, o Almirante CEMA fez a entrega do prémio *"Almirante Pereira Crespo"*, destinado à melhor colaboração no ano de 2006, com que foi contemplado o CFR REF Guilherme George Conceição Silva pela elaboração dos artigos "O Monumento da Marginal de Oeiras", e "Homens e Navios na Obra de Teixeira de Sousa", publicados respectivamente nos números 394 e 398, (FEV./JUN.06).

O Almirante Melo Gomes enalteceu os laureados reconhecendo o valor dos trabalhos premiados que contribuíram para a difusão cultural da Marinha e valorização da Revista da Armada.

Após a cerimónia o Almirante CEMA ofereceu um almoço aos premiados tendo estado presentes o Director e o Chefe da Redacção da R. A.

O Almirante CEMA entrega o Prémio "Comandante Joaquim Costa" ao CALM MN Rui Manuel Rodrigues de Abreu.

O Almirante CEMA entrega o Prémio "Almirante Manuel Pereira Crespo" ao CFR REF Guilherme George Conceição Silva.

Na Zona Marítima da Madeira

O Dia da Marinha de 2007 foi comemorado na Região Autónoma da Madeira (RAM), através da realização de diversas actividades entre os dias 16 e 20 de Maio.

No dia 16, teve lugar no auditório do Comando Operacional da Madeira um seminário subordinado ao tema "Minimização dos Danos em Caso de Poluição Marítima por Hidrocarbonetos", que contou com a presença de cerca de 50 participantes em representação de diversas entidades, designadamente, da Secretaria Regional do Ambiente, das Câmaras Municipais, da Protecção Civil e Bombeiros, da Administração Portuária, Administrações das Marinas e Universidade da Madeira.

Nos dias 19 e 20 esteve patente ao público uma pequena exposição alusiva à Marinha no edifício da Capitania do Porto do Funchal, que contou com um número significativo de visitantes.

Ao longo do dia 19, o N.R.P. "Zaire" efectuou "Baptismos de Mar" a cerca de 80 jovens, tendo o navio estado aberto a visitas no dia 20.

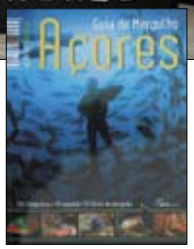
A tradicional cerimónia de homenagem aos marinheiros falecidos foi realizada na manhã do dia 20 a bordo do N.R.P. "Zaire", com o lançamento de uma coroa de flores no "Mar das Almas", tendo estado presentes o Representante da República, Juiz Conselheiro Monteiro Diniz, o Vice-Presidente da Assembleia Legislativa da RAM, Dr. Fernão de Freitas, o Secretário Regional dos Recursos Humanos, Dr. Eduardo A. Brazão de Castro, o MGEN João M. de Castro Rosas Leitão, Comandante Operacional e da Zona Militar Madeira, e o TCOR Bernardino A. Raleira Laureano, Presidente Núcleo Funchal da Liga dos Combatentes. No final da cerimónia, foi servido a bordo um Madeira de Honra.

O ponto alto das comemorações foi a cerimónia militar realizada na Fortaleza do Pico no dia 20, com a presença do Representante da República, do Comandante Operacional da Madeira e dos Comandantes e outros oficiais das unidades militares sediadas na Madeira, bem como personalidades do Governo Regional, com destaque para o Secretário Regional dos Recursos Humanos em representação do Presidente do Governo Regional da Madeira, das autarquias, dos tribunais, das forças de segurança e de empresas e associações ligadas ao mar. No decurso da cerimónia, foi feita a imposição de condecorações e distintivos a militares e militarizados que prestam serviço nos órgãos da Marinha na Madeira. O Comandante da ZMA, CMG Coelho Cândido, fez uma breve alocução, reflectindo sobre o significado do Dia da Marinha e fazendo um balanço das actividades ao longo do último ano.

As associações de náutica de recreio da região, juntaram-se às comemorações, tendo o Centro Treino Mar organizado uma regata de vela de cruzeiro, realizada entre a Ponta da Oliveira e as ilhas Desertas, no dia 19 de Maio. No dia 20, a Associação Regional de Canoagem organizou uma regata de canoagem na baía do Funchal e a Associação Regional de Vela organizou no mesmo local uma regata de vela ligeira. A cerimónia de entrega de prémios foi efectuada na Fortaleza do Pico.

(Colaboração do Comando da Zona Marítima da Madeira)

Apresentação do Guia de Mergulho dos Açores



Foi lançado no dia 20 de Maio, Dia da Marinha, a bordo do NE "Sagres", no porto de Ponta Delgada, o primeiro guia de mergulho a nível nacional, o "Guia de Mergulho dos Açores". O lançamento foi realizado na presença do Ministro da Defesa Nacional, do Representante da República na Região Autónoma dos Açores, do Presidente do Governo Regional e do ALM CEMA. Foram intervenientes no lançamento para além da autora, a editora Ver Açor, o Director Regional do Ambiente e a Directora Regional do Turismo.

O "Guia de Mergulho dos Açores", principiou a ser elaborado no ano de 2006, inicialmente com uma recolha de dados durante quatro meses e meio pela equipa autora do livro, o fotógrafo Nuno Sá e a bióloga Rita Bento. O guia apresenta 53 locais de mergulho, cerca de seis locais por cada ilha. Nas suas 192 páginas é possível apreciar 265 fotografias, tanto subaquáticas como das fantásticas paisagens dos Açores. Cada local de mergulho é acompanhado por uma descrição do percurso subaquático, por uma lista de fauna e flora do local, por vários símbolos informativos sobre o mergulho e por fotografias subaquáticas. A parte introdutória é constituída por vários capítulos sobre a génese do arquipélago, fauna e flora geral, conservação e conduta, câmaras hiperbáricas, e os contactos dos centros de mergulho das nove ilhas.

Um guia é, hoje em dia, uma ferramenta essencial num destino de mergulho que pretenda afirmar-se dentro deste sector de turismo. A realização deste projecto teve como principal objectivo preencher uma lacuna existente na promoção do turismo subaquático. Através da elaboração deste guia, foi possível demonstrar as potencialidades ímpares que os Açores tem para oferecer para a prática do mergulho recreativo, tanto a nível de biodiversidade e tipos de fundo, como de infra-estruturas de apoio já existentes em todas as ilhas.

No decorrer da viagem de recolha de dados pelas nove ilhas, os autores puderam admirar uma variedade de tipos de mergulho, ecossistemas e abundância de espécies espalhados por este arquipélago. Ambos os autores, residentes e praticantes de mergulho nos Açores há mais de seis anos, ficaram no entanto surpreendidos com as diferenças encontradas entre ilhas e com as inúmeras potencialidades que cada uma tem para oferecer. Durante quatro meses e meio viveram experiências inesquecíveis, desde mergulhar com 36 jamantas no Banco Princesa Alice, interagir com os meros do Corvo, até observar pequenos nudibrânquios no Parque Arqueológico de Angra do Heroísmo. Para além de todas estas experiências díspares, foi também notável a percentagem elevada de costa que estas ilhas têm ainda por explorar, para a prática do mergulho.

Esta equipa, nasceu há já algum tempo, com ideias, sonhos e muita vontade de dar a conhecer as potencialidades deste arquipélago. As ilhas dos Açores são pontos estratégicos para a recolha de importantes dados do Oceano Atlântico, a sua localização apresenta enormes potencialidades, no que refere à investigação e exploração do meio marinho. As ideias surgiram da necessidade de explorar e dar a conhecer todas estas potencialidades. Estes projectos, até então apenas ideias, tornaram-se realidade desde que a Ver Açor - Editores acreditou na concretização destes e convidou a equipa para realizar o seu primeiro projecto "Mergulho no Azul – Baleias e Golfinhos dos Açores". Com a realização de mais este segundo projecto, pioneiro a nível nacional, esta parceria, pretende continuar a contribuir para a divulgação da riqueza do mar dos Açores, continuando a mostrar e a tornar acessível, este mundo subaquático, até agora tão distante para a maioria da população.

Dra. Rita Bento
Bióloga

CNOCA

Vela

No âmbito das comemorações do Dia da Marinha, o CNOCA juntou-se a outros organismos desenvolvendo as seguintes actividades:

Em 19 e 20 de Maio, no Alfeite, realizaram-se regatas de vela ligeira, abertas às classes de Optimist, Vaurien, 420 e Sharpie 12m, contando com a presença de 68 velejadores. De destacar a regata da classe Sharpie 12m que contou como Prova de Apuramento Nacional Centro para esta classe, onde o clube é uma referência, tendo sido efectuado no final da prova no Domingo, a distribuição de prémios na sede no Alfeite.

Relativamente à vela de Cruzeiros, realizou-se no Domingo, uma regata com largada e chegada a Belém, com um percurso a rondar a bóia 2 do Porto de Lisboa e Cascais, permitindo assim às embarcações um contacto com o mar aberto que naquele dia apresentava uma ondulação na ordem dos 3 a 4 metros, levando a que as 68 embarcações que largaram terminassem apenas 48. A colaboração do NRP "Polar", utilizado para o embarque do Júri e para definir a linha de largada e chegada desta prova, marcou pela positiva a presença da Marinha no evento, tendo sido alvo de elogio na cerimónia de entrega de prémios que decorreu na Sala das Galeotas do Museu de Marinha.

No fim-de-semana de 26 e 27 de Maio decorreu o 1º Troféu Dia da Marinha de Pesca Submarina, na Nazaré, dando início a mais uma vertente náutica no seio do clube. Contando com o apoio da Capitania daquela cidade, decorreu de forma agradável, contando com a presença de cerca de três dezenas de atletas onde se incluiu uma equipa do CNOCA.

Golfe

Realizou-se no dia 23 de Maio, o XI Torneio de Golfe "Dia da Marinha", evento com que, também nesta modalidade, o CNOCA se associou às comemorações do Dia da Marinha.

O Administrador do Banco Santander Totta, Dr. Luís Bento dos Santos, entrega o troféu ao 1ª classificado geral, Drª Ana C. Batalha Henriques, prof.ª da Escola Naval.

O torneio teve lugar no campo I da Aroeira, tendo participado 102 jogadores (militares dos três ramos e civis). Na classificação "gross" sagrou-se vencedor o Eng. José Pedro de Jesus. Em geral "net", o 1º classificado foi a Drª Ana C. Batalha Henriques, professora da EN, seguida, em 2º lugar, pelo Cmdt. Vitor Gomes de Sousa e, em 3º lugar, o Eng. Fernando Panão Leal.

Ao torneio seguiu-se o jantar de encerramento e entrega de prémios, na Messe de Cascais – Farol da Guia, presidido pelo VALM Vilas Boas Tavares, em representação do Almirante CEMA.

A questão da China

Quando D. João III subiu ao trono, em Dezembro de 1521, herdava vários problemas e várias riquezas que atravessavam toda a administração régia, desde o Extremo Oriente ao Brasil. Alguns desses problemas eram evidentes, decorriam do estilo próprio de governo e dos sonhos de seu pai, e já estava preparado para os afrontar sabendo até quais as resistências e apoios que iria ter junto das mais gradas figuras do Reino. Mas outros permaneciam numa obscura penumbra – como era o caso das Molucas – ou apresentavam-se com perspectivas que viriam a ser completamente goradas, como aconteceu com as promissoras relações com a China.

Estamos lembrados que, no final da segunda década do século XVI, D. Manuel tinha preparado uma embaixada ao reino da China, que fora transportada a Cantão por Fernão Peres de Andrade, e que aí ficara sob a chefia do boticário Tomé Pires, à espera de oportunidade para se deslocar a Pequim (Marinha de D. Manuel (49)). Esta viagem decorreu sem grandes problemas e, o comércio efectuado no Rio de Cantão (Rio das Pérolas) foi de tal forma lucrativo, que deixou esperanças para uma nova fonte de rendimento, cuja dimensão se adivinhava muito lucrativa. Logo a seguir (1519) nova esquadra sairia de Malaca para a China, comandada por Simão Peres de Andrade, com resultados comerciais ainda aceitáveis, mas deixando um rasto de rancor e desconfiança para com os portugueses, que não teria remédio. O novo capitão foi influenciado pelo que era a comum política externa portuguesa no Oriente, baseada na força naval e no poder da artilharia, que impunha regras de comércio e de costumes, sem grandes cuidados diplomáticos. E, sobretudo, não entendeu bem qual era a dimensão e a capacidade da China Imperial.

Quando os seus navios deixaram o delta do rio das Pérolas, onde tinha até construído uma pequena fortaleza, deixou atrás de si um rasto de raiva e humilhação que não iria ser tolerada pelo Império do Meio. Contudo, de forma inconsciente ou para esconder o desastre político da sua viagem, Simão Peres não deu a conhecer a ninguém o que verdadeiramente se tinha passado na China, e entusiasmou os seus sucessores a que continuassem a fazer a viagem nas mesmas condições, indicando-lhes que tinha deixado, até, uma pequena fortaleza na ilha de Taimam, onde era costume efectuar o comércio com os mercadores cantonenses.

Absolutamente convencido que o Imperador de Pequim era mais um dos seus vassalos, e que nada poderia travar o avanço dos portugueses no Extremo Oriente, em Março de 1521, D. Manuel nomeia Martim Afonso de Mello Coutinho para capitão mor de uma esquadra que iria à China, onde construiria uma fortaleza ou ocuparia e guarneceria a que existisse, ficando por governador da nova possessão, com poderes que o libertavam, inclusivamente, de qualquer tutela do Vice-Rei ou Governador da Índia. E sem se dar conta que iria, como David debilitado, defrontar um enorme e pujante Golias, Martim Mello partiu para a Índia, passou por Malaca e seguiu para Cantão, com uma pequena esquadra onde predominava um séquito de fidalgos do seu núcleo familiar e criados diversos da sua casa, disposto (ou convencido) de que iria criar uma nova capital no Oriente. Só em Malaca foi avisado do que poderia ser o poder dos chineses e da animosidade que ali ficara depois da viagem de Simão Peres, reforçando-se com mais dois pequenos navios, mais por precaução e conselho de outros que por convicção ou noção do perigo em que se iria colocar.

É claro que quando chegou à China encontrou "mais de 300 vellas entre grandes e pequenas, das quais as oitenta eram muito grandes juncos de duas gáveas" – como diz ele próprio. Ali perdeu dois navios, e cerca de dois terços do pessoal que levava, regressando a Malaca em circunstâncias precárias, fora do período próprio da monção, com uns quantos sobreviventes que mal davam para manobrar os navios. A carta que escreveu já a D. João III, em 15 de Novembro de 1523, quando estava em Goa, é bem expressiva da amargura e do enorme logro em que caíra, por causa das informações erradas que recebera em Lisboa e em Goa. E as goradas esperanças de Martim de Mello são um espelho daquilo que D. João III esperava da China, e que viu desaparecer desta forma inglória, sem ter percebido muito bem como e porquê, mas sem outra solução que não fosse esperar por melhor oportunidade.

Junco chinês.
***Itinerário,** Jan Huygen van Linschoten. Amesterdão, 1596.*

Em 1526 o rei escreveu a Pêro de Mascarenhas, capitão de Malaca, dando-lhe instruções para que tentasse reatar as relações com a China, nos moldes em que decorriam antes deste conflito, mas esta carta é apenas mostra das dificuldades de comunicação e entendimento que existia entre o Extremo Oriente e a capital do reino, a muitos meses de viagem.

Dizem-nos algumas fontes que os portugueses de Malaca viveram anos de angústia, temendo uma invasão dos chineses a qualquer momento. E, embora este temor pareça ser exagerado, porque a China não dispunha de poder naval que pudesse projectar a tal distância das suas costas, e temia tanto os navios portugueses no Rio de Cantão quanto os portugueses temiam os seus juncos em Malaca, a verdade é que a linha de comércio permaneceria fechada durante mais de uma década. Mais tarde voltaria a ser retomada, em circunstâncias e moldes que veremos na próxima revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

2ª PARTE

Nos 450 anos do estabelecimento dos portugueses em Macau

JORGE ÁLVARES: O PRIMEIRO MARINHEIRO PORTUGUÊS EM COSTAS CHINESAS

Jorge Álvares foi, em 1513, o primeiro português a viajar por mar até à China. Jorge de Albuquerque, capitão-mor de Malaca e sobrinho do conquistador da cidade, fez de Álvares o seu enviado à China, na qualidade de escrivão e consequente guardião dos interesses oficiais, embarcado num junco adquirido na região. Este junco, carregado de pimenta e armado a meias com um mercador do Coromandel, viajou na companhia de outros quatro, propriedade deste mesmo comerciante. A frota representava uma conjugação de interesses da Coroa, através da sua representação local, e de comerciantes privados, numa parceria que haveria de se repetir no decurso da próxima década.

Jorge Álvares aportou e levantou padrão na ilha de Lintin, chamada pelos portugueses de Tamão ou Tumen. A ilha situava-se no estuário do rio de Cantão, a cerca de vinte quilómetros desta cidade, que era o grande centro mercantil do sul da China. O levantamento do padrão reflecte uma reclamação de extraterritorialidade por parte dos portugueses, idêntica à que adoptaram no seu percurso até à China.

Na época, os contactos da China com estrangeiros eram muito irregulares e, quando aconteciam, subordinavam-se ao princípio da superioridade dos costumes locais, bem como à presunção de que o soberano do reino de origem dos visitantes era, por natureza, tributário do Imperador da China. Pela novidade da sua morfologia e atitudes, os primeiros portugueses chegaram a ser vistos como uma espécie de demónios com propensões canibais, apresentando apenas leves semelhanças com seres humanos [8].

A aprendizagem da nova realidade prometia ser longa e, por vezes, dolorosa.

O futuro de Jorge Álvares, depois da sua viagem inicial ao delta do rio de Cantão, está ainda rodeado de alguma obscuridade. Regressou a Malaca após a primeira viagem em 1513, voltando à China na frota de Fernão Peres de Andrade quatro anos mais tarde e na de Simão de Andrade, em 1519, já que a sua experiência era demasiado valiosa para ser desperdiçada e, quem sabe, porque quereria também melhorar a sua situação patrimonial. Segundo o Pe. Manuel Teixeira [21], Jorge Álvares, fascinado pela China, não terá regressado de uma quarta viagem, realizada na monção de 1521. Outras referências, no entanto, estabelecem um fim bem menos romântico para o nosso herói, fixando a sua morte naquele mesmo ano de 1521.

Estava, de qualquer modo, aberta a rota que, com base logística e comercial em Malaca, haveria de ocupar os mercadores portugueses durante as próximas décadas. A viagem para Cantão, tornada regular, realizava-se em Março ou Abril, com regresso na monção de Maio e demorava vinte a quarenta dias, em qualquer dos sentidos.

Junco da época em que Jorge Álvares viajou para a China.

OS IRMÃOS PERES DE ANDRADE: UM HERÓI, O OUTRO VILÃO?

Os primeiros contactos entre portugueses e chineses surgem relatados, no período aqui abordado (1509-1557), através de alguns episódios com êxito comercial e diplomático, a par de outros tantos que foram mal sucedidos.

Como exemplo dos casos de sucesso refere-se a primeira embaixada digna desse nome enviada à China. Em 1517 partiu de Malaca uma frota de sete navios comandada por Fernão Peres de Andrade, levando a bordo o experiente Jorge Álvares e o boticário e naturalista Tomé Pires[16] [6]. Fernão Peres tinha ido para Goa com o novo Governador Lopo Soares de Albergaria, fazendo a viagem já designado como futuro capitão-mor de uma esquadra destinada a "descobrir a China".

Embarcou pilotos chineses em Malaca, chegando às águas de Cantão em Agosto. Entrou em contacto com a autoridade marítima, a quem declarou o propósito de desembarcar um enviado do rei português para contactos com o imperador. Depois de alguns jogos de luzes e sombras diplomáticas com o dignitário chinês, impaciente pela demora na resposta quanto ao prosseguimento da sua viagem até Cantão, Fernão Peres decidiu-se a subir o rio mesmo sem estar formalmente autorizado para tal.

Chegado a Cantão, fez-se anunciar com estrondo sonoro e visual, disparando pólvora e embandeirando em arco. O seu propósito seria apenas de revestir a sua chegada de tons solenes e festivos, mas a autoridade local não apreciou a exibição, que terá tomado por mostra de força e não de pacíficos intentos diplomáticos. Depois de esclarecimentos mútuos e apesar de alguma desconfiança natural e de um início pouco prometedor, Fernão Peres acaba por desembarcar Tomé Pires e os presentes destinados ao Imperador em Pequim.

No entanto, ainda em resultado da sua ruidosa chegada a Cantão, Pires vê congelada a desejada autorização de viagem para Norte, que não aconteceria antes de Janeiro de 1520.

Fernão Peres demorou-se ainda mais algum tempo pelo sul da China, partindo em 1518 de regresso a Goa. Voltou a Lisboa em 1520, onde[17] relatou minuciosamente ao Rei os seus feitos e observações.

Ao invés, exemplo de um relacionamento infeliz e tempestuoso foi o da expedição seguinte, comandada por Simão de Andrade, irmão de Fernão Peres. Esta frota partiu da Índia em 1519, com destino a Cantão. Aqui

se apresentou com atitude pouco amistosa, porventura impaciente e irritado com a atitude das autoridades, que persistiam em adiar a autorização para que Tomé Pires, embaixador de D. Manuel, pudesse viajar até à Corte em Pequim.

A duplicidade de comportamento exibida pelos dois irmãos não parece difícil de entender perante a cultura e os valores do séc. XVI. Em primeiro lugar porque o desconhecimento da China, da sua História e dos seus hábitos, faziam com que alguns dos portugueses estivessem convictos da eficácia dos métodos anteriormente empregues no seu percurso até ali: o uso da força, quando não obtinham imediata vassalagem das autoridades locais, seguido da reclamação do território em nome do rei português. Por outro lado, as distâncias impediam, na época, o comando e controlo das expedições, sendo o seu desfecho frequentemente ditado pelas circunstâncias locais e pelas características, interesses e postura das autoridades com as quais se deparavam. Acrescia o facto que a hierarquia do poder chinês apresentava especial complexidade, sendo a vontade do Imperador transmitida através de uma cadeia quase interminável de funcionários que não deixavam de incorporar interesses locais e pessoais na interpretação das orientações do Filho do Céu.

Os episódios musculados associados à expedição de Simão Peres de Andrade acentuaram a má reputação dos portugueses e não tornaram mais fácil a missão de Tomé Pires. Fontes chinesas da época [8], através de relatos de funcionários da burocracia imperial, denunciam "*comportamentos atrozes*" e "*desprezo pelas leis*". E são as mesmas fontes que justificam esse juízo com o facto de os referidos funcionários serem, ao seu nível, os guardiães dos ideais confucianos e da inerente estabilidade social, violentamente quebrada pelo comportamento dos "*bárbaros intratáveis*".

Tomé Pires acabou por partir de Cantão em Janeiro de 1520, por via fluvial e depois por terra, com percurso mal conhecido. Chegado a Pequim, ficou a aguardar o dia determinado pelos ritos chineses para se apresentar ao Imperador. Escreveu João de Barros, uns anos mais tarde acerca das audiências com o soberano chinês [6]: "… *É tanta a majestade deste Príncipe* [o imperador da China], *e os negócios desta qualidade são tão vagarosos, principalmente quando gente estrangeira há-de ir ter a ele, por tudo ser resguardos, e cautelas, que há mister muita paciência quem houver de esperar seus vagares.*".

Sucede, como já atrás se referiu, que o rei de Malaca era, aquando da sua deposição por Afonso de Albuquerque, tributário do Imperador da China, ao qual enviou um embaixador, a queixar-se dos actos do português. A esta queixa inicial juntou outras, a propósito dos já relatados desmandos de Simão Peres da Andrade.

Estava assim criado um ambiente adverso para uma boa recepção de Tomé Pires na corte Ming.

A agravar estas circunstâncias ocorreu a morte do Imperador. A juventude do seu sucessor propiciou que os mandarins tomassem nas suas mãos as rédeas da corte, agravando as intrigas contra os portugueses, que apenas foram salvos da decapitação pelo seu estatuto diplomático. Nada impediu, no entanto, que fossem recambiados para Cantão, rejeitadas as cartas de D. Manuel e os presentes que as acompanhavam. À chegada ao Sul, o embaixador e a sua comitiva foram presos, alegadamente como reféns da devolução de Malaca pelos portugueses ao anterior soberano local.

D. João III ocupou o trono entre 1521 e 1557. *O Imperador Jiajing: reinou de 1521 a 1567.*

Frontispício da edição original do Tratado das Cousas da China, de Frei Gaspar da Cruz – Évora 1570.

Esta situação veio dar origem a graves confrontos com as guarnições de outros navios portugueses, entretanto ali chegados. As fontes não são unânimes quanto à sorte do embaixador, havendo as que defendem que terá ficado desterrado na China, lá morrendo em 1540 [21]. L. F. Barreto [1] admite 1524 ou data posterior a 1528 como datas para a sua morte. Certo é que nunca regressou da sua aventurosa missão.

UMA BATALHA NAVAL NO SUL DA CHINA

Em 1521, em Lisboa, Martim Afonso de Melo Coutinho é nomeado por D. Manuel I para "… *fazer… fortaleza…e carga de mercadorias da dita China…*" [1]. Com uma armada de quatro naus e um junco ido de Malaca, alcançou as águas de Cantão em meados de 1522, visando "*…assentar amizade com o rei da China...*" e construir a fortaleza que lhe fora ordenada pelo seu soberano. Esta segunda embaixada enfrentou a oposição chinesa, invocando de novo a ocupação violenta de Malaca pelos portugueses.

Durante duas semanas de Agosto de 1522 sucederam-se os combates entre a esquadra de Martim Afonso e os juncos da defesa marítima de Cantão. Os portugueses perderam duas das naus, e quarenta e dois deles foram feitos prisioneiros, tendo um posterior fim trágico: os vinte e três que não morreram dos ferimentos ou das provações do cárcere, foram cortados em sete pedaços cada um em Setembro do ano seguinte [18].

Para se fazer uma idéia de como se desenrolaram estes combates no que respeita à manobra adoptada na época pelos navios chineses, recorre-se às notas que Frei Gaspar da Cruz [7] fez publicar sobre a sua viagem pelo sul da China em 1556 e 1557: "… *Trazem os chinas um dito comum para mostrarem a nobreza do seu reino, que pode fazer el-rei da China uma ponte de navios da China até Malaca, que são perto de quinhentas léguas, o qual, ainda que parece que não pode ser, todavia é dado como metáfora para significar a grandeza da China e a multidão de navios que de si pode lançar. Aos maiores navios chamam juncos, que são navios para guerra, feitos como naus grandes, aos quais fazem muito altos castelos de proa e de popa, para deles pelejarem, de maneira que fiquem senhores dos adversários. E porque não usam de artelharia, todo o seu uso é chegarem muito juntos, e cercando o navio adversário abalroam-se com ele. E no primeiro cometimento lançam muita soma de cal para cegarem os adversários, e assim dos castelos como das gáveas lançam muitos paus tostados agudos… Usam também de soma de pedra. E o principal que trabalham, é quebrarem com seus navios as obras mortas dos adversários…*".

Este desaire, que não sendo regra não foi o único, aconteceu longe de Malaca, perante um adversário que operava muito próximo da sua própria base, fazendo uso de uma manobra de asfixia, para a qual os navios de Martim Afonso se revelaram em quantidade insuficiente. Acresce a modesta preparação das suas tripulações que, maioritariamente originárias da Ásia ou de África [3], estavam mais vocacionadas para o comércio do que para enfrentar a guarda-costeira chinesa.

Martim Afonso de Melo Coutinho foi dissuadido pelos seus capitães de tentar vingar

a derrota, regressando a Malaca em Outubro de 1522.

OS PORTUGUESES NA CHINA: DE "FAT-LÓNG-KEI" A "FÁN-KUAI"

Abre-se agora um parêntesis para abordar a designação dada pelos chineses aos portugueses, na medida em que ela pode ilustrar, com mais colorido, a forma como os intrusos eram vistos pelos locais.

Embora a questão seja tratada pelos diferentes autores de modo semelhante, não se pode aqui esgotar a totalidade das designações registadas nas fontes, cuja diversidade se ficará a dever, em parte significativa dos casos, a diferente transcrição fonética dos termos originais.

Neste contexto, aflora-se o assunto recorrendo principalmente a Luís Gonzaga Gomes[18], um autor de Macau [9], começando por referir que os termos usados não traduziam admiração nem simpatia sendo, no máximo, neutros na qualificação. Tal não pode causar surpresa, pois os contactos entre a China e o resto do Mundo não eram encorajados. Por outro lado, os portugueses apresentaram-se sem convite, oriundos de um reino distante, com estranhos hábitos e padrões culturais. De estatura comparativamente elevada, nariz afilado, olhos profundos, barbas e cabelos compridos, de costumes distintos dos povos conhecidos dos chineses, foram acolhidos com desconfiança, acentuada por alguns incidentes, uns de directa violência sobre os naturais, outros por simples falta de diplomacia e compreensão dos costumes locais.

Quando Jorge Álvares aportou à China, em 1513, diz Luís Gonzaga Gomes que os portugueses eram apelidados de *fat-lóng-kei*, a transcrição[19] adaptada para cantonense do termo *feringue*, até então utilizado por indianos e malaios para designar os navegadores portugueses. O termo seria derivado do persa ou do árabe, em ambos os casos significando literalmente *os francos*, dele se conhecendo, de qualquer modo, numerosas variantes. Para explicar a associação dos europeus aos *francos*, invocam-se os contactos destes com o Próximo Oriente por ocasião das Cruzadas.

Depois dos incidentes que envolveram a expedição de Simão de Andrade em 1519, era conveniente estimular uma nova aproximação, porventura menos directa e grosseira do que aquela que tinha provocado tão maus resultados. Recorreram então os portugueses ao expediente de se apresentarem para comerciar não como *francos*, mas sim como um povo oriundo de Malaca, sem relação com aqueles.

Esta forma de branqueamento de anteriores comportamentos reprováveis pareceu produzir os efeitos desejados, passando os portugueses a serem englobados na designação de *fán-iân* ou *fangim*, isto é *gente estrangeira* (*de além-mar*, segundo Rui Loureiro [7]). Diversas fontes referem ainda *folangi* como uma das designações atribuídas aos portugueses.

No entanto, o efeito foi apenas parcial, já que a par desta designação, de sentido neutro e que abrangia todos os europeus, acabou por se generalizar o epíteto popular e depreciativo de *fán-kuai*, ou seja *diabos estrangeiros*, bem como o de *bárbaros*.

Ambas as designações persistiram até aos nossos dias, empregues por razões de mera funcionalidade, ou quando as circunstâncias aconselham o emprego de um termo depreciativo...

Também é eloquente a percepção adquirida por Cristóvão Vieira ("*pérsio de Ormuz*"), que acompanhou Tomé Pires na primeira embaixada à China [6]: "*…Têm os chins os portugueses em pouco, por dizer que não sabem pelejar em terra; que são como peixes, que como os tiram da água ou do mar logo morrem.*".

Pintura portuguesa representando chineses – meados do séc. XVI.

OS CHINESES AOS OLHOS DOS PORTUGUESES

E como viam os navegadores e comerciantes ocidentais os seus anfitriões de obrigação?

Para aqui deixar essa impressão, faz-se de novo apelo às coloridas notas de viagem de Frei Gaspar da Cruz [7], sempre mais lisonjeiras do que as feitas pelos chineses sobre os portugueses, e mais elogiosas das mulheres do que dos homens: "*…Ainda que os chinas comummente sejam feios, tendo olhos pequenos e rostos e narizes esmagados, e sejam desbarbados com uns cabelinhos nas maçãs da barba, todavia se acham alguns que têm os rostos mui bem feitos… Mas destes são muito poucos, e pode ser que sejam de outras nações nos tempos antigos entremetidas nos chinas, em tempo que eles comunicavam diversas gentes* [referência às navegações chinesas do séc. XV]. *São homens os chinas mui corteses… As mulheres comummente, tirando as do longo do mar e as dos montes, são muito alvas e gentis… São comummente muito recolhidas, de maneira que por toda a cidade de Cantão não aparecia nenhuma mulher, se não eram algumas estalajadeiras e mulheres baixas.*".

AS MUDANÇAS DE CICLO

O desaire da embaixada de 1522, comandada por Martim Afonso de Melo Coutinho, assinala o termo de um ciclo em que foi a Coroa a marcar o ritmo das operações, e a sua substituição pelos mercadores privados.

Até 1527-1528 as trocas comerciais são praticamente nulas. A partir de então são restabelecidas as operações, agora baseadas em praças a norte de Cantão, na província de Fujian, fronteira à ilha Formosa.

Foi a partir destas novas posições que, em 1543, os portugueses alcançaram o Japão. Os mercadores privados portugueses, mestiços ou asiatizados de Malaca, Patane[20] e Java, intermediavam então os negócios entre a China e o Japão, num arranjo que parecia harmonizar os interesses dos operadores comerciais das três regiões envolvidas. Para o Japão viajavam ouro e sedas em rama e manufacturadas, em sentido inverso os navios carregavam barras de prata, metal particularmente valorizado na China, onde atingia valor comparável ao ouro. Este comércio viria a ser assegurado pelos portugueses durante quase um século, revelando-se a mais rentável de todas as redes comerciais que eram então controladas por Goa.

Em 1549, as operações regressaram às águas de Cantão, retomando-se a manobra que haveria de conduzir, dentro de poucos anos, ao estabelecimento estável dos portugueses no Sul da China.

Tema a desenvolver na próxima revista.

F. David e Silva
CALM EMQ

Notas

[16] Tomé Pires nasceu, provavelmente em Lisboa, cerca de 1468 [6], filho do boticário de D. João II. Pouco se sabe da sua vida até que chegou à Índia em 1511 como "feitor das drogas". Serviu em Malaca durante os três anos seguintes e foi enviado à China como embaixador, escolhido pela sua inteligência, experiência e modos educados. Deixou a *Suma Oriental*, obra escrita em Malaca e Cochim entre 1512 e 1515, a primeira descrição da China da dinastia Ming feita por um ocidental. A obra contém, entre outras, informações de ordem histórica e geográfica, etnográfica, botânica, económica e comercial, bem como sobre a moeda e os pesos e medidas.,

[17] Foi em Évora que se encontrou com D. Manuel I, dado que em Lisboa grassava então um surto de peste.

[18] Escritor, historiador e sinólogo, nasceu em Macau em 1907, onde morreu em 1976. Publicou mais de 30 volumes, dirigiu e colaborou em mais de 20 publicações periódicas. Ensinou português e chinês e traduziu entre as duas línguas. Interessava-se por música, tendo sido Secretário do Círculo de Cultura Musical de Macau. Também dirigiu a Emissora de Macau. Graciete Batalha, estudiosa de Macau, refere que este multifacetado macaense não poderia, por essa mesma razão, ser "*...um artista da prosa, um historiador metódico e crítico, um sinólogo acabado.*", descrevendo-o ainda como um homem solitário, calado e fugidio, suportando dramas pessoais que não deixava transparecer na sua obra. Sublinha, no entanto, que a sua produção histórica e literária tem um valor incontornável.

[19] A escrita chinesa é composta por meio de caracteres ou ideogramas, sendo cada um destes uma unidade de linguagem, no fundo uma palavra. Os caracteres são frequentemente complexos e representando conceitos abstractos. A sua transcrição para o alfabeto latino faz-se na República Popular da China através do método designado por "pinyn" (literalmente "soletração dos sons"), aprovado pelo governo chinês em 1958, aceite pela ONU desde 1979. Durante parte considerável do séc. XX, designadamente no mundo de língua inglesa, conheceu grande divulgação o método Wade-Giles, criado por dois americanos em meados do séc. XIX. Dada a variedade e dispersão temporal das fontes aqui utilizadas, não foi possível garantir a uniformidade da transcrição de termos chineses, que foi feita tal como figura em cada um dos textos consultados.

[20] Cidade Estado mercantil, reino islâmico tributário do Sião, situado na costa Oriental da península Malaia. Centro importante do comércio de pimenta, arroz e algodão para a China, nos séc. XV e XVI, contava então cerca de 50.000 habitantes, entre os quais 300 portugueses.

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA
ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XX
O CONSULADO DA MARINHA — 1ª Parte

Na vida da Sociedade de Geografia sentiu-se sempre a presença de distintas figuras da Armada. Vinha talvez do tempo em que as circunstâncias justificavam a existência de um só Ministério da Marinha e do Ultramar, criado pela primeira vez em 1795. Estou a lembrar-me por exemplo, e por serem mais conhecidos, de Ferreira do Amaral, de Almeida d'Eça, de Azevedo Coutinho e de Ernesto de Vasconcelos.

Mas no último quartel do século XX foram oficiais da Armada os quatro presidentes e foram muitos os marinheiros na vida da Sociedade, nas suas Comissões e Secções.

Não foi de início um período fácil, como se sabe e se compreende, mas as várias Direcções souberam preservar a Instituição e restituí-la, se assim se pode dizer, intacta, adaptada e prestigiada.

Sei que vou omitir o nome de pessoas e a memória de factos que, com toda a justiça, deveriam ser assinalados. Mas a culpa não é só minha, é, sobretudo, do respeito que tenho pela vossa paciência. Mesmo assim, receio abusar dela.

As eleições de 1975, em plena Revolução, para os Corpos Gerentes da Sociedade de Geografia marcaram o início de uma nova época da sua vida cultural. Empenhada, apesar de objectivos muito mais amplos, no estudo do Ultramar Português e na defesa dos seus valores, via-se então frente a uma situação decorrente da descolonização, preocupada com a agitação política e social no País, desprovida das ajudas financeiras oriundas das antigas Colónias e sem grandes esperanças no apoio dos novos governos.

O Prof. Adriano Moreira, presidente cessante, tomadas algumas precauções político-militares, convidou o Almirante Fernando Simões Coelho da Fonseca, oficial distinto e descomprometido com o regime deposto, a apresentar a sua candidatura a presidente, sendo vice-presidentes o Prof. Doutor Manuel Jacinto Nunes, o Comandante Dr. Eduardo Serra Brandão, o Prof. Padre António Silva Rêgo e o Prof. Engenheiro Ário Lobo de Azevedo, mantendo o Coronel António José Caria como secretário-geral e, obviamente, o Prof. Dr. António de Almeida como secretário perpétuo. Entraram também para a Direcção os Professores Narana Coissoró, Políbio Valente, Soares Barata e Almerindo Leça e o Comandante Mendes Quinto.

Além do Prof. Adriano Moreira, deixaram nesse ano a Direcção os Almirantes Roboredo e Silva e Marques Esparteiro, o Comandante João de Figueiredo, o Prof. Dr. Pereira Neto, os Drs. Martim de Albuquerque, Moreira Rato e Costa Freitas e o General Silvino Silvério Marques. Mantiveram-se como vogais o Engenheiro Carlos Kruss Abecasis, o Prof. Dr. António Maria Godinho e o Dr. Juiz António de Maia Malta.

Almirante Coelho da Fonseca
Presidente da SGL 1975-1977

Não houve alterações na Comissão Revisora de Contas.

Nas Comissões houve um incidente digno de nota. O presidente da Comissão Infante D. Henrique, Almirante Sarmento Rodrigues, suspendeu as suas funções temporariamente por ter sido preso pelos revolucionários. O Almirante que era, na altura da prisão, presidente da empresa turística TORRALTA e do Centro de Estudos de Marinha, foi sem dúvida um dos sócios mais distintos e mais dedicados desta Sociedade.

Dava-se assim início ao primeiro mandato pós-revolução, que foi intencionalmente, por deliberação do próprio presidente e com o apoio da Direcção, um dos períodos mais discretos e mais apagados da vida da Sociedade de Geografia. Não se pretendia, de forma alguma, uma instituição que fosse ou parecesse reaccionária, mas também não se queria uma instituição que fosse ou parecesse revolucionária. A Sociedade de Geografia, que já superara com êxito a transição da Monarquia para a República e da ditadura dos partidos para a ditadura militar, queria permanecer, de acordo com os seus estatutos e a sua tradição, independente das transformações políticas e sociais. Assim veio a acontecer.

O seu património cultural e a prática de um século de actividade não se ajustava perfeitamente ao fenómeno da descolonização, até porque grande parte dos seus sócios era constituída por antigos funcionários, militares, escritores e investigadores que deram o melhor das suas vidas à administração, à defesa ou ao estudo do Ultramar Português. Como, por exemplo, o ilustre democrata e reconhecido anti-situacionista Jaime Cortesão, que foi membro activo da Comissão de Defesa das Colónias.

Parece ter-se conseguido o desejado equilíbrio. Prova disso constitui o facto de o Almirante Rosa Coutinho, oficial distinto que apareceu na Junta de Salvação Nacional e que se tornou, com surpresa, simpatizante da esquerda profunda, se ter tornado sócio da Sociedade de Geografia em 1975, assim como o Almirante Pinheiro de Azevedo e o Dr. Salgado Zenha, ambos futuros candidatos, pela esquerda, à Presidência da República.

Em 1975 a SGL completava cem anos de existência e havia que assinalar esta efeméride. Mas 1975 foi precisamente o ano da descolonização e das grandes agitações, pelo que não convinha dar muita visibilidade à Instituição, tradicionalmente conservadora e voltada para o Ultramar. Por isso, as comemorações resumiram-se a quatro discretas acções realizadas ao longo de três anos.

Os CTT, anuindo à sugestão da Sociedade, fizeram uma emissão comemorativa de selos postais, notável pelo simbolismo, pelos desenhos e pela cor, cuja execução se ficou a dever ao sócio Arquitecto Martins Barata.

Em 1976 foi publicada, em edição comemorativa do centenário, uma reprodução da edição crítica do "Esmeraldo de situ orbis", inserta nos Boletins da Sociedade de 1903 e 1904.

Ainda no âmbito das comemorações, foi cunhada em 1977 uma medalha, a cargo da Casa da Moeda e com projecto da autoria do escultor Barata Feio. No mesmo ano foi publicado o "Catálogo – Amostra", comemorativo do primeiro centenário da Sociedade, no qual se dão a conhecer as obras mais representativas existentes na sua Biblioteca: livros, atlas, planisférios, mapas, globos e manuscritos.

De destacar ainda neste mandato, a realização, em 1976, de um ciclo de conferências sobre "Exploração de Espaços Marítimos", em que participaram os sócios Barahona Fernandes, Serra Brandão e Telo Pacheco.

Não foi fácil o mandato do Almirante Coelho da Fonseca, pois, para além das ameaças externas, teve de lutar contra a penúria interna. Mais do que em nenhum outro, houve que praticar grande austeridade na administração por se terem perdido subitamente as receitas fixas provenientes das Colónias, substituídas por auxílios ocasionais das duas Secretarias de Estado da Investigação Científica e das Comunidades.

Note-se, porém, que nada impediu que se tivesse mantido o alto nível das actividades das Comissões e das Secções, pois a dedicação e a matéria cinzenta nem sempre têm grandes exigências materiais. Dentro desta actividade, foram realizados dois importantes ciclos de conferências da maior actualidade, um sobre "Geografia e Ambiente" e outro sobre "Demografia Portuguesa".

Também o restaurante do Convívio não perdeu a sua animação à hora do almoço, talvez por ser um refúgio reservado, confortável e barato.

Em 1977, ainda durante este mandato, entraram para a Direcção o Prof. Engenheiro Pais do Amaral Franco, o Engenheiro Beja Neves e o Prof. Dr. Fernando Frade Viegas da Costa.

No fim do mandato, o Almirante Coelho da Fonseca tinha cumprido bem a sua missão. Era preciso agora contribuir para que à contracção geográfica do País não correspondesse uma contracção cultural.

Em 1978, foi convidado pela Direcção a candidatar-se a presidente o Almirante Engenheiro Hidrógrafo José Augusto Barahona Fernandes.

No mandato que então se iniciou entraram para a Direcção o Comandante António José Cavaleiro de Ferreira e o Engenheiro Geógrafo Nuno Pedro da Silva.

Manteve-se neste mandato a austeridade na administração por continuar a faltar a segurança das receitas fixas, tendo-se conseguido o equilíbrio orçamental graças aos generosos subsídios da Secretaria de Estado da Investigação Científica.

A Fundação Calouste Gulbenkian, mais uma vez, tomou a iniciativa de auxiliar a Sociedade oferecendo-lhe um sistema automático de alarme contra incêndios, ligado ao Comando do Batalhão de Sapadores Bombeiros, que muito contribuiu para reduzir os riscos de destruição do valioso património cultural da Sociedade. Registe-se, desde já, o continuado interesse do Dr. Azeredo Perdigão pela Sociedade, até à sua morte

Manteve-se, ao longo de todo este mandato, o alto nível das actividades culturais das Comissões e das Secções, destacando-se em 1979 o importante colóquio sobre "Panorama e Perspectivas da Cartografia Portuguesa", levado a efeito pela Secção de Geografia-Matemática e Cartografia, presidida pelo Dr. Agonia Pereira. De mencionar também os trabalhos das Secções de Arqueologia, presidida pelo Dr. Pedro Serra, de Antropologia, presidida pela Dra. Maria Emília de Castro e Almeida, e de Estudos Luso-Árabes, presidida pelo Prof. Dr. Dias Farinha.

Almirante Engenheiro Hidrógrafo Barahona Fernandes
Presidente da SGL 1978-1982

Neste mandato comemorou-se com a maior dignidade o IV Centenário da Morte de Luís de Camões, com a realização de uma sessão solene, um colóquio comemorativo e a publicação de um número especial do Boletim da Sociedade de Geografia. Em 1979 o Prof. Northege, da London School of Economics, falou, com raro brilho, sobre "Teoria das Relações Internacionais".

Por ser curioso, retira-se do relatório de 1978 o movimento anual da Biblioteca, que foi de 5 297 leitores, entre os quais 19 investigadores estrangeiros, credenciados pelas respectivas embaixadas, e 1 593 funcionários da antiga administração ultramarina procurando elementos para instrução dos seus processos.

A actividade deste mandato e dos que se lhe seguiram, no que respeita ao uso da Biblioteca e ao trabalho das Comissões e Secções, mostrou que a descolonização em nada diminuiu a importância do papel desempenhado pela Sociedade de Geografia na salvaguarda, estudo e divulgação dos valores e dos trabalhos dos Portugueses no Mundo.

Em 1979 teve lugar uma reunião da Associação Internacional dos Museus de Transportes e Comunicações, organizada pelo Museu dos Coches e pelo Museu dos Correios. E em 1980 realizaram-se duas conferências promovidas pelo Laboratório Nacional de Investigação Tropical.

Sob orientação do Dr. Lopes Cardoso, iniciou-se uma profunda remodelação do Museu, com a vistoria de todas as peças existentes, acção que foi generosamente facilitada pela Sociedade Portuguesa de Empreendimentos.

Destaca-se, em 1980, a representação da SGL pelo seu presidente nas comemorações do século e meio da "Royal Geographical Society", que decorreu em Londres com a presença da Família Real.

Com o patrocínio da Fundação Calouste Gulbenkian, realizou-se uma série de conferências sobre o tema "Arquitectura e Desenho Urbano", proferidas por um professor da Universidade de Dublin. Outro ciclo de conferências sobre "Exploração da Zona Económica Exclusiva" realizou-se por iniciativa da Secção de Geografia dos Oceanos, em que foi orador, entre outros, o Comandante Limpo Serra.

Em 1981 a Sociedade de Geografia passou a estar representada na Comissão Cultural que funcionou junto do Comissariado para a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, que veio a ser inaugurada em 1983.

Também em 1981, foi celebrado um protocolo com o Instituto Português do Património Cultural para elaboração de um "Guia das Fontes Arquivísticas para o Estudo da História das Nações – História de África", apadrinhado pela UNESCO.

Ainda neste ano, foi inaugurado, em Mirandela, um busto do fundador e primeiro secretário perpétuo da Sociedade, o inesquecível Luciano Cordeiro, cerimónia que teve a presença do Primeiro-Ministro Pinto Balsemão.

Foi fértil em conferências o período final deste mandato, tendo o Prof. Justino Mendes de Almeida presidido a uma sessão de homenagem ao Padre José Anchieta.

Foi também notável o Colóquio Comemorativo dos 125 anos dos Caminhos de Ferro, com a presença do Ministro dos Transportes Viana Baptista e em que falou o Prof. Engenheiro Leite Pinto, notável Ministro da Educação do Governo de Oliveira Salazar. Na sessão de encerramento das comemorações usou da palavra o director dos Caminhos de Ferro Franceses.

Ainda de destacar são as conferências do

Prof. Kubik, da Dinamarca, sobre "Automatização da Cartografia", do Prof. Piccard, de França, sobre "Investigação Submarina", do Dr. Boone, de Inglaterra, sobre "Escavações Arqueológicas", e do Dr. Robert Marx, sobre "Viagens Pré-colombianas à América do Norte", em que o conferencista manifestou a sua convicção de que os descobridores do Novo Mundo foram, na realidade, os Fenícios, muito tempo antes de Cristo.

Sob a presidência do Prof. Aires-Barros, actual Presidente da Sociedade, a Secção de Geografia-Matemática e Cartografia programou uma Exposição Cartográfica relativa à área da grande Lisboa.

Já em 1982, teve lugar, por iniciativa da Secção de Ordenamento Territorial, presidida pelo Engenheiro Eurico Machado, um notável e extenso ciclo sobre "Regionalização", antevendo a controvérsia e o referendo que quase vinte anos depois viria a ter lugar.

Ainda em 1982, no final do mandato, realizou-se a sessão de homenagem em memória do Vice-Almirante Teixeira da Mota, muito ilustre membro da Sociedade e presidente da Academia de Marinha, a que assistiu o Chefe do Estado-Maior da Armada Sousa Leitão e em que foram oradores o Prof. Padre Silva Rego e eu próprio.

Entretanto, o Almirante Barahona Fernandes e o Prof. Justino Mendes de Almeida convenceram-me a aceitar o convite para me candidatar a Presidente a Sociedade de Geografia.

E. H. Serra Brandão

ARSENAL DO ALFEITE

A UAM 802 "Atlanta" termina uma profunda reparação e retoma a actividade operacional

Construída em 1983 nos estaleiros da Figueira da Foz – FOZNAVE e aumentada ao efectivo da Marinha em 1984, a UAM 802 – "Atlanta" é uma embarcação atribuída ao Instituto Hidrográfico para serviço de levantamentos em águas interiores e costeiras.

Esta unidade esteve recentemente em fabricos no Arsenal do Alfeite onde foi sujeita a uma substancial intervenção que acabou por se tornar uma reconstrução, incluindo a remotorização da propulsão.

A "Atlanta" retomou a actividade operacional em finais de Abril de 2007.

Como referido, a intervenção foi muito profunda, tendo incluido uma assinalável reparação estrutural com substituição de bastantes elementos das estruturas principal e secundária, seguida duma total preparação das superfícies e pintura geral de obras vivas, obras mortas, superestruturas, tanques, porões, convés e casa da máquina.

Foram ainda realizados os seguintes trabalhos mais significativos:

- Projecto e substituição integral da instalação eléctrica com especial ênfase nos requisitos da actividade hidrográfica;
- Concepção e execução de um sistema de ventilação e extração de ar forçado, para a casa da máquina;
- Concepção e execução de um sistema de governo de emergência como alternativa ao existente;
- Manufactura e montagem de duas linhas de veios novas e equilibragem dos respectivos hélices;
- Substituição dos motores propulsores MWM de163KW de potência às 2000rpm, por outros da marca Volvo Penta de 162KW às 2100rpm, e consequente alteração dos circuitos auxiliares de arrefecimento, lubrificação, alimentação de combustível e descarga de gases de escape;
- Montagem de um grupo gerador eléctrico novo da marca VETUS com 11Kw de potência e reparação geral de outro, de 6Kw;
- Reparação geral da moto-bomba de incêndios, hidróforo de àgua doce, bombas de governo e esgoto acopladas;
- Aquisição de um molinete, amarra e de um guincho para operar a sonda multifeixe.

Devido à concepção original da embarcação, os trabalhos de aprestamento e apetrechamento interno envolveram significativos trabalhos de carpintaria, quer na recuperação do mobiliário existente, quer no revestimento em madeira efectuado em todos os compartimentos interiores, incluindo a ponte de navegação. Os pavimentos também foram integralmente substituidos, e foi contemplada uma alteração nas instalações sanitárias, trazendo-as para padrões mais actuais, já que anteriormente nem água quente nem banho de chuveiro existiam. Na cozinha foi substituído o antigo fogão a gás por uma placa eléctrica e foram montado um exaustor de fumos e um lava-loiça novos.

Como existiram trabalhos directamente encomendados pela Direcção de Navios a entidades estranhas ao Arsenal, houve que dinamizar a respectiva coordenação a apoiar as intervenções, o que, apesar das normais dificuldades, se conseguiu com sucesso. Referem-se, por terem algum significado a montagem de um sistema de detecção de incêndio e alagamento, pela firma AUTOINSEG e a montagem de um sistema autónomo de ar condicionado pela NAVALGROUP.

Devido à experiência do Arsenal em trabalhos desta natureza, foi possível acomodar de forma equilibrada e com engenhoso aproveitamento do espaço disponível, as novas e legítimas aspirações a melhorias habitacionais e as exigências operacionais para instalação de novos equipamentos.

Nesta intervenção ficou mais uma vez salientada a flexibilidade do Arsenal para acolher as especificações e a dinâmica dos requisitos de índole logística, funcional e técnica, quer do utilizador quer do organismo requisitante. A vantagem da existência no Arsenal dum departamento de projecto foi novamente confirmada para embarcações de concepção e relativamente simples como já o tem sido para conversões e alterações mais complexas em navios militares.

A "Atlanta", depois de mais de 20 anos de bons serviços prestados, fica agora renovada e apta para continuar a permitir a actividade hidrográfica e outras, no âmbito das missões do Instituto Hidrográfico.

(Colaboração do Arsenal do Alfeite)

Conservação e museologia de mãos dadas... no Museu de Marinha

O PROJECTO DE CONSERVAÇÃO DAS GALEOTAS REAIS

O RESTAURO DO BERGANTIM REAL – 1ª PARTE

NAVEGANDO PELA HISTÓRIA

No artigo publicado em Junho apresentámos as origens do Projecto de Conservação das Galeotas Reais. Falámos também na natureza deste projecto, nas suas características e no seu funcionamento desde 2001 até à actualidade. Desta vez, o tema que aqui nos traz, diz respeito à I Fase do referido projecto: O processo de Conservação e Restauro do Bergantim Real. Este tema será apresentado em duas partes, a primeira delas permitir-nos-á conhecer o historial técnico do Bergantim Real e os vários aspectos envolvidos na sua conservação ao longo da história. Desta maneira, em Agosto mergulharemos até às profundezas do processo de conservação e restauro realizado nesta embarcação real entre 2002 e 2004.

A abordagem histórica que aqui realizamos permitir-nos-á perceber a importância da embarcação que foi objecto de restauro e, ao mesmo tempo, as escolhas realizadas do ponto de vista técnico no que à sua recuperação se refere.

A intervenção de conservação e restauro que apresentamos pela primeira vez ao público neste e no próximo artigo, constitui um exemplo de diálogo entre museu, cultura marítima e público.

"Desembarcacion de SV M en Lisboa. Desenhado por Domingues Vieira, pintor do Rei" (Lavanha, 1622).

OS ANTEPASSADOS DO BERGANTIM REAL.

Duas questões serão o suficiente para desenvolver este assunto:

A primeira delas: **De que época data a construção da primeira embarcação real designada por Galeota?**

A segunda questão, consequência natural da primeira, nos levará a questionarmo-nos então… **Que tipo de embarcação utilizavam os monarcas portugueses para atravessar o rio Tejo ou para embarcar e desembarcar das naus e galeões que não podiam chegar até aos cais das cidades antes do aparecimento da galeota?**

É difícil precisar com exactidão o ano ou inclusive, o reinado em que o primeiro Bergantim Real português foi construído. Segundo a pesquisa realizada parece ter sido na visita de Felipe II a Portugal que os portugueses tiveram a oportunidade de conhecer de perto um novo tipo de embarcação real: a Galeota. O monarca chegou a Lisboa numa comitiva de 13 *galés*, uma das quais a Galeota Real que, segundo a bibliografia consultada "surgia, enorme, rica de talha doirada de proa a popa, com a elegância de um cisne e a nobreza de uma obra de arte"[1]. Esta galeota era movida por uma "chusma de quatrocentos e vinte forçados vestidos de damasco carmesim; os remos doirados até o meio, como era tudo de proa a popa…"[2]

O Bergantim de D. Pedro II.

Segundo esta informação, o primeiro bergantim português terá sido construído na Ribeira da Naus e lançado à água em 1666[3]. Dele dizia-se que "era um bergantim entalhado e dourado, soberbamente endereçado com cortinas e almofadas de ouro e prata, com trinta remeiros vestidos de damasco carmezim, guarnecida de galões d´ouro" (Esparteiro, 1965: 13).

Pouco tempo depois, em 1687, D. Pedro II ordenou a construção de um bergantim de 62 remos, em Lisboa, para poder receber condignamente a sua segunda esposa D. Maria Sophia Isabel de Neubourg (op. cit., p. 13). Esta seria a primeira embarcação de gala com a camarinha envidraçada, sendo esta uma característica que se manteria até ao reinado de D. Maria I[4]. O mesmo bergantim serviu a D. João V para receber sua esposa a rainha Arquiduquesa Maria de Áustria, em Outubro de 1708.

Chegamos assim até 1728, altura em que o próprio D. João V mandaria construir um Bergantim "verdadeiramente digno do seu orgulho balofo de Rei Sol"[5] do qual o erudito abade de Castro dizia que "todo ele mais parecia um custoso e imperial palácio, do que bergantim" (Esparteiro, 1965: 13 e 14).

Entre 1780 e 1783 seria construída, por ordem de D. Maria I, a embarcação que se encontra no Museu de Marinha de Lisboa actualmente: o único Bergantim Real que sobreviveu até aos nossos dias.

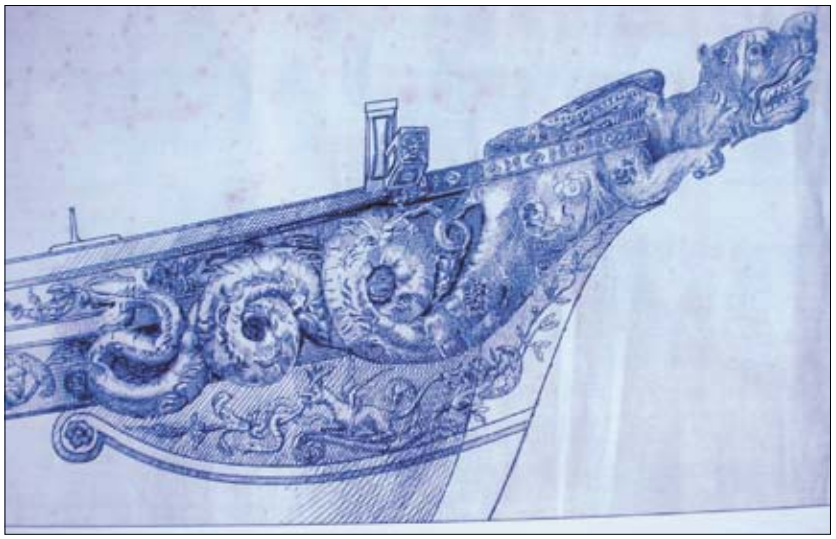
Relativamente às deslocações dos monarcas pelo rio Tejo ou desde as naus e galeões até terra firme, tudo parece indicar que eram realizadas em "batéis vulgares, cuja riqueza às vezes considerável, estava apenas nas tapeçarias, nos panos de oiro, nos bancais e forcaretes preciosos que os recobriam…"[6].

A CRIAÇÃO DA GALEOTA DE D. MARIA I

A construção do Bergantim Real foi encomendada pela Rainha D. Maria I ao ministro da Marinha Martinho de Melo e Castro em 1778. Ele, por sua vez, encarregou o risco e a construção desta embarcação real ao primeiro-constructor do Arsenal Real de Marinha (até 1939 na Ribeira das Naus) Torquato José Clavina.

Segundo a pesquisa realizada, a construção desta embarcação teve início em 1 de Junho

de 1780, ficando concluída apenas em finais de Novembro de 1783 (Cutileiro, 1973: 27). A técnica de construção utilizada foi a do costado trincado[7]. Esta embarcação, com 29 metros de comprimento e 40 remos, era movida por 120 remadores e foi construída para a celebração dos esponsais do príncipe D. João com a Infanta de Espanha Carlota Joaquina e da Infanta D. Maria Ana Vitória com o Infante de Espanha D. Gabriel, esponsais que se efectuaram em Maio de 1784 (Cutileiro, 1998:67). Neste processo estiveram envolvidos alguns dos melhores mestres em técnicas decorativas portuguesas da época. Assim, da obra de talha decorativa e do mobiliário da Camarinha Real encarregou-se o artista Manuel Vieira, tendo como discípulo Joaquim José de Barros Laborão. No seu trabalho resulta evidente a influência do afamado modelador milanês João Grossi. Da obra de pintura decorativa do exterior da embarcação encarregou-se o pintor Luís Baptista sob a direcção de Inácio Meireles, pintor e dourador da Ribeira das Naus, responsável pelos trabalhos de pintura e de ouro "escurecido" das embarcações reais. Do painel exterior da Camarinha e da paisagem que decora a segunda sala deste habitáculo encarregou-se o pintor Pedro Alexandrino de Carvalho (Cutileiro, 1973: 27 e 28).



Desenho original mostrando a decoração exterior do casco do Bergantim Real, nomeadamente da figura de proa.

Ficamos assim a saber que a embarcação que se encontra actualmente no Museu de Marinha tem mais de 200 anos de história repleta de acontecimentos memoráveis, o que obriga a que o trabalho de conservação e restauro deva ser desenvolvido num diálogo constante com este objecto de extraordinário interesse para a divulgação da história e da cultura marítima portuguesas.

A CONSERVAÇÃO DO BERGANTIM REAL AO LONGO DA HISTÓRIA

A ausência de documentação sobre as intervenções de restauro realizadas nesta embarcação até 1962 impede-nos de aprofundar este aspecto da história do Bergantim Real.

Duas pistas nos servem para poder iniciar a nossa viagem pela história. Em primeiro lugar sabemos que as Galeotas Reais se mantiveram em funcionamento até ao advento da República (Cutileiro, 1973: 4). Nessa altura transitaram do telheiro da Junqueira[8] para o depósito da Azinheira (Seixal) onde se mantiveram guardadas até Maio de 1962, tendo saído apenas para acontecimentos pontuais como foi o caso da visita de Isabel II de Inglaterra. Ao longo destas décadas, personalidades como o almirante Gago Coutinho manifestaram publicamente a sua vontade de salvar as galeotas do mais profundo esquecimento, outorgando-lhes um lugar à altura da sua valia patrimonial. (Coutinho, 1942: 1)

Em segundo lugar, sabemos que este tipo de bens eram frequentemente alvo de intervenções de vários tipos, destinadas normalmente a tratar as deteriorações existentes, reavivar as cores originais ou adaptar às modas, ideologias ou crenças vigentes em cada época a decoração original.

Não devemos esquecer que, a história da conservação e do restauro evoluiu ao longo dos tempos com base em dois parâmetros fundamentais: o plano ideológico, do qual formam parte os aspectos referidos anteriormente relacionados com o historial e as épocas a que o património em causa está associado, **e o plano técnico**, protagonizado pela evolução da ciência, que envolve um contributo insubstituível do ponto de vista do conhecimento. Surgiu assim o famoso debate que coloca sobre a mesa a delicada questão do equilíbrio entre a instância estética e a instância histórica da obra no seu processo de conservação e restauro (Macarrón de Miguel, 1995: 13 e 47).

Por outro lado, a Ética da Conservação, que referimos no artigo publicado em Junho, fala-nos da importância de estudar e de documentar as intervenções anteriores como fonte de conhecimento de dados fundamentalmente históricos, artísticos, antropológicos e técnicos. Digamos que, cada uma das intervenções anteriores, de certa maneira antepassadas do restauro contemporâneo, podem ser consideradas como marcas da história, marcas que um objecto de criação recente dificilmente poderá mostrar…

Evidentemente, quando da visita da Rainha Isabel II de Inglaterra a Portugal (18 de Fevereiro de 1957), o Bergantim Real deverá ter sido alvo de varias intervenções de *embelezamento* para tão aguardado acontecimento. Mas, até agora, não foram encontrados registos técnicos das mesmas. Perante uma situação como esta, apenas nos resta a opção da análise da obra do ponto de vista da sua composição físico-química e da caracterização de materiais, isto é, a identificação e datação das camadas decorativas ainda existentes, mediante a utilização das diferentes técnicas laboratoriais de diagnóstico que se empregam actualmente.

Continuemos o nosso passeio pela história …

Em 15 de Agosto de **1962,** o Museu de Marinha inaugura as instalações que hoje conhecemos, nomeadamente a ala lateral esquerda do Mosteiro dos Jerónimos, acompanhada de um empreendimento arquitectónico destinado a albergar as secções técnica e administrativa, por baixo do Planetário Calouste Gulbenkiam, e as Colecções de Galeotas Reais e de Hidroaviões num pavilhão de características específicas para o efeito. Nesta altura, a Colecção de Galeotas Reais sai do depósito da Azinheira para ser exposta no novo espaço do Museu a ela destinado. Uma vez colocadas no referido Pavilhão, seriam alvo de uma operação de restauro aprofundada que segundo as nossas contas deve ter tido lugar durante os meses de Junho e Julho do referido ano (Cutileiro, 1998: 160-162).

A partir desta data apenas conseguimos documentar o processo de restauro graças ao contacto estabelecido pessoalmente com o pintor Luís Cândido Teixeira, operário do Arsenal do Alfeite, e autor das intervenções realizadas em 1974 e em 1987.

Em entrevista efectuada no dia 22 de Maio de 2007, na redacção da Revista da Armada[9], ficamos a saber que em **1974** foi realizada uma intervenção de substituição do material lenhoso danificado pela acção do insecto xilófago, no costado da Galeota de D. Carlota Joaquina e no costado da Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa. No Bergantim Real e na Galeota D. José I foi necessário retirar o calafeto para evitar futuros destacamentos de camada pictórica, este elemento foi assim substituído por tiras de casquinha (Cutileiro, 1998: 139-41).

Em **1987** foi contratado novamente o pintor Luís C. Teixeira para "refazer a totalidade da decoração exterior do Bergantim Real"[10]. Não tendo recebido nenhuma outra indicação relativamente ao trabalho solicitado e perante uma embarcação que, segundo o entrevistado, se apresentava em péssimo estado de conservação, foi preciso documentar adequadamente todos aqueles fragmentos ainda legíveis, com a finalidade de poder reproduzir fielmente esta realidade. Posteriormente "tirou-se tudo fora com um maçarico"[11]. Entre 1987 e 1991 seria integralmente reproduzida a decoração do Bergantim Real com base na documentação criada pelo próprio pintor.

Do ponto de vista técnico era previsível

Decoração exterior da Camarinha Real.. Pintura a óleo representando Neptuno e o Cortejo Marítimo. Antes e depois da intervenção de conservação e restauro realizada em 2002

que este conjunto de embarcações reais se encontrasse em mau estado de conservação. Não é difícil acreditar nas palavras do Sr. Teixeira sobretudo se tivermos em conta que se tratavam de embarcações com quase 200 anos de história, que tinham sido alvo de uma intervenção de restauro apressada quando da inauguração do Museu no Mosteiro dos Jerónimos, que posteriormente sofreram um processo de adaptação forçada a um ambiente cujos níveis de humidade relativa apresentam uma grande variação entre o Inverno e o Verão e onde, por último, apenas houve operações de manutenção durante um longo período de 25 anos.

Uma vez que nos confrontamos com a ausência de qualquer outro tipo de documentação, o testemunho deste pintor é precioso para conhecer as intervenções efectuadas nas embarcações. Segundo este especialista, desde 1991 não existem indícios de ter havido qualquer outro tipo de iniciativa nesse sentido.

No dia 20 de Novembro de 1997 é atribuído ao Bergantim Real o *World Ship Trust International Maritime Heritage Award*[12]. Entretanto, o processo natural de deterioração da embarcação vai agravando-se, a doença ainda não é muito visível, mas as suas consequências serão desastrosas. O Bergantim Real é mais uma vítima da falta de controlo ambiental do Pavilhão das Galeotas Reais e também da falta de um programa de manutenção regular das embarcações expostas nesta área do Museu desde 1962.

No início de **2002,** a Direcção do Museu, de quem devemos dizer que se mostrou sempre extremamente consciente relativamente às necessidades que o Museu apresentava do ponto de vista da conservação e da museografia, para além de extremamente interessada em proceder adequadamente para com o património do qual era responsável, revela-nos a sua preocupação relativamente ao estado de conservação em que se encontra a Colecção de Galeotas Reais.

Conscientes ambas as partes de que **uma intervenção de conservação e restauro criteriosamente realizada permitiria a plena fruição deste património marítimo a vários níveis, abrindo ao mesmo tempo, caminho a futuros trabalhos de investigação,** avançamos com a apresentação do documento que permitiria desenvolver a primeira fase do Projecto de Conservação das Galeotas Reais: o Projecto de Conservação e Restauro do Bergantim Real.

Em finais desse mesmo ano iniciar-se-iam os trabalhos de recuperação da embarcação.

EM JEITO DE BALANÇO

A informação aqui apresentada constitui apenas mais um passo entre muitos que deveriam ser dados com vista a conservar, valorizar e divulgar uma colecção marítima desta natureza e com esta singularidade. O trabalho de investigação até agora realizado é fundamental para a valorização de um acervo que, com o tempo, ganhou um valor e uma dimensão assinaláveis e cujo processo de patrimonialização deveria conduzir à sua classificação como Tesouro Nacional.

Por outro lado, o nosso contacto regular com o público do Museu permite-nos comprovar que existe o desejo de ter acesso a informação mais aprofundada sobre esta colecção, sobre as suas origens e características, a sua função ao longo da história ou mesmo sobre a razão da sua existência. O sexto princípio da política museológica nacional, o Princípio da Informação, salienta a importância da recolha e da divulgação sistemática de dados, como via de intercâmbio de conhecimentos a vários níveis no contexto museológico (Lei nº 47/2004 de 19 de Agosto, Cap. I, Art. 2º).

Restauro dos frisos decorativos do exterior da embarcação em contacto directo com o público do Museu.

Eloisa Pérez Santos lembra-nos que a exposição deve ser um meio de comunicação em si mesma, com recurso à utilização de outros meios que permitam comunicar as mensagens que queremos fazer chegar ao público (Santos 2000:183). **Nunca se deve esquecer que, actualmente, a função do museu não é apenas a simples identificação dos objectos expostos, mas também produzir e transmitir conhecimentos, descodificando de forma atractiva e acessível a realidade exposta através do recurso a uma museografia sugestiva e estimulante.** Para Sofia Cabral, a razão de ser do museu radica na sua capacidade de estabelecer um circuito de comunicação entre o objecto (testemunha material de uma realidade) e o sujeito (visitante) (Cabral, 2003).

Em Agosto apresentaremos a segunda parte do capítulo destinado à divulgação da intervenção de conservação e restauro realizada no Bergantim Real. Nesse artigo falaremos no método de estudo que nos permitiu conhecer as características técnicas desta embarcação e também no sistema utilizado com vista a criação de um código de identificação dos estados de conservação de cada um dos elementos que decoram esta embarcação. Com o objectivo de ilustrar o processo de conservação e restauro a que foi submetida esta galeota entre Outubro de 2002 e Dezembro de 2004 apresentaremos as duas intervenções mais importantes do ponto de vista científico-técnico e histórico-artístico.

Por último, destacamos uma citação que não só ajuda a reflectir sobre a função do museu no contexto da sociedade actual, como o coloca numa posição delicada de *guardião* de um património que é herança de todos e eixo fundamental para a construção da identidade portuguesa.

"Tomando parte de uma responsabilidade colectiva pela salvaguarda e a valorização do património cultural das comunidades e dos povos, aos museus compete principalmente a investigação, a incorporação, a conservação, a exposição, a comunicação e a educação" (Filipe, 2007:2)

Mestre Lorena Querol
Conservadora e Museóloga

Fontes Citadas:

- CABRAL, S. 2003*: De visitante a frequentador de museus. Estúdio de públicos de quatro museus de arte em Lisboa*. Tese de Mestrado (146 pags. mais anexos), Departamento de História, Universidade de Évora.
- COUTINHO, G. 1942: "Gago Coutinho reclama uma instalação condigna para as Galeotas Reais", *Revista de Marinha,* Nº 149: 1.
- CUTILEIRO, A. 1973: *A vida Faustosa das Galeotas Reais*, Centro de Estudos da Marinha, Instituto Hidrográfico, Lisboa.
- CUTILEIRO, A. 1998: *As Galeotas Reais*, Edições Inapa S.A., Lisboa.
- ESPARTEIRO, A.M. 1965: *Plaquete histórica das Galeotas e Bergantins Reais*, Ministério do Ultramar, Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Lisboa.
- FILIPE, G. 2007: "Em 2007, comemorar e reflectir sobre os 25 anos do Ecomuseu", *Boletim trimestral do Ecomuseu Municipal do Seixal* Nº42: 2.
- LAVANHA, J. B. 1622: *Viagem da Cathólica Real Magestade del Rey D. Felipe II N.S. ao Reyno de Portugal*, Madrid.
- LEITÃO, U. e LOPES, J.V. 1990: *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga, Edições Culturais da Marinha.
- MACARRON DE MIGUEL, A. Mª. 1995: *Historia de la Conservación y la Restauración*, Editorial Tecnos S.A., Madrid.
- SANTOS, E. P. (2000): *Estudios de visitantes en museos. Metodología y aplicaciones,* Trea S.L. Gijón.
- Sem autoria, 1970: "Galés e Bergantins de gala dos Reis de Portugal", *Revista de Marinha* Nº 149: 13-16.
- Sem autoria, 1998: "Bergantim Real distinguido com Prémio Internacional", *Revista da Armada*, Nº 305: 27.

Notas

[1] Sem autoria, 1970: "Galés e Bergantins de gala dos Reis de Portugal", *Revista de Marinha* Nº 149: 13-16.

[2] (Ver nota 1, p. 14)

[3] (Ver nota 1, p. 15)

[4] (Ver nota 1, p. 15)

[5] (Ver nota 1, p. 16)

[6] (Ver nota 1, p. 13)

Esta informação é também referida em:

Esparteiro, A.M. 1965: *Plaquete histórica das Galeotas e Bergantins Reais*, Ministério do Ultramar, Direcção- Geral de Obras Públicas e Comunicações, Lisboa, p. 10.

[7] Trincado: Diz-se do tabuado ou das chapas do costado em que o bordo de uma fiada e coberto pela da outra que imediatamente se lhe segue. Retirado do *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual.*

[8] Dos vários documentos que corroboram a estância das Galeotas Reais nos Telheiros da Junqueira destacamos os dois seguintes.

Documentação avulsa, Navios de Guerra - Galeotas Reais, caixa 635:

- Atestado de António Félix da Fonseca, Intendente dos Armazéns da Guiné-Índia, 8/5/1818. Refere o Telheiro da Junqueira como lugar onde se mantinham guardadas as embarcações reais quando não eram utilizadas.
- Ofício da Secretaria de Estado dos Negócios de Marinha e Ultramar ao Intendente da Marinha do Porto, 6/5/1867. Refere a necessidade de se proceder a reparação do telheiro onde era guardada a Galeota Real.

[9] Entrevista realizada com o apoio e a colaboração do Contra-Almirante EMQ Luís Augusto Roque Martins, Director da Revista.

[10] [11] Retirado da entrevista referida na nota 9.

[12] "O *World Ship Trust* é uma organização internacional cujo objectivo é encorajar o público a apreciar a sua herança marítima, através da recuperação e preservação de embarcações históricas e respectiva palamenta". Retirado do artigo intitulado "Bergantim Real distinguido com Prémio Internacional", *Revista da Armada*, Nº 305: 27.

70º ANIVERSÁRIO DO "CREOULA"

No passado dia 10 de Maio comemorou-se com o navio atracado na Doca da Marinha o seu Septuagésimo Aniversário, tendo estado presentes alguns Almirantes e Oficiais de Marinha e diversas entidades civis de que se realçam o Dr. Aníbal Paião, Administrador da empresa "Pascoal e Filhos", que apoiou a recuperação do "Creoula", o Capitão Marques da Silva, penúltimo Comandante do "Creoula", elementos da Aporvela, da Juvemédia e do Centro Náutico Moitense, Helder Claro, último gerente da Parceria Geral das Pescas (última empresa proprietária do "Creoula") e Mário Crespo, jornalista da SIC.

A cerimónia, presidida pelo Comandante da Flotilha, CALM Tavares de Almeida, teve início com a guarnição formada no cais onde, perante todos os convidados, foram proferidos discursos pelo Comandante do navio, CFR Silva Ramos, pelo Prof. Pinto Abreu, representante da instituição que iria embarcar em mais uma missão do navio e pelo Prof. Miguel Sequeira, Presidente da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.

Seguidamente, foi descerrada a bordo uma placa comemorativa do evento, tendo o CALM Tavares de Almeida efectuado um discurso alusivo, a que se seguiu um almoço. No final do almoço foram entregues medalhas comemorativas aos antigos Comandantes do Navio, homenageando no nome deles todas as guarnições que cumpriram serviço no Creoula, quer durante as campanhas do bacalhau, quer durante a sua actual missão de Navio de Treino de Mar.

A cerimónia terminou com o Bolo de Aniversário, cantando-se os merecidos "Parabéns" ao Navio.

Após 70 anos, o "Creoula", o último bacalhoeiro português e único Navio de Treino de Mar Nacional, continua a representar a ligação viva de um passado da maior importância histórica a um presente de serviço à cultura e à formação da juventude portuguesa, na perpetuação de uma tradição marítima sem igual no mundo.

(Colaboração do NTM "Creoula")

Exposição Solar e Prevenção do Cancro Cutâneo - I

O melhor conselho que podemos dar para proteger a sua pele dos raios solares consiste em usar roupa adequada (camisola, calças, chapéu) e, para as zonas da pele não cobertas por roupa, um protector solar contendo filtros de UVA e UVB! Para as primeiras exposições ao sol recomendamos ainda o uso de um Factor de Protecção Solar (FPS ou SPF) superior a 30.

COMO ESCOLHER UM PROTECTOR SOLAR

Os protectores solares atenuam a transmissão da radiação ultravioleta (UV) à pele, por possuírem filtros químicos e físicos na sua composição. Os filtros químicos, penetram na pele e absorvem parte do espectro da radiação solar lesiva, transformando a sua energia em formas inofensivas. Os filtros físicos, ao formarem uma fina película sobre a pele, reflectem a radiação solar.

A coloração branca e o aspecto opaco dos protectores solares são conferidos por ecrãs físicos e o seu aspecto cosmético tem melhorado com a adição de pequeníssimas partículas de dióxido de titânio.

O factor de protecção solar é determinado com base na razão entre as quantidades de radiação UV necessárias para que ocorra a queimadura solar, com e sem protector solar, o que equivale a afirmar que, se a pele não protegida tiver uma queimadura após 10 minutos de exposição solar, com a aplicação de um protector com FPS 10 a mesma pele terá uma queimadura solar após 100 minutos de exposição e, com um FPS 30, só ao fim de 300 minutos. O tempo para uma queimadura solar **obtém-se multiplicando o tempo de exposição pelo factor FPS**. Importa recordar que este efeito de protecção não aumenta linearmente com o FPS, ou seja, um FPS de 10 reduz em cerca de 85% a radiação UVB, um FPS de 20 em cerca 95% e um FPS de 30 reduzirá apenas um pouco mais.

COMO APLICAR UM PROTECTOR SOLAR

Tão importante quanto a escolha do produto é a sua correcta aplicação. Por exemplo, para se conseguir a protecção indicada com o factor de protecção solar, é necessária uma quantidade de 2mg/cm². Para cobrir todo o corpo, pode ser necessário até metade de uma embalagem pequena. Acresce que esta quantidade deve ser aplicada 30 minutos antes do início da exposição solar, de preferência antes de sair de casa, de 2 em 2 horas durante a exposição solar, e sempre, após cada banho, de mar ou piscina.

ALGUMAS NOÇÕES IMPORTANTES SOBRE OS PROTECTORES SOLARES

Factor de protecção solar, FPS:

O FPS actua sobretudo no que diz respeito às radiações UVB, que causam queimaduras solares, mas não às UVA, as quais contribuem de forma significativa para agravar o risco de cancro cutâneo e o envelhecimento da pele.

"Protecção total" e "ecrã total"?

Não existem! Apesar de ser frequente encontrarmos indicações como "protecção total" e "ecrã total", nenhum produto deste tipo protege completamente contra as radiações UV o que obriga a respeitar outras regras, nomeadamente o uso de vestuário e o cumprimento rigoroso de um horário de exposição ao sol.

Protector "resistente à água" ou "water resistent"

Não existem protectores completamente resistentes à água pelo que é necessário reaplicar o protector após cada banho. De salientar, que a radiação UV penetra até 50cm na água, sendo por isso responsável por queimaduras solares na face, ombros e dorso dos indivíduos enquanto se banham ou nadam, facto que pode ser evitado com o uso de protectores.

Protecção total de bebés e crianças pequenas

Devem ser escolhidos protectores hipoalergénicos devendo-se preferir os filtros físicos. Os produtos de protecção solar não devem dar a impressão enganosa de que protegem suficientemente bebés e crianças. Os bebés não devem estar expostos directamente à radiação solar devendo, além da aplicação do protector e do cumprimento de um correcto horário de exposição solar, ser protegidos com vestuário e chapéu.

Que devem os consumidores saber para este Verão?

Devem utilizar produtos de protecção solar. Recomendamos a escolha de protectores contra radiações UVA e UVB. É importante que os consumidores saibam que estes produtos devem ser apenas **uma** entre várias **medidas de protecção**, como:

- evitar exposições prolongadas nas horas de maior intensidade solar;
- não dispensar a t-shirt, chapéu e óculos de sol;
- evitar que bebés e crianças se encontrem expostos directamente ao sol.

Na prevenção do cancro cutâneo deve:

- considerar que têm maior risco as pessoas de pele clara com muitas sardas e sinais, cabelos claros ou ruivos que não se bronzeiam ou bronzeiam mal e pessoas que já tiveram tumores cutâneos. Estas devem ser observadas pelo dermatologista anualmente;
- evitar que crianças e adolescentes com menos de 16 anos tenham queimaduras solares/escaldões, pois estes aumentam o risco de desenvolver cancro da pele em idades mais avançadas;
- evitar excesso de exposição ao sol, especialmente entre as 11-16h;
- usar vestuário, chapéu e óculos de sol, principalmente entre as 11-16h;
- utilizar sempre protector adequado ao seu tipo de pele e que proteja dos raios nocivos, mesmo depois de já se estar bronzeado.

Caro leitor neste verão proteja-se pela sua saúde.

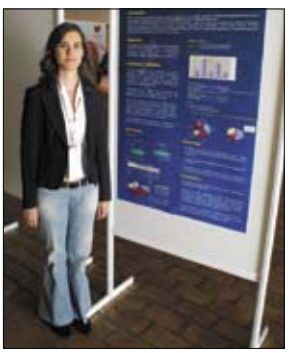
(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

NOTÍCIA

XXVIII CONGRESSO PORTUGUÊS DE CARDIOLOGIA

● Foi apresentada no XXVIII Congresso Português de Cardiologia, que decorreu em Vilamoura de 22 a 25 de Abril, uma comunicação livre, sobre a forma de "poster", com o título: "Prevalência de hipertensão arterial em doentes jovens em contexto técnico-profissional específico". Este trabalho científico foi efectuado pela 2TEN MN Cátia Magro, no Centro de Medicina Naval, em colaboração com o CFRG MN Bronze Carvalho (Cardiologista - tutor) e do Director do Centro de Medicina Naval, CMG MN Alves da Silva, como *Memória de Fim de Curso da Escola Naval*.

O Congresso Português de Cardiologia é o maior e mais conceituado evento científico nacional na área das doenças cardíacas, com realização anual. Todas as comunicações apresentadas são sujeitas à classificação de pelo menos quatro peritos. A aceitação deste trabalho é prestigiante para a autora, para as instituições representadas – Escola Naval e Centro de Medicina Naval - e para a Saúde Naval, em geral.



A 2TEN MN Cátia Magro durante a apresentação.

A Oração

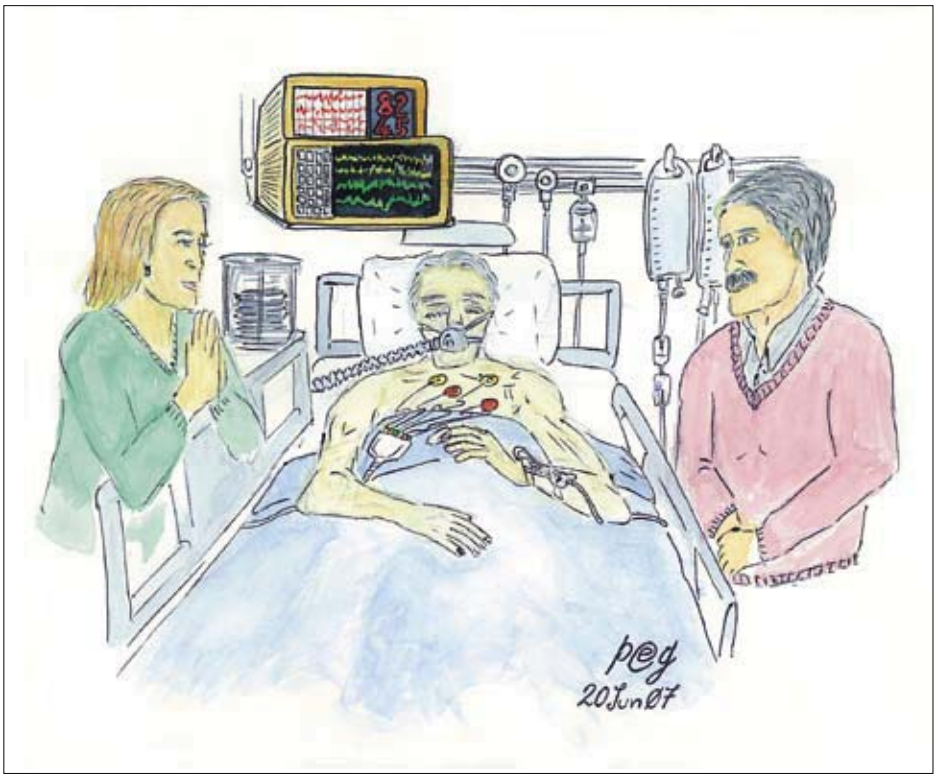
Bastava ver os olhares dos outros médicos naquela unidade de cuidados intensivos. Um certo vazio no olhar, um misto de ausência e impotência, afirmava a todos que a morte rondava. Ele, o doente, parecia sereno e rezava baixinho o que parecia a muitos, e a mim também, como uma canção repetitiva:

Tudo foi para o melhor
Deus está comigo onde eu for
Tudo será para o meu bem
Tudo faz sentido
Tudo fará sentido…

Tanto repetia estas e outras frases, que alguém chegou a pensar que para além do coração, este velho militar, também não estaria bem do espírito... Percebi, melhor esta atitude daquele doente (que nesta história chamarei adequadamente – *Homem de Fé*), quando me explicaram que ele e a sua família eram cristãos evangélicos. Vários familiares e amigos vinham rezar com ele (…não por ele, percebi rapidamente). Na hora da visita, lá estavam eles. Faziam da oração um acto público, pouco habitual na nossa cultura. Contudo, assim que nos adaptámos ao estranho da situação, passámos a sentir grande serenidade no grupo. Não se pedia perdão, ou se falava em pecado, castigo, ou medo. Rezava-se, por vezes até rindo baixinho, sempre da mesma forma positiva – o que, dada a gravidade clínica, parecia quase um acto de ousadia irresponsável.

O paciente apresentava uma situação cardíaca grave – insuficiência cardíaca. Trata-se de uma situação em que a falência do coração – na sua capacidade para bombear o sangue que alimenta o corpo – acarreta uma grande incapacidade para levar a cabo as tarefas diárias mais simples e que requer, nas fases mais avançadas, múltiplos internamentos até um desfecho pouco feliz. Assim era com este *Homem de Fé*, que se apresentava numa situação muito séria. Tão séria, que ao terceiro dia piorou e foi ventilado artificialmente.

Ficou sob sedação, inconsciente para o mundo. No entanto, todos dos dias – assim me diziam os enfermeiros – o mesmo grupo vinha rezar, como se ele os pudesse ouvir e falar com eles. Fiquei impressionado, com o comportamento destas pessoas. Tenho com o Deus cristão uma relação difícil, como o terão muitos médicos que não acham, facilmente, razão para a dor e sofrimento que os rodeiam, na sua prática clínica diária. No entanto, em relação a este grupo impressionou-me a paz que transmitiam. Impressionou-me, ainda mais, a mensagem de solidariedade, que afirmavam publicamente: confiança e esperança, em vez de expiação e castigo – como ainda se sentimos com frequência entre os católicos – e por isso me pareceu corajosa e benéfica.



Transmitia-se a ideia de um divino entre nós. Rezava-se porque se acreditava, porque se recusava a solidão da dor e da doença, não se pediam milagres, só se aceitava o conforto da oração. Nascia naturalmente serenidade. A última vez que me senti assim tão perto de um superior e próximo, foi no saudoso Timor. Aí – nunca me esquecerei – uma senhora, idosa, de nome Joana, a quem a fome física e a doença atormentavam, ao receber pela minha acção medicamentos e alimentos básicos, simplesmente leite e pão, trazidos do navio, tornou-me:

- Nada tenho para lhe agradecer. Ofereço-lhe as minhas orações…

Nesse dia – como muitos que passei em Timor – senti-me em paz. Senti que a vida fazia sentido e que tinha sido largamente recompensado, pela oferta da digna senhora…

Contudo, na maior parte das vezes, volto à revolta do sentir triunfar os malvados, ganhar a mentira e aumentar, sem fim à vista, a opressão e egoísmo. Então, certamente como a muitos, a minha fé fraqueja. Por outro lado, sinto a mensagem religiosa desusada no nosso tempo, porque distante. A este propósito, lembro frequentemente o funeral do Zé António. O Zé António era o meu colega de carteira na 4ª classe. Morreu em acidente de viação, por ter atravessado a estrada atrás de uma bola perdida. Recordo vivamente, nesse funeral o Sr. Padre afirmou que Deus o tinha levado para melhor lugar. Pareceu-me então, no meu entendimento infantil, estranho que um Deus bom quisesse levar o meu amigo para um lugar melhor do que aquela infância feliz em que ele certamente quereria estar. Achei (e ainda acho muitas vezes), que Deus não terá tantos poderes como lhe atribuem, ou que não controla simplesmente o acaso. O acaso comanda de algum modo a vida. Só assim se compreende que rapazinhos inocentes adoeçam gravemente e morram e que tiranos reconhecidos, da laia de um Hitler e de muitos outros de que a história da humanidade está tristemente cheia, que fizeram e fazem sofrer milhões de inocentes, não tenham tido um acidente fulminante, que os levasse (esses sim) para melhor sítio – um em lhes não fosse permitido fazer tanto dano a outros…

Tornei-me mais consciente de Deus do que praticante. Acredito, que haverá um ser superior, já o senti nas Igrejas, nas Sinagogas e até nas Mesquitas…Não me parece que tenha esta ou aquela forma, que seja um exclusivo desta ou daquela prática religiosa, parece-me que terá que ser bom e compreensivo. Que lá tem os seus desígnios para cada um de nós, mas não interessa perceber bem o porquê das coisas más. Parece-me, e disso estou quase certo, que vale a pena recorrer a Ele, quando tudo o resto nos abandonou. Não para pedir desculpa pelos nossos pecados (a vida já é suficientemente dura e cheia

de dificuldades). Devemos recorrer porque achamos que estamos a ser injustiçados e porque – tenho-o dito recorrentemente – a sede de justiça é um dos grandes motores do sentir humano.

Este *Homem de Fé*, às portas da morte, rezou como se visse para além da vida. Rezava com um sorriso de confiança, a que não estou habituado e achei que quer vivesse ou morresse, já teria vencido. Venceu por que acreditou que merecia viver e que o Seu Deus, o Seu Deus muito pessoal o ia agarrar e salvar – afigura-se-me ser esta a essência da fé, em qualquer religião. No final tinha razão. Contra todas as expectativas salvou-se. Aos poucos, a situação melhorou lentamente. Saiu da ventilação e acabou, por esta vez, por ter alta. Enquanto esteve no hospital, ajudou muitos à sua volta e espalhou confiança e boa disposição.

Nas semanas em que convivi com este *Homem de Fé* voltei a sorrir. Fui correr para uma praia, até uma exaustão feliz, e senti na face o pôr-do-sol, um Deus de outros tempos. Noutra noite voltei a ouvir "Avec le Temps" de Léo Ferré, o derradeiro poeta, e fiz eu próprio muitos poemas, tantos quanto a alma me pediu, porque – sabem muitos – a prosa pode ser libertação, mas a poesia, a poesia é sempre oração…Estive feliz, porque acreditei, acreditei graças a tanta fé (porque a fé também é contagiosa), que todos os que labutam na sombra, todos os que sofrem num qualquer leito de hospital, têm um remédio, uma libertação….

Vou continuar a tentar definir o meu caminho, a minha própria fé. Assim farão todos aqueles que procuram um sentido, um caminho de honestidade. Devem faze-lo, acredito eu, com sinceridade e verdade para si mesmos e para os outros…Neste caminho que é a vida, todos sentimos, a insegurança, a solidão e o medo. Todos queremos a justiça a que temos direito, nesta vida… esse parece ser o verdadeiro caminho da salvação é esta, por fim, a força da oração…

Doc

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" ABRIL DE 1973

● No passado dia 5 de Maio em Coimbrões, Vila Nova de Gaia decorreu mais um convívio dos "Filhos da Escola" de Abril de 73. Este evento realizou-se com a animação habitual e contou com a presença de cerca de centena e meia de Filhos da Escola e familiares. Para o próximo ano ficou a promessa de novo encontro, desta vez na Marinha Grande.

SARGENTOS ELECTRICISTAS

● Realizou-se no passado dia 12 de Maio, na Delegação do Clube do Sargento da Armada, o 6º almoço-convívio dos Electrões em movimento.

Este convívio reuniu cerca de 90 amigos, onde estiveram presentes várias gerações de sargentos electricistas, no activo, reserva e reforma. Em ambiente de sã camaradagem foram recordados com emoção e saudade os bons velhos tempos da "Briosa".

3ª GUARNIÇÃO DO NRP "JOÃO COUTINHO" 1974 / 1976

● Realizou-se no passado dia 12 de Maio o 3º almoço-convívio da 3ª Guarnição da CORTINHO. O evento decorreu no Restaurante Manjar das Estrelas, em Barcelos, e contou com a presença de 28 elementos da guarnição, acompanhados por 38 familiares.

Neste convívio comemorou-se o 32º aniversário do regresso de Moçambique a 13 de Julho de 1975.

MARINHEIROS DE SÃO BRÁS DOS MATOS

● Realizou-se no passado dia 2 de Junho o segundo almoço-convívio do Núcleo de Marinheiros da Freguesia de São Brás dos Matos, Alandroal, Évora, acompanhados pelos seus familiares, na Delegação do Clube do Sargento da Armada, no Feijó.

Os convivas concentraram-se junto ao Portão Verde, de onde rumaram ao Museu de Marinha. Após o almoço seguiu-se uma visita ao NRP "Cte. João Belo" na B.N.L.

O próximo almoço-convívio, que será alargado a todos os marinheiros e ex-marinheiros do conselho do Alandroal, foi marcado para inícios de Junho de 2008, na zona da Barragem do Alqueva, com um possível passeio ao longo da albufeira.

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 98

Norte (N):

♠ V 10 9 5 3 2 ♥ A 7 5 4 ♦ A D 7 ♣ –

Oeste (W):

♠ D 8 7 4 ♥ – ♦ 8 4 ♣ D V 10 9 4 3 2

Este (E):

♠ A ♥ V 9 6 3 ♦ R V 10 5 2 ♣ A R 8

Sul (S):

♠ R 6 ♥ R D 10 8 2 ♦ 9 6 3 ♣ 7 6 5

Todos vuln. N-S marcam agressivamente um contrato de 4♥ e E, face à sua mão, dobrou para castigo, pois não gostou do atrevimento. W sai a ♣D cortado do morto que joga ♠ para o seu R; E faz o A e volta a jogar ♣. Será que E vai "engolir" o dobre?

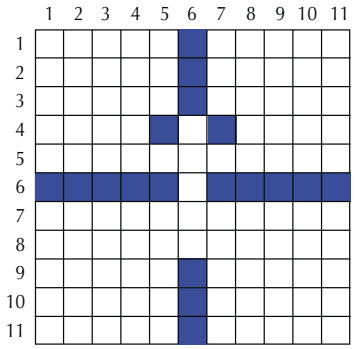
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 98

E vai efectivamente apanhar uma "indigestão", porquanto S descobre a forma de cumprir o contrato baldando na 2ª vaza o seu ♠R sobre o A. Deste modo, corta a volta a ♣, tira os 4 trunfos a E e joga ♠6 para a D de W para apurar o naipe, com a entrada no morto através de ♦A que E nada pode fazer para destruir; a defesa ainda fará mais um ♣ para a sua 3ª vaza.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 381



HORIZONTAIS: 1 – Casquilho; levar a reboque. 2 – Avança girando sobre si mesmo; nome de mulher na confusão. 3 – Sacrifica, matando; coxeia. 4 – Estaciona; toga na confusão. 5 – Parte da zoologia que se ocupa das aranhas. 7 – Ornamentação da madeira, executada com uma ponta metálica aquecida ao rubro. 8 - Árvores mirtáceas da América. 9 – Abrir valas em; bens que a mulher leva para o convento onde professa. 10 – O mesmo que *doido*; grão seco de uva (inv.). 11 – Medes com rasa; bruxas ou feiticeiras, entre os Romanos.

VERTICAIS: 1 – Intestinos dos animais; grande susto. 2 – Marão na confusão; nome vulgar de um mamífero carnívoro, a que também se dá o nome de *papa-mel*. 3 – Conjunto das plantas que crescem em determinada região; o mesmo que ralos. 4 – Ave sindáctila, de bico duro e recurvo, provido de um apêndice parecido com um pequeno corno (inv); assalto (inv). 5 – Borras; partes das estações de caminho de ferro onde embarcam ou desembarcam passageiros e mercadorias. 6 – Zarco na confusão. 7 – Ana na barafunda; poetas entre os Gregos antigos. 8 – Nome próprio masculino; instrumento musical. 9 – Parte externa e posterior da coxa do boi (inv); é quase urtiga. 10 – Cidade de Espanha, província de Alicante; atormentara (fig). 11 – O mesmo que *arreata;* sucos vegetais concretos.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 381

HORIZONTAIS: 1 – Taful; atoar. 2 – Rola; aisle. 3 – Imola; manca. 4 – Para; gaot. 5 – Aracnologia. 7 – Pirogravura. 8 – Aracazeiros. 9 – Valar; dotes. 10 – Orate; olira. 11 – Rasas; sagas.

VERTICAIS: 1 – Tripa; pavor. 2 – Aomar; irara. 3 – Flora; ralas. 4 – Ualac; ocata. 5 – Lia; gares. 6 – Aocrz. 7 – Aam; aedos. 8 – Tiago; viola. 9 – Osnag; urtig. 10 – Alcoi; roera. 11 – Reata; assas.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM Rui Cardoso de Telles Palhinha nomeado Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada ● 1TEN SEG Fernando Gonçalves Rodrigues Mendes nomeado Chefe do Serviço de Apoio da Capitania do Porto de Faro, em substituição do CFR OT RES Manuel Veríssimo António.

EXONERAÇÕES

● VALM Manuel Raúl Ferreira Pires exonerado de Superintendente dos Serviços do Pessoal, e nomear em sua substituição o CALM José Augusto Vilas-Boas Tavares ● CALM José Augusto Vilas Boas Tavares exonerado de Director do Serviço de Formação, e nomear em sua substituição o CMG Luís Manuel Forneaux Macieira Fragoso ● CALM Eurico Fernando Correia Gonçalves exonerado do cargo de Director do Serviço do Pessoal nomear em sua substituição o CMG António José Bonifácio Lopes ● CFR António Manuel Gonçalves Alexandre nomeado interinamente para o cargo de Chefe da Repartição de Oficiais da DSP, em substituição do CMG António José Bonifácio Lopes ● CTEN Paulo Luís Silva Neto nomeado Adjunto do Chefe da Repartição de Operações do comando operacional da Madeira, em substituição do CTEN Paulo João Leal Caneco.

RESERVA

● CFR OT José Venâncio Correia ● CFR OT Artur Manuel Barbosa Alves ● CTEN OT Joaquim Silva Batista ● 1TEN STAEL Manuel José Borralho Ramos ● SMOR M José Eduardo Domingues Ferreira ● SMOR FZ Amândio Afonso Paula ● SMOR FZ Abílio Matias ● SCH L Manuel António Parreira dos Santos ● SCH M Júlio Manuel dos Santos Leitão ● CAB A José António Rodrigues dos Santos ● CAB A Ricardo Duarte Craveiro Serra ●CAB FZ Pedro Miguel de Jesus Ferreira.

REFORMA

● CMG SEF RES Germano de Brito Mesquita ● CMG AN RES José António Pargana Calado ● CMG RES Joaquim Alho Pereira Lino ● CMG RES Mário Manuel da Fonseca Alvarenga Rua ● CFR SEH RES Victor Manuel Cola Duarte ● CFR AN RES João Augusto de Jesus Parada ● CTEN OT RES Carlos Félix Ricardo ● SCH CM RES António Manuel de Morais Reis ● SCH E RES Fernando Manuel Lopes Pereira ● SAJ TF RES Domingos Fernando da Silva Duarte ● SAJ L RES Manuel da Encarnação Figueiras Fernandes ● SAJ L RES José Jerónimo Saruga ● SAJ TF RES José Francisco António dos Santos ● SAJ ETA RES Fernando Figueiredo Lopes ● SAJ M RES António Domingos Fonseca Teles, 1SAR CE RES Armelino da Conceição Alves ● 1SAJ FZ RES Eusébio Espada da Costa ● 1SAR CE RES António Manuel Palma Rolim ● 1SAR A RES Carlos da Conceição de Jesus ● 1SAR CE RES José Humberto da Cruz dos Santos ● 1SAR CM RES António Matias Cândido da Luz ● 1SAR CM RES José Francisco Guerreiro Mestre ● CAB FZ RES Teodoro Manuel Trindade Domingues ● CAB FZ RES Manuel Leal Esteves ● CAB M RES José Francisco Marques Grilo ● CAB FZ RES José Henriques da Costa Pedroso ● CAB FZ RES Luís Manuel Alves Milheiro ● CAB M RES José Manuel Robalo Pereira ● CAB E RES José Manuel Rato Tiago ● CAB A RES José António Reis Bernardino ● CAB A RES Fernando Manuel Gonçalves Lopes ● CAB US RES João Florindo Ramalho Amaro ● 1MAR FZ RES António Álvaro Marreiros Bravo.

FALECIMENTOS

● CMG MN REF. Francisco António Alçada Gonçalves Cardoso ● CMG AN REF Rui Carlos Freire Montez ● SAJ M REF. Domingos da Conceição Capelinha ● SAJ CE REF. António da Silva Barreira ● SAJ CM REF. António Santiago ● SAJ FZ REF. Luís José dos Santos Louzeiro ● 1SAR M REF. Francisco Carlos da Silva Gonçalves ● 1SAR CM REF. Leonel Mendes Páscoa ● 1SAR FZ REF. Anastácio Maria Morais ● CAB CM REF. Manuel da Silva Avelino ● CAB FZ REF. Celso Abrantes de Melo ● Operário CARP José António Ferreira da Silva.

NOTÍCIAS

TOMADA DE POSSE DOS NOVOS CORPOS GERENTES DA ASSOCIAÇÃO DOS MAQUINISTAS NAVAIS

● Teve lugar no dia 26 de Março no salão da sede do Clube do Sargento da Armada, a cerimónia da tomada de posse dos novos Corpos Gerentes da Associação dos Maquinistas Navais, conferida pelo Presidente cessante da Mesa da Assembleia Geral, Augusto Lenine Gonçalves Abreu. Na sua alocução fez uma resenha histórica da Associação, terminando com palavras de motivação para os novos Corpos Gerentes.

COMEMORAÇÕES DO DIA DO PESCADOR EM PENICHE

● No âmbito das Comemorações do Dia do Pescador, a Câmara Municipal de Peniche, na sessão extraordinária de 3 de Junho de 2007, deliberou homenagear a Marinha através de um diploma de homenagem e uma salva de prata gravada que, nessa sessão pública, foram recebidos em nome da Marinha pelo Capitão do Porto de Peniche, CTEN Guerreiro Cardoso, proferindo de seguida breves palavras de agradecimento.

Diplomas e salvas semelhantes foram igualmente oferecidas ao Instituto de Socorros a Náufragos e à Direcção de Faróis, tendo sido recebidos nos mesmos termos, respectivamente pelo Director daquele Instituto, CMG Garcia Esteves, acompanhado pelo Patrão da Estação de Salva-Vidas de Peniche Jacinto Neves, e pelo CTEN Oliveira Santos, em representação do Director de Faróis, acompanhado pelo Faroleiro de 1ª Classe Vieira da Silva, Chefe dos Faróis do Carvoeiro.

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" SETEMBRO 1962

● Realiza-se no dia **29SET** o almoço de confraternização em comemoração do 45º aniversário da incorporação dos "Filhos da Escola" de Setembro de 1962. A concentração será efectuada em Mafra (junto ao Convento) e o almoço será servido no Restaurante "Quinta da Fonte" em Arrifana-Igreja Nova (Mafra).

Os interessados deverão contactar: Arnaldo B. Duarte (ex-17095) – TM 96 575 83 40 ou António Rodrigues (ex-17449) – TM 96 977 81 64.

MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

● Vai realizar-se em **21JUL**, o 13.° encontro e almoço-convívio dos Marinheiros do Concelho do Sabugal, com o seguinte programa: 10.30 - Concentração no Largo da Escola; 11.00 - Trânsito para o Soito (Lameiro do Soito); 12.00 - Missa em memória dos marinheiros falecidos na Capela da Sra dos Prazeres (Sra da Granja); 13.30 - Almoço no recinto da Capela; 18.30 – Lanche ajantarado e escolha da nova Comissão Organizadora. Contactar: José Orlando TM: 967 563 077; Rui Carrilho TM: 965 130 271

15. Escuna

O termo escuna é usado para qualificar o navio latino de dois mastros, não obstante este dispor também de vergas redondas que cruzam no mastaréu do traquete. Esta armação conta igualmente com traquete latino que enverga por ante a ré do mastro real de proa, sendo que no respectivo mastaréu enverga pano redondo nas vergas que aí se encontram dispostas, com excepção da primeira, que é seca. No mastro real grande também enverga latino quadrangular, ao passo que no correspondente mastaréu larga gavetope. Além do pano referido, este tipo de aparelho conta ainda com velas latinas triangulares à proa, e, por vezes, com uma vela de entremastro.

Se algumas certezas existem quanto à entrada no nosso léxico dos termos usados para qualificar as diferentes sortes de aparelho, sem dúvida que a palavra escuna é uma delas. Não restando quaisquer dúvidas quanto à sua conotação com o termo *schooner,* apesar disso, na língua inglesa, a história que sustenta o aparecimento desta palavra afigura-se um tanto ou quanto romântica e nebulosa, pese embora o seu carácter relativamente recente e ainda a existência de alguma documentação atestando essa mesma veia.

Os indícios apontam para que o primeiro navio baptizado como *schooner,* apesar deste tipo de aparelho remontar a um tempo anterior, tenha sido lançado à água por volta de 1713, em Gloucester, um porto da costa atlântica do território norte-americano. Rezam os testemunhos mais arraigados, que, durante o evento, uma das senhoras da assistência terá exclamado – *Oh, how she scoons!* – no momento em que o navio começou a deslizar na água. Ao que o seu construtor, *Captain* Andrew Robinson, terá respondido: – *A scooner let her be!*

Esta história, apesar da sua aparência demasiado *naïf,* encontra-se registada numa carta datada de 1790, onde, inclusivamente, o termo aparece escrito ainda sem a letra «h», figurando aí sob duas grafias distintas, *scooner* e *skooner.* Em reforço do acima exposto, acrescente-se, esta palavra surge publicada pela primeira pela primeira vez, com o significado náutico que se lhe atribui, no jornal *Boston Records,* em 1716, ou seja, cerca de três anos após o peculiar episódio que alegadamente terá estado na sua origem. Face ao que antecede, e salvo opinião melhor fundamentada, somos forçados a concluir, usando para o efeito uma expressão italiana sobejamente conhecida, que *si non è vero è bene trovato…*

Em português, como se sabe, a palavra *schooner* encontra-se conotada com quatro tipos de armação distintas, consoante outras tantas variantes maiores registadas ao nível dos respectivos aparelhos: escuna (*topsail schooner*), lugre-escuna (*three, four,… -masted topsail schooner*), lugre (*three, four,… -masted schooner* ou *three, four,… fore and aft schooner*) e palhabote (*schooner*).

No Brasil, em especial na Bahia e um pouco por toda a costa do nordeste, o termo escuna é correntemente associado a um pequeno veleiro latino, sem convés, que conta com dois mastros exactamente iguais, habitualmente utilizado na navegação de cabotagem, tanto no transporte de mercadorias como de pessoas.

Apesar desta armação recolher unanimidade no que concerne à sua origem nos Países-baixos, dada grande versatilidade desde cedo evidenciada, esta foi sendo alvo de pequenas alterações e adaptações, quer por influência dos diferentes preceitos enraizados nas mais variadas tradições de construção regionais, quer, sobretudo, pela finalidade diversa dos navios construídos um pouco por toda a parte, nomeadamente na Europa, Américas, Austrália e Nova Zelândia.

Ao longo dos tempos, e em função de conjunturas diversas, estes navios foram sendo utilizados na pesca, no transporte de mercadorias e de passageiros, como navios de guerra, e, mais tarde, suprimidas as vergas no mastro de vante – passo que conduziu ao aparecimento de nova sorte de aparelho –, como barcos de pilotos. Aliás, este último aproveitamento voltará novamente à colação no final do presente ano, naquele que será o derradeiro episódio do *Setting Sail.*

Resta acrescentar ainda que o pouco usual termo goleta, possivelmente do francês *goélette,* ou talvez pelo castelhano *goleta,* utilizado naqueles idiomas para qualificar esta mesma sorte de aparelho e respectivas variantes, foi, entre nós, também, na grande maioria dos casos, especialmente usado para denominar a armação latina em análise.

Por fim, recordamos que a invulgar escuna de duas gáveas designa um tipo de aparelho pouco comum, que, às supracitadas características da escuna, soma também vergas redondas que cruzam no mastaréu grande.

Bolina – Por definição diz-se que um navio navega à bolina quando o vento sopra de um ângulo de marcação inferior a 8 quartas (90 graus), ou simplesmente para vante do través.

Bolina cerrada – Designação utilizada para qualificar o navio que navega no limite da bolina, ou tão chegado ao vento quanto o seu aparelho lhe permite, sendo igualmente sinónimas as expressões bolinas aladas, cerrado à bolina, bolina cochada e pela ponta da bolina.

Coroa – Nome atribuído a cada uma das primeiras encapeladuras dos mastros reais dos veleiros, por vezes também dos mastaréus de gávea, que são geralmente constituídas por cabos curtos e de apreciável bitola. Estas encapelam nos calceses dos mastros, daí saindo uma pernada para cada bordo. Caso o mastro disponha de quatro coroas, ou seja, duas para cada um dos bordos, estas encapelam pelo seio, através de estropo ou botão.

Joanete de proa – Este termo tanto pode ser utilizado para qualificar o segundo mastaréu que espiga a partir do mastro real do traquete, como ainda ser usado, caso não existam vergas dobradas, para designar a terceira verga que o cruza e a respectiva vela redonda que nela enverga. No caso vertente, uma vez que a primeira verga é seca (traquete), dá nome à segunda vela e terceira verga redondas. O mesmo que joanete do traquete.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**) e grande (**C**).

Mastaréus – Pau da bujarrona (**D**), mastaréu do velacho (**E**) e mastaréu de gavetope ou gavetope do grande (**F**).

Pano ardido – Aspecto esverdeado ou escuro que a vela adquire devido à humidade, sendo que este efeito esteticamente pouco agradável se encontra relacionado com a proliferação de um fungo microscópico na sua superfície, contribuindo, a prazo, para uma mais rápida degradação do pano.

Traquete latino (**1**) – Vela latina quadrangular, dispondo de retranca e carangueja, que enverga pela testa por ante a ré do mastro de proa, ou primeiro mastro a contar de vante.

Velacho – Este nome tanto qualifica o primeiro mastaréu que espiga a partir do mastro real do traquete, como ainda designa as vergas que o cruzam, bem como as respectivas velas redondas que nelas envergam, sendo que estas, contando de baixo, correspondem, no caso vertente, à primeira vela e segunda verga redondas. O mesmo que vela de gávea de proa ou gávea do traquete.

Velas de proa – Vela de estai (**2**), bujarrona de dentro (**3**), bujarrona de fora (**4**) e giba (**5**).

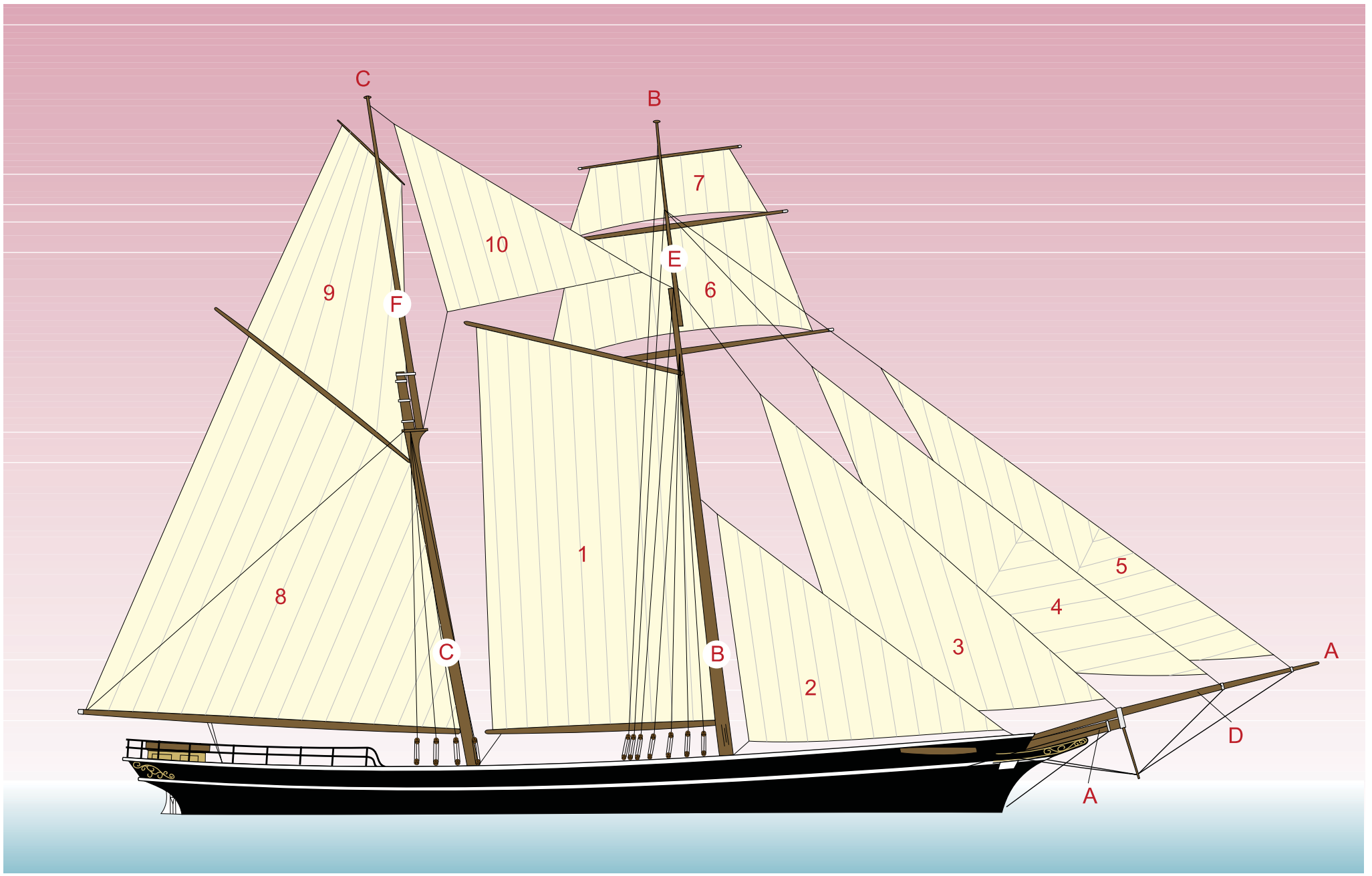
Velas do traquete – Velacho (**6**) e joanete (**7**).

Velas do grande – Vela grande (**8**) e gavetope do grande (**9**).

Velas de entremastro – Formosa ou vela de estai do galope do grande (**10**)

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço



Escuna

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 411 • ANO XXXVII

AGOSTO 2007 • MENSAL • € 1,50

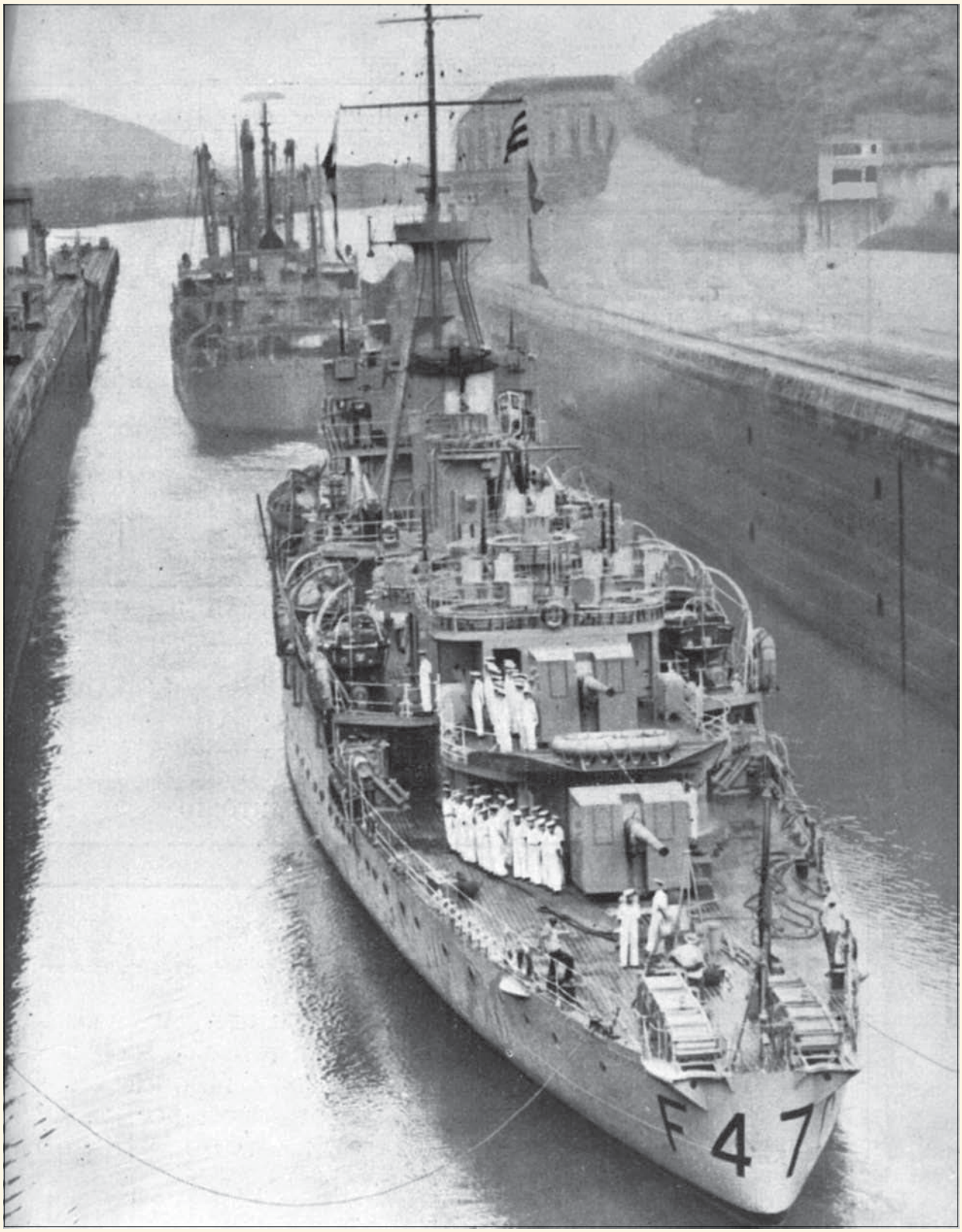
FUZILEIROS PORTUGUESES ABREM DESFILE DO "14 DE JULHO" EM PARIS

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

Em 1960 foi comemorado o V CENTENÁRIO DA MORTE DO INFANTE D. HENRIQUE. De entre os muitos eventos celebrados durante aquela evocação, a Marinha proporcionou a realização de uma viagem de circum-navegação aos cadetes que naquele ano, pelos novos Estatutos da Escola Naval, efectuassem uma viagem de instrução longa, como a que ocorria no 4º semestre do curso, portanto no 2º ano.

Coube, assim, ao Curso D. Lourenço de Almeida a honra de divulgar pelo mundo A VIDA E OS FEITOS DO INFANTE, numa viagem iniciada em Lisboa a 19 de Março no Aviso "Afonso de Albuquerque" e terminada em Sagres a 19 de Julho no Aviso "Bartolomeu Dias", depois de este ter sido rendido em Goa.

A fotografia mostra, em 5 de Abril de 1960, o "Afonso de Albuquerque" numa das eclusas do Canal do Panamá.



Revista de Marinha

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 411 • Ano XXXVII
Agosto 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

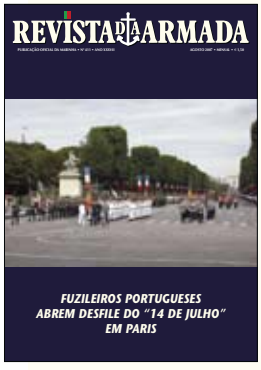


Foto
Commissaire Pelletier Doisy
© Service Photo Elysée

ANUNCIANTES:
CLÍNICA DE SANTA MADALENA;
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

6
Cutty Sark
Infortúnio do clipper anglo-português.

12
Histórias de um velho marinheiro aviador.

18
O CANAL (RENOVADO) DO PANAMÁ.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS 2
REFLECTINDO ... XIV 4
DESFILE DO "14 DE JULHO" DE 2007. PARTICIPAÇÃO DO DESTACAMENTO MILITAR PORTUGUÊS 5
COMEMORAÇÕES DO DIA DO CORPO DE FUZILEIROS 5
NOTÍCIAS 7
NOS 450 ANOS DO ESTABELECIMENTO DOS PORTUGUESES DE MACAU – CONCLUSÃO 8
A MARINHA DE D. JOÃO III (26) 11
TOMADAS DE POSSE 16
SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA, ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XX 20
CONSERVAÇÃO E MUSEOLOGIA DE MÃOS DADAS.... NO MUSEU DE MARINHA 25
NOTÍCIAS 28
PÁGINA DA SAÚDE 4 / CONVÍVIOS 29
ALIMENTE A SUA SAÚDE 7 / NOTÍCIAS 30
DIVAGAÇÕES DE UM MARUJO (23) 31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA 33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIO 34
SETTING SAIL CONTRACAPA

UNIÃO EUROPEIA
Porquê um Tratado?

Continua o debate sobre a União Europeia. Desenvolve-se o conhecimento que dela temos, mas parece que não há progresso, quer no que se refere à credibilidade da União, quer no consenso quanto à orientação que está a tomar, na construção do nosso futuro.

Uma das dificuldades que se vem sentindo resulta do facto de o debate ter quase sempre um carácter nacional e se constatar, mais tarde, que as decisões que nos interessam são tomadas a um nível supranacional, lá longe, em Bruxelas, por intervenientes muito pouco atentos às conclusões então apresentadas.

Há a sensação de que continuamos a não participar no processo de decisão. Somos cidadãos nacionais e não nos sentimos cidadãos europeus. Ou antes, verificamos que não foram criadas as condições que nos permitam assumir a condição de cidadãos europeus.

Por outro lado, o "debate europeu" devia contribuir para clarificar melhor e fortalecer a percepção da relação cidadão nacional/cidadão europeu, evitando o carácter de debate partidário para que quase sempre resvala.

A diversidade cultural da Europa é um facto indiscutível. É uma riqueza que terá que ser preservada. Mas é importante ter consciência que essa diversidade foi construída sobre uma matriz de valores comuns.

Portanto, não é a diversidade de grande parte dos factores culturais que nos poderá fazer sentir que somos cidadãos europeus, mas sim o conhecimento daqueles valores comuns, gerados, não na individualidade das nações, mas no contacto e relacionamento histórico dos povos dum tão exíguo espaço geográfico, que é o continente europeu.

É a atenção que hoje nos merece a existência desses valores comuns que está a permitir, pela primeira vez na história, o processamento de um movimento de união impar, que ocupa já quase toda a Europa geográfica. É algo que as anteriores tentativas militares imperiais nunca lograram conseguir.

Pela sua dimensão e configuração geográfica, a Europa, ou grande parte dela, foi facilmente percorrida a pé por diversos exércitos e por fortes migrações a que chamámos invasões: celtas, romanos, godos, normandos, árabes, hunos, turcos, franceses, alemães, etc. Estes ventos que varreram a Europa não impediram que se formasse a maior densidade geográfica de Estados de todos os continentes (46 Estados num espaço próximo do território do Canadá e apenas 3 % superior ao da China). Alguns povos do centro da Europa têm uma história muito antiga, mas são cidadãos de Estados formados há muito pouco tempo. A maioria dos Estados permaneceu na história, independentemente da instabilidade das suas fronteiras geográficas, mas os sedimentos deixados pelas múltiplas presenças foram-se dispersando por extensas regiões. O movimento das ideias ultrapassou, como é natural, o movimento das pessoas. Desde a expansão romana aos laços e guerras feudais, da expansão das ideias da Reforma ao movimento renascentista, das marchas napoleónicas à formação dos extensos Impérios Centrais dos séculos XIX-XX, a Europa foi sempre circulação. Os valores comuns da cultura europeia são fruto dessa extraordinária mobilidade de pessoas e de ideias, que a actual globalização apenas intensificou e tornou universal.

A mais forte e generalizada influência que a Europa absorveu (toda a Europa greco-romana, nórdica e oriental) foi a do cristianismo, que cedo se tornou na principal componente da sua matriz cultural, independentemente de outras influências, mais ou menos antigas, mais ou menos fugazes. *A «ideia Europa» está entretecida das doutrinas e da história da Cristandade Ocidental* (George Steiner, *A Ideia Europa*, Gradiva, 2007, p.50). Há encontros de culturas mais recentes, que merecem o nosso respeito e nos levam a promover e desenvolver o diálogo político, ecuménico, inter-religioso, etc. Contudo, não são essas outras influências que reconhecemos como factores comuns congregantes, ou que estiveram na base da formação da União Europeia. Enriquecem-na, sem dúvida, mas não presidiram ao nascimento da "ideia Europa".

Na nossa cultura ocidental, o cidadão é o detentor da soberania. O cidadão delega naqueles que elege a competência para governar a sociedade em que se sente inserido, esperando ter, como retorno dessa delegação, as decisões e acções que lhe permitam satisfazer as mais legítimas necessidades e aspirações. Mas, a Nação espera de todos a fidelidade à Constituição, como garantia de que as liberdades de opção política não ofendem os valores fundamentais que a identificam e que, por outro lado, a unem no mesmo projecto nacional.

Para nos confirmar como cidadãos europeus, deveremos pretender que se processe algo paralelo ao que nos formou como cidadãos nacionais. O Tratado Reformador, com este ou outro nome, é necessário. Não só deverá ser mais um passo na definição das competências dos que nos governam, como uma garantia contra derivas inaceitáveis, e ainda um contributo importante para a definição ou aperfeiçoamento do projecto comum.

Assim, a nossa preocupação primeira e quase única deveria estar orientada para a redacção, para o teor do Tratado. O referendo, mais do que uma oportunidade para cada um se manifestar contra o que não quer, teria o mérito de nos permitir participar e avalizar ou não a orientação e ritmo da construção europeia, isto é, de nos fazer sentir mais cidadãos europeus. Porém, os referendos têm sido, mesmo nas democracias que se consideram exemplares, sistematicamente manipulados pelos partidos políticos e, lamentavelmente, fortemente associados à crítica de questões internas. Este peso negativo supera muito as limitadas vantagens, parecendo não haver interesse em recorrer à máquina pouco esclarecedora, pesada e cara do refendo.

Mas devemos ter em atenção um outro aspecto fundamental, de que a história nos dá inúmeros exemplos. As grandes transformações políticas e sociais sempre foram difíceis e sempre necessitaram de um longo período de aceitação e interiorização.

A formação dos EUA passou por uma longa fase de "alargamento", mas a Constituição de 1787 só veio a ser verdadeiramente aceite após a Guerra da Secessão (1861-1865), 78 anos depois e quando o texto já incluía 13 *Amendments*.

Os grandes princípios da Revolução Francesa, "Liberdade, Igualdade e Fraternidade", são claramente valores da matriz cristã europeia. Foram escolhidos e aproveitados por um grupo laicista, jacobino e anticlerical, na sua luta contra um poder real absoluto e em decadência. Mas os princípios da Revolução Francesa, apesar da longa gestação e amadurecimento durante o iluminismo, não ficaram logo consolidados e a sociedade francesa permitiu ainda a coroação de um "imperador republicano".

A Sociedade das Nações (SDN) nasceu de nobres intenções mas teve uma duração de apenas umas duas décadas. Antes de ser extinta, a ideia "reformadora" que foi a Carta do Atlântico redigida em 1941, deu lugar à Carta das Nações Unidas, quatro anos depois, em 1945. A anterior experiência da SDN foi fundamental para o êxito da Carta das NU.

O texto da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar foi considerado o mais importante documento da ONU depois da Carta. Após longa preparação, foi elaborado um documento muito abrangente e exigente, o que fez com que algumas das principais potências recusassem a ratificação. O bolo, quando é muito grande, não se come de uma vez; parte-se às fatias.

Foi a França que propôs a criação da Comunidade Europeia de Defesa e foi a França que, dois anos depois da assinatura do tratado, recusou a sua ratificação em 30 de Agosto de 1954, para logo a seguir, em 23 de Outubro do mesmo ano, pelos Acordos de Paris, aceitar uma nova modalidade de defesa comum, através da criação da União Europeia Ocidental. Agora, mais uma vez, foi a França que

rejeitou o Tratado da União redigido pela comissão presidida pelo seu ex-presidente Giscard d'Estaing.

Por último, o grande sucesso da "Acta Final de Helsínquia" de 1 de Agosto de 1975 e que deu origem à criação da Conferência para a Segurança e Cooperação na Europa (hoje Organização para a Segurança e Cooperação na Europa), resultou do facto de se ter conseguido a codificação de muitos e importantes princípios. Tal só foi possível porque, nos três anos que a precederam, se foram resolvendo os mais graves diferendos: conseguiu-se iniciar o diálogo Leste-Oeste para a redução de armamentos na Europa, foi assinado o primeiro tratado para a limitação de armas nucleares, enunciaram-se os princípios do "desanuviamento" e reconheceram-se as fronteiras da Europa Central herdadas da Segunda Guerra Mundial.

Todos estes documentos, nunca referendados, são considerados marcos importantes da história universal cuja construção foi sempre difícil e demorada.

Resumindo:

A Europa está a avançar há mais de meio século e, no fundamental, ao procurar o desenvolvimento com respeito pela pessoa humana (desenvolvimento humano), está a caminhar no sentido certo. É um exemplo único no mundo e, olhando em redor, a Europa ainda é um lugar do futuro.

A Europa, se persistir em repudiar o seu alicerce cultural cristão, comete um erro de aculturação que, consciente ou inconscientemente, conduzirá à rejeição de importantes decisões.

A história mostra, e as mais recentes circunstâncias confirmam, que as grandes decisões que procuram congregar o sentir e as vontades do mosaico cultural europeu devem, não por incapacidade mas por bom senso, caminhar à velocidade consentida pelas nossas consciências.

Nenhum Governo (ou Presidência) deverá procurar o deslumbramento de ter dado um "grande passo". Até os fundadores da "Europa", os que na verdade inovaram dando o "grande passo", aconselharam o prudente avanço "passo a passo".

As grandes iniciativas sempre nascem como reacção ao caos. A Europa nasceu da união dos povos, após a catástrofe da Segunda Guerra Mundial. Agora, para prosseguir, deve bastar o sucesso do primeiro meio século da União.

Não devemos esperar o caos, mas prepararmo-nos para o prevenir, pois ele não é tão improvável assim. Fora da Europa, a anarquia, as armas sem controlo dos Estados e a acessibilidade da tecnologia, facilmente se reúnem para a destruição. O caos não surgirá na Europa mas, se vier, não poupará a Europa. É necessário alterar esta situação que se arrasta e que levou João Paulo II a dizer: *do futuro tem-se mais medo do que esperança*.

António Emílio Sacchetti
VALM

DESFILE DO "14 DE JULHO" DE 2007
PARTICIPAÇÃO DO DESTACAMENTO MILITAR PORTUGUÊS

Comemorou-se, no dia 14 de Julho, em Paris, o Dia Nacional da França.

A data foi assinalada, como tradicionalmente, com um desfile militar de pompa e circunstância nos Champs Elysées, mostrando de forma representativa todas as capacidades militares francesas e estabelecendo uma aproximação directa entre os militares e a população civil.

Este ano, por iniciativa do presidente Nicolas Sarkozy, o tema do desfile foi a Europa e, pela primeira vez, desfilaram também destacamentos militares dos 27 países da União Europeia.

A convite do Presidente francês, todos os países da U. E. responderam afirmativamente e participaram com representações Ministeriais e com destacamentos militares, passando a mensagem de uma Europa coesa no objectivo da Europa da Defesa.

Portugal esteve representado ao mais alto nível através do Primeiro-Ministro, do Ministro da Defesa Nacional e do Ministro da Justiça. Entre os convidados de honra portugueses estiveram também presentes o Presidente da Comissão Europeia e o Embaixador de Portugal em França.

A nível militar, o EMGFA enviou um destacamento de 38 homens chefiados pelo TCor Tomé Romero, que durante os 10 dias que precederam a data festiva, todas as madrugadas e tardes, treinaram para um desfile de grande aprumo e impacte mediático.

O desfile foi aberto pela bandeira da União Europeia, transportada pelo Tenente Pereira Gomes do Exército Português, deferência atribuída por ser Portugal o país da presidência da U.E..

Seguiu-se o bloco de bandeiras nacionais dos países europeus chefiado pelo 2TEN Pires Silveiro da Marinha.

Foto Ricardo Oliveira, Gab. PM

Nas forças em desfile, os três pelotões da frente eram o esloveno, o português e o alemão, troika da presidência.

O pelotão português tinha à sua frente o estandarte nacional conduzido pelo tenente Sousa Ferreira da Força Aérea escoltado por três cadetes da Escola Naval, da Academia Militar e da Academia da Força Aérea.

O pelotão português, proveniente do Corpo de Fuzileiros da Marinha, foi comandado pelo 2TEN FZ Gameiro Catela e constituído por 3 sargentos, 24 praças em desfile e 2 de reserva.

A sobriedade deste pelotão, o seu aprumo militar e o contraste do uniforme branco na linha da frente do desfile tornaram-no um foco de atenção especial e dos mais rasgados elogios das entidades oficiais e da assistência em geral.

A presença portuguesa no desfile do "14 de Julho" em Paris pautou-se por elevado brilho e aprumo, dignificando em muito as Forças Armadas Portuguesas e o país, crédito a que não se pode dissociar o exemplo de profissionalismo dos nossos Fuzileiros!

CMG José Luís Branco Seabra de Melo
Adido de Defesa em Paris

Comemorações do Dia do Corpo de Fuzileiros

Em 03 de Julho de 2007, presididas pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros, em representação do Comandante Naval, realizaram-se na Base de Fuzileiros as comemorações do Dia do Corpo de Fuzileiros e por razões de economia mas também de racionalidade simultaneamente com o Dia da Base de Fuzileiros. Comemoraram-se assim, os 386 anos de existência deste Corpo de Tropas Especiais da Marinha, que tem a sua origem no Terço da Armada da Coroa de Portugal.

Este ano pela primeira vez teve lugar uma conferência subordinada ao tema "Testemunho dum Fuzileiro – a experiência dum comandante combatente", realizada pelo Convidado de Honra Almirante Vieira Matias, no auditório da Base de Fuzileiros, que constituiu um momento ímpar de enriquecimento e também de reflexão.

Do programa geral constou ainda a celebração de uma eucaristia concelebrada pelo Capelão Chefe da Marinha, uma cerimónia militar com as Forças em Parada constituídas por alunos da Escola de Fuzileiros e por militares de todas as unidades do Corpo Fuzileiros envolvendo a imposição de condecorações, a homenagem aos Fuzileiros mortos em defesa da Pátria e o desfile em continência, uma exposição estática de meios operacionais e um concerto pela Banda da Armada.

Na cerimónia militar a que assistiram altas entidades da Marinha, do Exército e das Forças de Segurança e familiares dos militares e funcionários civis que prestam serviço no Corpo de Fuzileiros, o Comandante do Corpo de Fuzileiros realçou o elevado profissionalismo e a prontidão com que foram cumpridas as missões atribuídas, relevou também o esforço desenvolvido na recuperação de infra-estruturas, visando a melhoria das condições de habitabilidade com impacte muito positivo na motivação do pessoal e o espaço permanente na qualificação dos recursos humanos, tendo concluído com uma prospectiva do empenhamento futuro de Forças e Unidades de Fuzileiros.

Cutty Sark

Infortúnio do clipper anglo-português

***«When the original fabric of the ship is lost, the touch of the craftsman is lost, history is lost. To lose the timbers and iron frame of the ship is to lose not just maritime heritage but part of our national heritage. We must save as much as we can and hopefully the fire has left us much to still conserve»*[1].**

Como foi amplamente noticiado pela comunicação social em todo o mundo, no passado dia 21 de Maio deflagrou um incêndio a bordo da *Cutty Sark,* o mais famoso *clipper* do período áureo da navegação à vela. Só pelo facto de mais de 50% da estrutura do navio haver sido previamente retirada, no âmbito do processo de conservação em curso, compreendendo os próprios mastros e todo o aparelho, o casario do convés – onde se incluía a cabine do Comandante –, além de grande parte do respectivo tabuado, os danos não terão atingido maior monta.

Em 1998 um grupo de técnicos concluiu, após análises ao estado das madeiras e à ossada metálica da *Cutty Sark,* que se nada fosse feito no sentido da sua preservação, o navio poder-se-ia perder, em definitivo, num prazo de dez anos. Dado que a previsão de custos apontava para números quase proibitivos, só no princípio de 2006, ainda que de forma tímida, esta foi finalmente iniciada. No final desse ano, na sequência do protocolo assinado com o *Heritage Lottery Fund,* o projecto pareceu poder definitivamente avançar. Convém recordar que esta acção de conservação se encontrava orçada em 25 milhões libras (37 milhões de euros), da qual estão actualmente reunidos pouco mais de 18 milhões (27 milhões de euros), sendo que através do respectivo *site* (*www.cuttysark.org.uk*) todos os particulares são instados a contribuir com o seu donativo, ainda que modesto.

O propósito desta grandiosa reparação passa por garantir também que não seja necessária qualquer outra acção de grande envergadura nos próximos cinquenta anos, estando igualmente a ser estudada a forma de o navio poder gerar receitas com vista a constituir tanto uma base para os pequenos trabalhos permanentes relativos à sua manutenção, como permitir responder, de imediato, a futuras intervenções mais substanciais, ou seja, tornar a *Cutty Sark* financeiramente auto-sustentável.

De referir que o denominado *Maritime Greenwich,* conjunto no qual a *Cutty Sark* se encontra integrada, foi, em 1997, classificado como património Mundial da Humanidade pela UNESCO (*http://whc.unesco.org*), sendo que unicamente pela sua parte o navio acolhe, em média, cerca de 6 milhões de visitantes por ano.

Incluída na intervenção actualmente em curso, o plano contempla ainda a construção de um museu no interior da doca onde o navio se encontra. Para tal, a *Cutty Sark* será elevada cerca de 3 metros em relação à posição que presentemente ocupa, ficando em grande medida apenas sustentada pelas escoras laterais. O museu ocupará esse volume deixado vago e os visitantes poderão passear debaixo da respectiva quilha. No sentido de o isolar dos elementos atmosféricos e permitir a entrada de luz para o interior do novo espaço museológico, a doca será coberta por uma estrutura transparente, colocada ao nível da linha de água do navio, pelo que, visto do exterior, esta simulará as águas onde o navio repousa.

Foto CTEN António Gonçalves

A Cutty Sark *na doca-seca em Greenwich (Londres), poucos meses antes do incêndio.*

Quando foi lançada à água, a expectativa de vida da *Cutty Sark* não ia além dos trinta anos. Não admira, pois, face à perda de competitividade provocada pelo advento dos navios-vapor, em grande medida agravada com a abertura do canal de Suez (1869), que o seu armador se tenha disposto a vendê-lo, ao fim de vinte seis anos. Como se sabe, foi compradora a sociedade portuguesa *Joaquim Antunes Ferreira & Cª,* que de pronto o baptizou como *Ferreira,* tendo o navio navegado sob bandeira portuguesa até 1922. Numa altura «em que já não pagava o frete», foi adquirido pelo *Captain* Wilfred Dowman, que lhe dedicou os últimos anos da sua vida e com ele despendeu boa parte dos seus próprios recursos financeiros. Significa isto que o navio navegou com pavilhão inglês entre 1869 e 1895, período ligeiramente inferior aos vinte e sete anos em que arvorou a bandeira portuguesa (1895-1922), embora, como se sabe, tenha sido durante o primeiro ciclo que se consolidou a edificação do mito[2]. Não se compreende, por isso, a razão pela qual os órgãos de comunicação social, nomeadamente os nacionais, que ao retratarem o infortúnio sofrido pela *Cutty Sark,* muito poucos tenham referido, a propósito do seu rico historial, o longo passado português deste «nosso» navio.

De referir, que antes do incêndio, ao nível do casco, a *Cutty Sark* contava ainda com mais de 90% da madeira original, apesar de esta se apresentar em relativo mau estado. Depois desta adversidade, calcula-se que seja necessário um reforço da ordem dos 5 a 10 milhões de libras no orçamento anteriormente previsto, e já de si muito avultado, para restaurar a *Cutty Sark*.

Não obstante este sério percalço, mantém-se a expectativa da *Cutty Sark* poder reabrir ao público em 2009, altura em que se celebram os seus 140 anos.

Em 1953, o famoso escritor australiano Alan Villiers escrevia assim: «*The last of a glorious era, indeed she is, and one of the noblest of them all. Of all ships, only the* Cutty Sark *now survives intact as a relic of the wonderful clippers, a worthy example of the great pioneering days of Sail*». Verificamos hoje, cinquenta e quarto anos volvidos sobre o seu testemunho, que em boa medida, este, inesperadamente, deixou de traduzir a realidade.

A concluir diremos, que se no longínquo dia 22 de Novembro de 1869 o mundo assistiu ao surgimento do mito, no passado 21 de Maio, parte dele ter-se-á transformado em cinzas, pelo que aos mais cépticos gostaríamos de relembrar que também delas renasceu a Fénix[3], outra figura igualmente mitológica…

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Notas

[1] Palavras de Richard Doughty, presidente executivo do *Cutty Sark Trust.*

[2] Ver «A Lenda e o Mito – 2. *Cutty Sark*», *Revista da Armada,* nº 386, Maio de 2005.

[3] A Fénix terá sido uma ave fabulosa oriunda da Etiópia, mas cuja lenda se desenvolveu no antigo Egipto, em estreita ligação com o culto do Sol. Pelo facto de ser o último exemplar da sua espécie, não podia, por conseguinte, reproduzir-se. Ao que consta, quando sentiu chegar o fim da sua existência, reuniu plantas aromáticas e incenso, com as quais construiu uma pira fúnebre, na qual se imolou pelo fogo. Das respectivas cinzas surgiu uma nova Fénix.

Foto Luiz Filipe Catarino, Presidência da República Portuguesa

Em 10 de Junho, na Sessão Solene do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas o CALM Vasco Leitão Rodrigues foi condecorado com a comenda de grande-oficial da Ordem Militar de Avis pelo Presidente da República Prof. Dr. Aníbal Cavaco Silva.

Em 26 de Junho no Forte de S. Julião da Barra e por iniciativa do EMGFA, teve lugar a cerimónia de lançamento do livro "Forças Armadas Portuguesas" com a presença do MDN, todos os CEM's e muitos oficiais dos três ramos das FA's.

A introdução foi feita pelo GEN Valença Pinto que descreveu o livro como "um *testemunho da acção de Portugal no mundo, como país contribuinte e empenhado na paz e na segurança internacionais*".

A apresentação do livro coube ao Prof. Dr. Braga da Cruz, Reitor da Universidade Católica.

O CEMA e Autoridade Marítima Nacional visitou o Comando de Zona e o Departamento Marítimo do Norte

O almirante CEMA e Autoridade Marítima Nacional efectuou, no passado dia 2 de Julho, uma visita oficial ao Comando da Zona Marítima e ao Departamento Marítimo do Norte. A visita teve como objectivo o contacto pessoal e directo com os militares, militarizados e civis que ali prestam serviço e a percepção *in loco* dos problemas, anseios e projectos que, na sua maioria, são comuns à parte militar e à Autoridade Marítima, constituindo-se como um exemplo da Marinha de Duplo Uso. Aliás, é o duplo uso das estruturas descentralizadas da Marinha a razão mais forte para a manutenção de uma organização de âmbito regional, que não existe nos restantes ramos das Forças Armadas, mas que é indispensável à prossecução das tarefas relacionadas com a imposição da autoridade do Estado no mar, bem como para a busca e salvamento marítimo, num conceito de proximidade com as populações.

Briefing na Zona Marítima Norte.

O Almirante CEMA navegando no Rio Douro.

O programa iniciou-se no dia 29 de Junho com apresentação de cumprimentos do ALM Melo Gomes, acompanhado pelo Comandante da ZMN / Chefe do Departamento MN / Comandante Regional Norte da PM, CMG Vargas de Matos, à Governadora Civil do Porto, Dra. Isabel Oneto e aos Presidentes das Câmaras do Porto e Matosinhos, Dr. Rui Rio e Dr. Guilherme Pinto.

No dia 2 de Julho, o CEMA, acompanhado do DGAM e Comandante Geral da PM, do Comandante Naval, e do Director da DI, visitou as estruturas centrais da Marinha no Norte do país, começando pelas Instalações Navais da Boa Nova, Leça da Palmeira, com toda a guarnição formada bem como, em formatura separada, os Capitães de Porto e oficiais a prestar serviço no DMN e CRNPM.

Após a visita à Capitania do Porto de Leixões, foi servido um almoço na Messe de Oficiais do Comando de Zona, findo o qual, o CEMA e restante comitiva, embarcaram em Leixões na UAM "Preia-Mar" rumo ao Cais de Banhos, junto à Capitania do Porto do Douro, sendo acompanhados pela SR "Barracuda" da Capitania de Aveiro. No trajecto, que permitiu a apreciação das obras de construção dos novos molhes da Barra, cruzaram-se com o N.R.P. "Cuanza", fundeado frente à Alfândega do Porto, que prestou as devidas honras.

Na visita ao edifício sede do Departamento Marítimo e Comando Regional da PM, o qual também alberga a Capitania do Porto do Douro e o Comando Local, o CEMA assistiu a uma explicação sobre o funcionamento e aplicações informáticas disponíveis no Centro de Previsão e Prevenção de Cheias do Rio Douro, órgão da Protecção Civil que funciona nesta Capitania.

Após a visita a comitiva reembarcou na "Preia-Mar" com destino ao Peso da Régua. O percurso, foi acompanhado pela SR "Barracuda", incluiu duas operações de eclusagem nas barragens de Crestuma/Lever e Carrapatelo, e permitiu também o embarque e demonstração das capacidades náuticas da "Barracuda", uma moderna e bem equipada semi-rígida. À chegada, o Alm Melo Gomes e comitiva foram recebidos pelo Delegado Marítimo e guarnições da Delegação Marítima e do Posto Marítimo da PM da Régua e seguiu-se a visita às instalações da Delegação, sedeada no funcional edifício do IPTM desta cidade, durante a qual o CEMA apresentou cumprimentos ao responsável da Delegação do Douro do IPTM, Eng. Massa, que efectuou uma pequena demonstração dos meios tele-informáticos que dispõe para coordenar a navegabilidade do Rio Douro, tendo terminado ali o seu périplo pela Marinha do Norte.

Conclusão

Nos 450 anos do estabelecimento dos portugueses em Macau

DIOGO PEREIRA E LEONEL DE SOUSA: O EMPRESÁRIO E O DIPLOMATA

Periodicamente forçados a procurar entrepostos distantes da grande metrópole comercial que era Cantão, os nóveis *fangim*[21] não abandonaram a procura de uma solução que lhes desse segurança e estabilidade a prazo.

Surge então Diogo Pereira, filho de pai europeu e mãe indiana, *casado* de Goa, abastado armador e comerciante, com interesses espalhados pela Ásia. Diogo e seu irmão Guilherme são então duas das mais ricas e prestigiadas figuras da capital do império no Oriente [1].

Em 1552 partiu de Goa uma embaixada para a China, comandada por Pereira, levando a bordo o seu amigo Padre Francisco Xavier e um presente valioso para o soberano chinês. Esta embaixada é privada e visa adquirir estatuto de legalidade para as operações comerciais portuguesas, propondo-se negociar o pagamento das taxas que eram cobradas a mercadores de outras origens. Adquirem assim primazia as vozes da conciliação e da subordinação às regras locais, substituindo as do conflito, dominantes em algumas ocasiões anteriores. Para mais, esta iniciativa liderada por Diogo Pereira agrega os três poderes mais significativos dos europeus na região: o dos comerciantes, o da Igreja (iam mais dois religiosos na embaixada além do futuro S. Francisco Xavier) e o do Estado, já que o indo-português Pereira viaja com o apoio do vice-rei de Goa, D. Afonso de Noronha.

No entanto, chegado a Malaca, enfrentou a oposição do capitão da praça, Álvaro da Gama (filho de Vasco da Gama), que lhe confiscou a nau e a carga. O seu empreendimento, que parecia contar com condições de sucesso difíceis de reunir, é assim vítima dos conflitos de interesses mercantis e financeiros, que periodicamente eclodiam entre as altas hierarquias instaladas no Oriente.

Ultrapassado este fracasso, Diogo Pereira terá ainda um futuro de grande importância nas acções portuguesas no Oriente, designadamente no cargo de capitão-mor de Macau, que exercerá entre 1562 e 1564.

A oportunidade seguinte surge com Leonel de Sousa. Este fidalgo algarvio, casado em Goa, deu seguimento às intenções diplomáticas de Diogo Pereira, cuja embaixada tinha estranhamente soçobrado em Malaca. Em 1553, sem o apoio do vice-rei de Goa, representando apenas os interesses dos mercadores privados, Leonel de Sousa viaja para a região de Cantão, com dezasseis outros navios.

Leonel foi bem sucedido e, em 1554, chegou à fala com a autoridade de defesa marítima de Cantão (*Haitao*, literalmente o "Cabeça" ou o "Comandante do Mar", segundo o Pe. Manuel Teixeira[22] [16]; Sousa chamou-lhe o "Almirante do Mar"). Com ele se sentou à mesa e se banqueteou, bebeu e discutiu, até que alcançaram um acordo satisfatório para ambas as partes.

Atlas de Fernão Vaz Dourado, de 1570, onde Macau aparece pela primeira vez.

Sousa haverá de relatar mais tarde para o seu Príncipe que "…*Desta maneira fiz paz; e os negócios na China com que todos fizeram suas fazendas e proueitos, seguramente foram muitos purtugueses á Cidade de Camtão, e outros lugares por onde andaram folgando alguns dias, e negociando suas fazendas sem receberem agravo*…".

Através deste *Assentamento*, foram dados passos importantes no propósito de comerciar livremente na região, embora com sujeição a determinadas condições.

Com efeito, o acordo verbal alcançado por Leonel de Sousa contemplava as principais divergências até então experimentadas nas relações sino-portuguesas. A primeira estava relacionada com o nome segundo o qual os navegantes ocidentais se apresentavam, tendo que abandonar o que o associava aos *francos*, já que tinha sido nessa condição que haviam sido anteriormente banidos de praticar o comércio em terra chinesa.

Em segundo lugar, os portugueses tinham que passar a pagar taxas alfandegárias, bem como respeitar todas as restantes normas aplicáveis ao comércio da China com o exterior.

Obrigavam-se, por último, numa cláusula que apenas podia estar presente num acordo verbal, e que dispunha que os portugueses tinham que entregar periódicos presentes às autoridades locais, incluindo ao já mencionado *Haitao*.

O capítulo das taxas foi, dos três, o que teve a tramitação mais curiosa, embora não possa ser classificada de surpreendente. Sucede que a parte chinesa exigia que sobre as mercadorias portuguesas fossem cobrados direitos alfandegários de vinte por cento, taxa que era aplicada aos siameses. Sousa entendeu que o valor era excessivo e ofereceu dez por cento. Rejeitada esta proposta pelo *Haitao*, alegou o português que de aí a um ano se voltaria a discutir, já que tinha que colher ordens do seu soberano e o seu reino distava da China quatro meses de viagem. Retorquiu o *Cabeça do Mar* que também o seu imperador não lhe permitia cobrar taxas abaixo da tabela, pelo que o negócio não podia ser fechado.

Perante um bloqueio que não servia nenhuma das partes, a saída passou por assentarem que se cobrariam os vinte por cento requeridos pela China, mas sobre apenas metade das mercadorias dos portugueses. Com uma sábia combinação da habilidade portuguesa e do pragmatismo chinês, ficaram simultaneamente salvas ambas as faces e a liberdade de comércio.

O acordo representou um ponto de viragem nas relações luso-chinesas.

Já de regresso a Cochim, em 1556, Leonel de Sousa deu conta dos resultados da sua missão através de uma longa carta que endereçou ao Infante D. Luís, irmão do rei. Nela resume assim a sua apreciação da China: "…*é Reyno mui-*

to grande, e tem mais de quinhentas legoas de costa, porque foram já Reynos devedidos, que agora saõ de um só Rey, mas diversos nas língoas, e todos Chins … são omens alvos e fornydos e os do Sertão mais apaçeonados e mais alluos que os da fralda do Mar, costumam roupas compridas e asy as Molheres … os que mandão são muyto graves e mandão apresuradamente com estrondo e falão alto, são muyto crus e justiçozos, que todos metem ao açoute, e tormento … He terra que se governa toda por Letrados … e tem ElRey por todo o Reyno Esquolas Geraes, e Engeminadores, que andão engeminando os Moços, e como sabem bem ler, e esqrever, passão-nos as Esquolas aprender o seu Latim, que he lingoa mandarim …" [4].

Apesar do tratado verbal estabelecido entre Leonel de Sousa e o *Almirante do Mar* de Cantão, a abertura ao comércio com os portugueses não adquiriu imediata estabilidade. Com efeito, algumas autoridades provinciais começaram a ser pressionadas por Pequim, alegadamente porque os portugueses associavam japoneses às suas empresas, o que já se tornava excessivo para um regime que olhava para os estrangeiros com desconfiança.

Apesar dos usuais sobressaltos, a situação evoluiu a coberto deste entendimento, e 1555 encontrou os navios de Diogo Pereira e de outros mercadores invernando em Macau.

A minúscula quase-ilha era, já desde data anterior ao acordo de Leonel de Sousa, porto de passagem regular do circuito comercial luso-sino-nipónico, a par das vizinhas ilhas de Lampacau e Sanchoão[23].

Se tivesse estado em jogo uma competição para a escolha da futura base permanente dos portugueses, os dois concorrentes finais poderiam bem ter sido Macau e Lampacau. Porquê então a península? Luís Filipe Barreto [1] coloca a questão no plano das hipóteses, invocando condições "geográficas e estratégicas", ligadas com a segurança dos ancoradouros e o acesso a Cantão, sem afastar os factores de defesa do elenco de razões em causa.

BASES DO ESTABELECIMENTO DOS PORTUGUESES EM MACAU

São numerosos os relatos portugueses e chineses de várias épocas sobre os episódios coevos do estabelecimento dos portugueses em Macau. Alguns deles merecem a reserva decorrente de terem sido escritos pelos próprios intérpretes, como foi o caso da expedição de Leonel de Sousa, que nos é dada conhecer por carta que ele dirige ao irmão do soberano. Outros são obscuros, surgem rodeados de fantasia (como é o caso da "*Peregrinação*" de Fernão Mendes Pinto) ou são construídos através de deduções especulativas.

Outros ainda parecem visar a defesa de interesses específicos, designadamente no que diz respeito à natureza da soberania portuguesa relativamente ao território.

Com aparente pertença aquele último grupo foi, em alguns períodos, divulgado como conhecimento comum que a cidade de Macau teria sido doada pela China a Portugal, como recompensa pelo auxílio prestado no combate aos piratas. Hoje sabe-se que esta versão romântica não reflecte a realidade apesar de, como normalmente sucede, a lenda encontrar as suas raízes em episódios documentados.

Com efeito, existem fontes[24] que mencionam a ajuda portuguesa no combate a piratas que molestavam a região de Cantão. De entre elas vale a pena mencionar a visão que nos foi transmitida através da obra de Montalto de Jesus[25] (1863-1927). Este autor defende a tese da doação de Macau como recompensa pelo auxílio prestado às autoridades chinesas na luta contra os salteadores. Esta tese favorecia a legitimidade da soberania plena de Portugal sobre o território, que lhe era cara.

Planta de Macau, autor anónimo, ca. 1615-1622.

Montalto [9] sustenta que o surto de pirataria que assolava o Sul da China tinha origem numa aliança entre os mercadores japoneses (impedidos de praticar os portos da China) e os bandidos locais, que resistiam e chegavam a devastar as forças imperiais. E escreve "*Segundo as tradições de Macau, nesta conjuntura, os portugueses atacaram e destruíram um grande número de piratas, desalojando-os do seu abrigo em Macau… Com este feito de armas os portugueses adquiriram a posse de Macau. Os notáveis serviços por eles prestados foram relatados ao imperador, que expressou o seu reconhecimento enviando ao seu comandante a chapa de ouro*[26]*. Nesse mesmo ano, 1557, os mandarins e mercadores de Cantão obtiveram a sanção imperial para os portugueses se estabelecerem em Macau.*". A posição de Montalto é pois no sentido da "*…cedência incondicional de Macau aos portugueses…*".

Um outro autor que navega nas águas de Montalto é José (Jack) Maria Braga[27]. Numa sua obra [5] divulga a "*Colecção de vários factos acontecidos nesta mui nobre Cidade de Macao pelo decurso dos annos*", uma compilação de autor anónimo, de algumas datas ligadas à história de Macau, do período 1553-1748. Neste opúsculo, Braga reproduz o texto original da "Colecção", que faz preceder de uma pequena introdução[28]. Cita-se então: "*… 1557 – Neste ano alcançarão os Mandarins e mercadores de Cantão a licença do Imperador da China para fazerem assento os Portugueses nesta ilha de Macao o que o mesmo Imperador depois confirmou por Chapas que ainda se achão abertas em pedras e pão na Caza da Câmara desta Cidade. Consta por vários documentos principalmente por Chapas dos Chinas, que também por tradições constantes que fora concedida pelo Imperador da China aos Portugueses a Illha de Macao, para nella se estabelecerem e contratarem com os seus vassalos Chinas, porquanto o mesmo Imperador que era sciente que a Nação Portuguesa era quieta e amiga de usar fidelidade, nos concedeo licença para irmos contratar as terras de Cantão. ... Confirma-se mais a doação … pela destruição que fisemos de hum grande Ladrão e Levantado que andava por este tempo piratiando nestas Illhas e Mares da China, o qual molestava fortemente as Embarcações dos mesmos Chinas, de que o Imperador sendo sciente nos agradeceo mandando-nos dar huma Chapa de Ouro para o cabo da Armada que destruio o dito Ladrão, do qual ainda conserva o nome em huma Illha a onde se refugiavão … e se chama Illha do Ladrão.*".

Mas a generalidade dos autores, designadamente os estudiosos modernos portugueses e chineses, não alinham com a alegação do prémio pelo combate aos piratas.

Será interessante, entre os que não alinham pela "tese dos piratas", referir o ponto de vista de Andrew Ljungstedt[29], até por um certo exotismo que poderá revestir o facto de um comerciante sueco dos princípios do séc. XIX ter investigado a História de Macau com recurso às melhores fontes que estavam localmente disponíveis. Ljungstedt questionou o princípio de que Portugal exercia soberania em Macau. Por esta razão, a sua obra gozou, durante mais de um século, de baixa popularidade junto de alguma historiografia produzida no território, à qual convinha defender a posição da concessão da soberania por parte do Imperador chinês. No entanto, ao sueco, educado, viajado e fino comerciante, não escapou a observação do relacionamento das autoridades portuguesas de Macau com a parte chinesa, representada pelo mandarim da região vizinha. Esta observação permitiu-lhe concluir que, para as autoridades chinesas, era bem claro que era a elas que competia tomar decisões sobre o futuro do território.

O fio condutor das duas teses, a dos "piratas" e a do "tratado" pode ser encontrado no relato contido na "*Ásia Sínica e Japónica*", obra de um frade arrábido [13] de meados do século XVIII, baseada em fontes do Leal Senado de Macau. Nela refere o religioso que, no âmbito do acordo de estabelecimento dos portugueses em Macau, terá sido contraída a obrigação de "*…lançar fora da Ilha os ladroens, que nesta península fazião a principal rezidencia, e daqui os sahião a insultar, pello que os temião muito…*". O texto do frade situa esta cláusula em 1557 (e não em 1554, ano do "acordo Leonel de Sousa"), mas admite-se que possa ter constituído como que um aditamento ao tratado verbal, perante o incómodo que os tais fora-da-lei constituíam, tanto para chineses como para os seus novos arrendatários portugueses.

Outro facto que pode ter contribuído para associar o estabelecimento em Macau a um auxílio militar português às autoridades locais foi o de, em 1564, ter ocorrido um feroz combate com piratas ao largo de Macau, vencido pelos por-

tugueses[30]. Este combate pode ter influenciado, *a posteriori*, o relato de factos passados antes de 1557. Outras fontes ainda, referem episódios semelhantes no mesmo período, designadamente em 1554, 1557 e o já citado ano de 1664. Embora estes últimos não constituam relatos inteiramente substanciados, não custa a aceitar que todos eles se possam referir a factos reais, já que os actos de pirataria eram então endémicos nas águas de Cantão, como terão continuado a ser até a tempos bem mais próximos de nós.

O que é certo é que aqueles factos históricos parecem dar corpo às lendas e comprovar que, afinal, os piratas sempre são chamados para esta história, mas não são dela os intérpretes principais! Na verdade, as fontes, tanto portuguesas como chinesas, nem sempre são imparciais, o que torna mais difícil a procura de verdade.

Quanto à data do estabelecimento português em Macau, a aceitação de 1557 como data oficial encontra suporte em fontes portuguesas não sendo, todavia, isenta de incerteza, como refere o Pe. Teixeira [19].

L. F. Barreto [1], por seu lado, afirma que não é possível indicar uma data exacta, na medida em que a instalação em Macau é objecto de um processo que apelida de "informal e gradativo", desenvolvido entre 1555 e 1557. Mas adianta que "… *As fontes portuguesas da época, manuscritas e impressas, quando apontam uma data precisa referem sempre 1557…*".

E quanto ao Imperador, será que tinha pleno conhecimento do tratado verbal entre Leonel de Sousa e o *Haitao-Almirante do Mar* de Cantão, e das suas consequências em termos de estabelecimento permanente dos "bárbaros" em Macau? Boxer [3] afirma que tal facto apenas aconteceu cerca de vinte anos mais tarde. Não custa, com efeito, aceitar a falta de entusiasmo das autoridades locais na participação da ocorrência, já que, em função da disposição do soberano e da sua Corte, se arriscavam a perder, ao mesmo tempo, os rendimentos das taxas que cobravam pelo rendoso comércio, e a sua própria cabeça.

No que se refere à quantidade de portugueses, Teixeira [21] avança o número de 400 logo em 1557, certamente migrados dos entrepostos dispersos, activos na data do estabelecimento em Macau. Muitos dos primeiros macaenses seriam já asiatizados e a maioria, se não mesmo a totalidade das suas mulheres seriam, seguramente, oriundas de Goa e de Malaca.

PORTAS QUE SE FECHAM, OUTRAS QUE SE ABREM

Embora existam indícios do povoamento humano de Macau que remontam a um período de quatro a seis mil atrás, sabe-se que o seu desenvolvimento apenas se verificou com o estabelecimento dos portugueses, relativamente ao qual são aceites os seguintes factos:

• A conquista de Malaca, em 1511, foi essencial ao prosseguimento da expansão até à China.

• Jorge Álvares e a guarnição do seu junco foram, em 1513, os primeiros portugueses a viajar por mar até à China.

• Tomé Pires foi o primeiro embaixador enviado à corte chinesa, em 1520.

• A frustrada iniciativa de 1552, liderada por Diogo Pereira, marca o fim da preponderância do Estado nas viagens à China, e a sua substituição pela dinâmica dos interesses mercantis privados.

• O tratado verbal celebrado em 1554, entre Leonel de Sousa e a autoridade marítima de Cantão, foi instrumento relevante na criação de condições para o estabelecimento estável dos portugueses no delta do rio das Pérolas.

• Os portugueses estabeleceram-se a título permanente em Macau no ano de 1557, isto é, há precisamente 450 anos.

• Este acontecimento foi favorecido pela conjugação dos interesses mercantis portugueses,

Representação de Macau no séc. XVI.

japoneses e chineses contando, na ocasião, com a cumplicidade das autoridades chinesas locais e, pouco depois, com a distante e relutante tolerância da Corte Ming.

Nos finais do século XX a China acordou com Portugal que se encerraria em 1999 o ciclo histórico, iniciado em 1557, da sua administração do território de Macau.

F. David e Silva
CALM EMQ

Notas

[21] Ver a 2ª parte deste trabalho, no nº 410 da Revista da Armada.

[22] Monsenhor Manuel Teixeira nasceu em 1912 em Trás-os-Montes, onde veio a falecer em 2003. Foi um historiador e, sobretudo, um notável e prolífico divulgador da história da presença portuguesa no Oriente e, em particular, em Macau e na China, sobre a qual deixou obra vastíssima.

[23] Romanização da época para Shangchuan e Langbai´ao [25].

[24] Cita-se, a título de exemplo, um documento do séc. XVI, da autoria do Padre Gabriel de Matos, referido pelo Pe. Teixeira [22].

[25] Nasceu em Hong-Kong em 1863. Foi republicano e liberal. Colaborou em numerosos jornais de Macau, Hong-Kong, Xangai e Nova Iorque e deixou duas obras de fundo, sobre Macau e Xangai. Caiu em desgraça após o golpe militar de 1926 em Portugal, morrendo pouco depois em condições económicas muito débeis.

[26] A designação resultou do modo como os documentos oficiais, designadamente a correspondência, era protegida por um envólucro durante o seu transporte. Uma *chapa de ouro* correspondia a um documento mais solene, colocando-se a hipótese de, em casos especiais, os documentos terem mesmo sido inscritos em folhas daquele metal precioso.

[27] Nasceu em Hong Kong em 1897 e faleceu nos EUA em 1988. Foi considerado, na sua época, um dos maiores historiadores da presença portuguesa no Oriente. Deixou uma vasta bibliografia que, em conjunto com a sua preciosa biblioteca e anotações, foi depositada na Biblioteca Nacional da Austrália, em Camberra.

[28] Na qual, a par de Montalto, rejeita as opiniões de Ljunsgtedt, adiante apresentadas, a quem acusa de "distorções vergonhosas de factos históricos".

[29] Nasceu na Suécia em 1759 e morreu em Macau em 1835, onde está sepultado. Aqui foi comerciante e Cônsul-Geral da Suécia. Publicou, em 1832, a obra *An Historical Sketch of the portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China & Description of the City of Canton*. Tendo sido publicada em inglês, a obra terá dado, na época, visibilidade internacional ao território.

[30] Teixeira [20], afirma seco e lapidar como é seu timbre: "*Em 1564, com a derrota dos piratas, os chineses não mais nos incomodaram.*"...

Bibliografia

[1] Barreto, Luís Filipe, *Macau: Poder e Saber – Séculos XVI e XVII*, Presença, Lisboa, 2006.

[2] Bosworth, Michael, The Rise and Fall of 15th Century Chinese Naval Seapower, www.chinapage.com, 2007.

[3] Boxer, C. R., *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Edições 70, Lisboa, 2001.

[4] Braga, José Maria, O Primeiro Acordo Luso-Chinês, Revista de Cultura, Macau, 1987.

[5] Braga, José Maria, *Vozes do Passado*, Instituto Cultural de Macau, Macau, 1987.

[6] Cortesão, Armando, *Primeira Embaixada Portuguesa à China*, Instituto Cultural de Macau, 1990.

[7] Cruz, Frei Gaspar da, *Tratado das Coisas da China*, Introdução modernização e notas de Rui Manuel Loureiro, Cotovia, Lisboa 1997.

[8] Fok, Kai Cheong, *Estudos sobre a Instalação dos Portugueses em Macau*, Museu Marítimo de Macau/ Gradiva, Macau, 1996.

[9] Gomes, Luís Gonzaga Gomes, *Páginas da História de Macau*, Editorial Notícias de Macau, Macau, 1966.

[10] Jesus, C. A. Montalto de, *Macau Histórico*, Livros do Oriente, Macau, 1990.

[11] Keil, Luís, *Jorge Álvares, o Primeiro Português que Foi à China*, Instituto Cultural de Macau, 1990.

[12] Ljungstedt, Andrew, *An Historical Sketch of the Portuguese Settlements in China and of the Roman Catholic Church and Mission in China & Description of the City of Canton* (1832), Viking Hong Kong Publications, Hong Kong, 1992.

[13] Maria, Frei José de Jesus, *Ásia Sínica e Japónica*, edição anotada por Charles Ralph Boxer, Instituto Cultural de Macau/ Centro de Estudos Marítimos de Macau, Macau, 1988.

[14] Marques, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, Lisboa, 1972.

[15] Matos, J. Semedo de, A Marinha de D. Manuel I, Revista da Armada nº 329 a 385, Lisboa, Março de 2000 a Abril de 2005.

[16] Matos, J. Semedo de, A Marinha de D. João III, Revista da Armada - Publicação iniciada no nº 386, Lisboa, Maio de 2005.

[17] Saraiva, José Hermano, *História Concisa de Portugal*, Publicações Europa-América, Lisboa, 1978.

[18] Shouyi, Bai (Ed.), *An Outline History of China*, Foreign Languages Press, Beijing, 1982.

[19] Silva, Beatriz Basto da, *Cronologia da História de Macau – Séculos XVI e XVII*, Direcção dos Serviços de Educação, Macau, 1992.

[20] Teixeira, Padre Manuel, *Macau e a sua Diocese*, Macau, 1940.

[21] Teixeira, Padre Manuel, *Marinheiros Ilustres Relacionados com Macau*, Centro de Estudos Marítimos de Macau, Macau, 1988.

[22] Teixeira, Padre Manuel, *Os Macaenses*, Centro de Informação e Turismo, Macau, 1965

[23] Usellis, Robert, *As Origens de Macau*, Museu Marítimo de Macau, 1995.

[24] Zheng, YiJun, As Técnicas de Navegação nas Armadas de Zheng He e a sua Contribuição para a Ciência Náutica, Actas do Seminário Ciência Náutica e Técnicas de Navegação nos Séculos XV e XVI, Instituto Cultural de Macau e Centro de Estudos Marítimos de Macau, Macau, 1988.

[25] Zhiliang, Wu, *Segredos da Sobrevivência – História Política de Macau*, Ed. Associação de Educação de Adultos de Macau, Macau, 1999.

O regresso aos mares da China

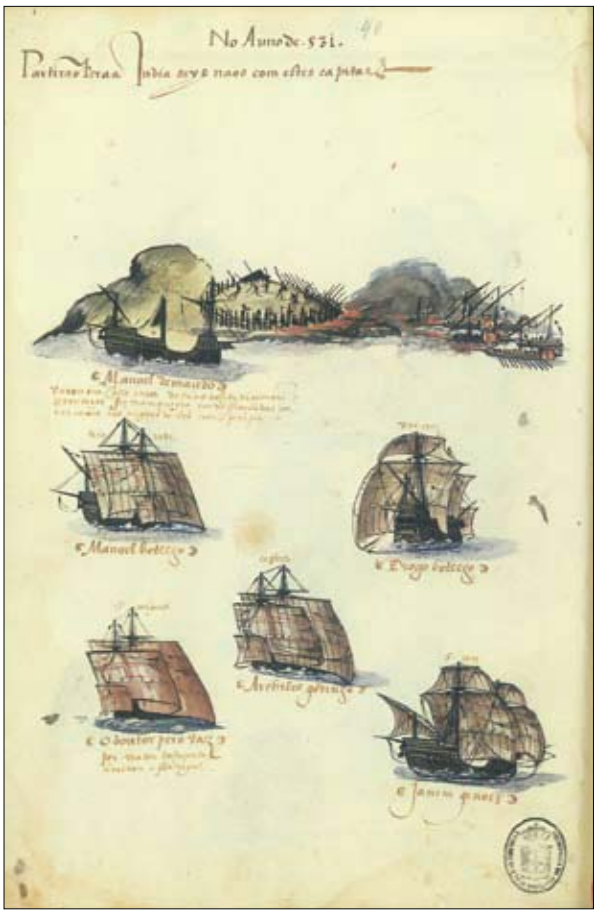
Depois do desastre de Martim Afonso de Mello Coutinho, no Rio das Pérolas, junto à ilha de Taiman, a influência portuguesa a leste de Malaca ficou reduzida às rotas das Molucas, com todos os problemas de controlo que são patentes nos conflitos entre capitães, tratados na "Marinha de D. João III (14)". Como tenho vindo a referir, é fácil de perceber a dificuldade do exercício de um poder político absoluto e centralizado sobre a própria Índia, à distância de muitos meses de viagem, com todas as vicissitudes da mesma. E este foi um dos grandes problemas do império português, e tanto mais grave quando se vivia na Europa uma tendência crescente para a centralização política e para o exercício do poder centrado na figura do rei. É fundamental entender a angústia de um rei que não sai de Lisboa, que actua rodeado de uma estrutura assente na fidelidade absoluta, e que tem de dirigir um império que se estende por dezenas de milhar de quilómetros, até lugares onde as suas ordens só chegam um ano a ano e meio depois. Este foi um problema para o qual os reinos peninsulares, pioneiros da expansão ultramarina, nunca acharam uma solução aceitável.

No caso português a "exportação do poder" real para Goa ou para Malaca assentava sobre um conjunto complexo de normas e regimentos que tinham o defeito de serem demasiado concretos e pouco flexíveis em face de circunstâncias quotidianamente inesperadas. Filipe II de Espanha desenvolveu um princípio de relacionamento com os seus servidores da Nova Espanha que ficou consagrado numa frase, aparentemente contraditória, de "obedescase pero no se cumpla". Queria isto dizer que a obediência era entendida como uma postura global perante o rei, no sentido de que tudo devia concorrer para o seu serviço, mesmo o não cumprimento de uma ordem concreta dada a muitos meses de distância. Este aparente desrespeito, não era, afinal, outra coisa que a sublime fidelidade de proceder sempre conforme o que melhor servisse Sua Majestade.

De certo modo, todas as monarquias da Época Moderna (sécs XVI, XVII e XVIII) aceitavam esta forma de proceder, mesmo quando não o explicitavam de forma tão clara como o fez Filipe II. O problema residia sempre na dificuldade da prova de fidelidade, quando uma actuação contrariava formalmente uma ordem, instrução ou regimento, ou quando algo saía do estritamente determinado. E, como é sabido, era neste espaço de dúvida que actuavam as invejas e cresciam as intrigas, cujo objectivo era sempre abalar a confiança do rei.

Aliás, o exercício de poder absoluto daquele tempo tinha outro inconveniente inultrapassável: a certa altura só chegam ao rei as informações que se sabe serem do seu agrado, porque pouca gente tem a coragem de lhe dizer a verdade, quando ela não é aprazível. O tempo de D. Manuel foi, especialmente, marcado por esta penúria informativa sobre o Oriente, e o soberano nunca se apercebeu de qual era a verdadeira situação da Índia, de Malaca ou da China. Sonhava com uma coisa que não existia, e as informações que lhe davam eram sempre no sentido de continuar a alimentar o seu sonho. O que se passou com as esquadras que foram à China, em 1519 e em 1522, são um bom exemplo do desajuste de acções em face das circunstâncias que nunca ninguém teve coragem para explicar a D. Manuel.

Nesse aspecto, os primórdios da acção reinante de D. João III foram mais esclarecidos e possibilitaram medidas mais acertadas e realistas. A carta de Martim Afonso de Melo, escrita em Novembro de 1523 (referida na anterior Revista) é um exemplo dessa informação, a que se seguem outras missivas enviadas por Jorge de Albuquerque, capitão de Malaca. O rei tem, pois, a noção de que o valioso comércio com a China estava comprometido por alguns anos, e em carta que escreve a Pero de Mascarenhas, em 1526, dá disso notícia. Recomenda-lhe, no entanto, que deve trabalhar para o recuperar, fazendo chegar a Cantão a informação de que todas as afrontas levadas a cabo pelos portugueses lhe causaram muito desagrado, e todas foram, por si, severamente castigadas, desejando que tudo volte "ao primeiro estado", com grande paz e amizade. Estranho, contudo, que, em 1531, dê a Manuel Botelho o cargo de Capitão-Mor de uma armada que deverá ir à China, com poder especial para que tome posse de todas as terras que achar ou aportar, e onde não exista já fortaleza portuguesa, colocando os respectivos padrões... etc.. Do texto da carta ficamos com a impressão de que retoma a ideia manuelina irrealizável e que continua sem uma noção clara do poder do Império do Meio. Na verdade, essa armada não passará da Índia porque o governador Nuno da Cunha ali a reteve, carregando-a e mandando-a regressar a Lisboa. Não permitindo que se cumprisse a ordem, prestou um serviço a el-rei, a quem permanecia fiel da forma mais sublime.



Armada de 1531.
Livro das Armadas

Nos mares da China, por essa altura, já andavam mercadores portugueses e asiatizados cristãos mestiços, que traficavam em juncos de sua propriedade ou estrangeiros, pelo menos desde que os próprios chineses tinham tomado a iniciativa de aparecer em Malaca, em 1527. Na verdade, o comércio de Malaca era muito importante para Cantão e a proibição não os servia de maneira nenhuma. Foi neste contexto que se desenvolveu a rede comercial privada que culminou com o estabelecimento dos portugueses em Macau, alguns anos mais tarde. É assunto que tem sido superiormente explicado, nestas páginas, pelo Almirante David e Silva e que eu não repetirei, a não ser no exclusivamente necessário à sequência destes artigos.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Histórias de um velho marinheiro aviador

Os Patrulhas nos Açores

Estávamos em 1957 e, depois de um ano de estadia em S. Francisco da Califórnia, juntamente com o meu amigo João Carlos Sherman de Macedo Alvarenga, a frequentar vários cursos, Harbour Defense, Nets and Booms, Fire Fighting and Damage Control e, finalmente, Operations, nas diversas Escolas de Treasure Island, regressámos a Portugal onde nos aguardavam novas colocações. Mais tarde relatarei alguns episódios caricatos dessa nossa tão agradável como interessante e educativa estadia, se as minhas memórias não me atraiçoarem e se a Revista da Armada as julgar suficientemente curiosas para as publicar.

Mas, para já, é das comissões de busca e salvamento em S. Miguel, nos Açores, nos Patrulhas "americanos e franceses", que duravam, normalmente, de cinco a seis meses, que darei conhecimento, procurando realçar os acontecimentos mais marcantes das mesmas e que relembro com alguns detalhes curiosos e outros, infelizmente, mais tristes.

O NRP "Príncipe".

Após o regresso dos E.U.A. fui destacado, em Março de 1957, para o Patrulha P 581, "Príncipe", como Oficial Imediato. Era Comandante o então 1º Tenente Leão Maria Tavares Rosado do Sacramento Monteiro, anos mais tarde, Governador da Província de Cabo Verde, e era Chefe da Máquina o Subtenente Hernani José da Silva Duarte que viria a falecer, posteriormente, após baixa ao H.M., com problemas cardíacos. Foi substituído pelo 2º Tenente Justino da Cruz que, para além da sua comprovada experiência profissional, tinha um "hobby" tão minucioso como útil: gostava de consertar relógios, desde os maiores aos mais pequenos e muito me espantava a sua habilidade em manusear maquinismos tão minúsculos com tanta eficiência. Do meu relógio de pulso tratou ele após um inopinado mergulho na água do mar e tão bem o fez que ainda hoje ele funciona perfeitamente.

Em Maio de 1957 o "Principe" largou para S. Miguel para mais uma missão SAR, rendendo o P 582, "Madeira", que regressou ao Continente.

A busca e salvamento nos mares à volta dos Açores era assegurada por dois patrulhas atracados, de braço dado, ao molhe de Ponta Delgada. O nosso companheiro da primeira comissão era o P 584, "Sal", cujo imediato era o Rui Mourão Cordeiro de Castro, meu camarada de curso na Escola Naval. O "Sal" seria depois rendido pelo P 585, "S. Tomé", cujo Imediato era o Manuel Arsénio Velho Pacheco Medeiros também meu camarada, mas dois anos mais novo. Em Julho desse ano chegariam ao arquipélago o P 589, "S. Nicolau" e o P 587, "Funchal", para, juntamente com o "Principe" e o "Sal", escoltarem o Navio Presidencial que transportaria o Presidente Craveiro Lopes na sua viagem pelos Açores.

Esta estaria, entretanto, sujeita a uma série de precalços desagradáveis que viriam manchar a impecabilidade que todos desejavam fosse a imagem da colaboração da Armada no evento. O "Afonso de Albuquerque", a que tinha sido atribuída aquela missão, zarpara de Lisboa a 18 de Julho afim de estar a 20 em Ponta Delgada. Entretanto, durante a viagem, o céu manteve-se totalmente forrado impedindo qualquer tentativa de navegação astronómica. Quando o navio deveria estar a chegar ao arquipélago verificou-se que sofrera um desvio considerável para Norte pelo que se tornava necessário corrigir, de imediato, o atraso que isso representava: velocidade máxima até S. Miguel onde o "Afonso" acabaria, ainda, por chegar a 20, mas com avaria séria no grupo propulsor, não habituado, já, a tais excessos.

O Marechal Craveiro Lopes aterraria, em Santa Maria, num Super Constellation da TAP e seguiria para Ponta Delgada na "Nuno Tristão" que entretanto, substituira o "Afonso de Albuquerque". Foi escoltado pelo "Príncipe", "Sal", "S. Nicolau" e "Funchal". A 22, o Presidente inaugurava o novo edifício do Comando da Defesa Marítima dos Açores, em Ponta delgada. A viagem pelo arquipélago continuaria a bordo daquela fragata. Porém, também esta avariou a 25, acabando o Marechal Craveiro Lopes por terminar o seu périplo açoreano a bordo do patrulha P 587, "Funchal"!

Como nas questões de azar, como diz o povo, não há duas sem três, também ao nosso navio coube a sua quota-parte de desgraça! Escalado para desembarcar, na Terceira, a esposa do Presidente e alguns membros da comitiva, o escaler a motor que faria a ligação com terra avariou e o transporte acabou por ser feito a remos!

Correu a notícia de que o Presidente tinha, claramente, manifestado o seu desagrado por todos aqueles incidentes.

Os patrulhas estavam de alerta durante uma semana, alternadamente, e as respectivas guarnições podiam ir a terra mas tinham uma hora para se apresentar a bordo após o

O Comodoro Oliveira Lima com o Comandante Sacramento Monteiro e o Tenente Tomás Conceição Silva

O Tenente Tomás Conceição Silva com o Subtenente Hernani Duarte na Câmara.

alarme dado por toques consecutivos do sinal sonoro do navio. Claro que isso limitava o raio de acção das "incursões" terrestres pelo que os "mais habilidosos" procuravam aumentá-lo utilizando os possíveis artifícios ao seu alcance. Era, no meu caso, o que conseguia com a "poderosa big five", a minha A.J.S. de dois cilindros e 500 cm. cub. que alargava, convenientemente, esse raio de acção, agora limitado, apenas, pela distância a que o alarme podia ser ouvido. Acompanhou-me, nas duas comissões que fiz nos Patrulhas, devidamente embarcada e protegida no parque da "Bofors".

A "Poderosa Big Five".

Aparte os períodos de alerta em que, no respectivo Patrulha, o serviço se limitava ás normais rotinas de bordo, o navio de folga era frequentemente chamado a navegar entre as ilhas para adestramento da guarnição, em missões de transporte de pessoal ou víveres, em permanências nas outras ilhas, nomeadamente no Faial e em manobras conjuntas com os dois navios, determinadas pelo Comando da Defesa Marítima (em que, normalmente, embarcavam o próprio Comodoro Comandante e outros oficiais do Estado-Maior, que, assim, faziam as suas horas de navegação). Os períodos nas outras ilhas, fora de Ponta Delgada, com o navio "livre" do companheiro de missão, eram, por vezes, aproveitados para as pinturas de casco e superestruturas que a longa permanência nos mares dos Açores, por vezes bastante agitados, acabavam por exigir.

Também, para cumprir a tradição de todos os marinheiros que escalavam o Porto da Horta, na ilha do Faial, era imperativo que a imagem do "Príncipe" ficasse gravada, em adequada dimensão, na parede de pedra do molhe, frente à posição em que o navio estava atracado. Muitas pinturas atestavam a passagem de outras guarnições, nacionais ou estrangeiras, com os respectivos nomes e, por vezes, com esboços mais ou menos perfeitos das imagens dos respectivos navios. A imagem do nosso, navio da Armada Portuguesa, tinha que ser, sem hesitações, a melhor e mais bem pintada delas todas!

Pintura do NRP "Príncipe" na muralha do porto da Horta.

Recordo o salutar entusiasmo da guarnição quando a nova tarefa de "pintar o navio" lhes foi comunicada e como logo apareceram dois artistas voluntários para o trabalho. Entretanto, a exigência de fidelidade e perfeição pretendidas não se compadeciam, mesmo com a natural habilidade desses voluntários e, assim, foi adoptada uma solução mais pragmática embora menos "artística": Eu tinha várias fotografias do "Sal", a preto e branco, tiradas de perfil, durante as nossas saídas em comum. Tinha a bordo, como de costume, para além da minha Leica M3, o meu projector de slides. Nessa noite, á distância correcta para uma imagem de dimensões generosas, projectou-se, na parede escura do molhe, uma fotografia do "Sal", irmão gémeo do "Príncipe". Sendo um negativo, a imagem do navio aparecia muito luminosa no fundo escuro. Foi, assim, fácil, para os "artistas", delinearem, com a maior exactidão, o seu perfil. Claro que depois, durante a pintura nas suas cores naturais, foi o P 581 que apareceu no mural, com a lista de toda a guarnição ao lado.

Quando, vinte e cinco anos mais tarde, nas minhas longas permanências oficiais açoreanas e frequentes visitas ás diferentes ilhas, procurei a "marca" da passagem do "Príncipe" por aquelas paragens, tive a triste desilusão de ver que, no local onde presumivelmente estaria aquela tão bem conseguida obra, não havia qualquer vestígio, porque o tempo (o mau tempo...) se encarregara de a apagar ou porque, á falta de mais espaço, outros tinham pintado por cima dela a sua própria marca. Mas não é assim a vida?

Desse período de permanências nas missões de busca e salvamento nos Açores, recordo três situações características que me impressionaram profundamente, se bem que por motivos diferentes:

Em Setembro de 1957, o "Príncipe" estava em S. Miguel, de alerta, durante o aparecimento nos Açores do fortíssimo ciclone "Carrie" que tinha atravessado o Atlântico e chegava, agora, vindo de SW. O espectáculo da rebentação das enormes vagas oceânicas levantadas pelo vento ciclónico contra o molhe do Porto de Ponta Delgada, ultrapassando-o a enorme altura, tinha já atraído grande número de populares que, ao longo da marginal, mais ou menos protegidos pelos edifícios, apreciavam aquela magnífica demonstração de fúria da Natureza. Existiam já prejuízos, tanto na cidade, com árvores arrancadas, vidros partidos, telhas levantadas, como no próprio porto onde duas pequenas embarcações, provavelmente menos bem amarradas, tinham vindo embater na muralha interior, junto á marginal, empurradas pelas ondas alterosas, ficando com os cascos danificados.

Alguns elementos da guarnição estavam em terra. A posição, perfeitamente segura, em que os Patrulhas se encontravam, atracados ao molhe interior, não era de molde a exigir a permanência de todo o pessoal a bordo numa tal situação. Estando em terra a fotografar o espectáculo, lembro-me do espanto que senti quando comecei a ouvir os intermitentes apelos do sinal sonoro do navio. Uma saída com tal estado do tempo e mar era pura locura! Regressei depressa a bordo para ficar a saber que um navio escola da Marinha Mercante Alemã, o "Pamir", irmão gémeo do "Passat", grandes veleiros de quatro mastros que faziam escala entre a América do Sul e Hamburgo, estava em situação muito difícil, a mais de seiscentas milhas náuticas a SW dos Açores. Enviara uma mensagem rádio aflitiva: "4 masted barque Pamir in severe hurricane – position 35º 57`N, 40º 20`W – all sails lost – 45º list – ship is taking water – danger of sinking". Havia que (tentar...) ir ao seu encontro o mais depressa possível. Rápidamente se iniciou a faina e, em menos de um quarto de hora, o navio estava pronto para partir. Á cautela, determinei a todo o pessoal que envergasse os coletes salva-vidas, medida talvez exagerada que poderia criar desnecessária apreensão na guarnição, facto para o qual me alertou o Comandante. Mas, face ao que se seguiria, talvez não tivesse sido assim tão despropositada...

O alerta não tinha sido ouvido só pela guarnição. A demonstrá-lo estava a aglomeração de povo que se juntara na marginal para ver, agora, um espectáculo muito mais fascinante: como é que o pequeno Patrulha ia conseguir vencer aquele mar alteroso? O Comandante

Sacramento Monteiro não era homem para hesitações. Manda máquinas a toda a força avante e o "Príncipe", após dobrar a ponta do molhe, transforma-se em submarino mas, com tal intensidade, que, a continuar assim, o desfecho não era difícil de imaginar, a transformação seria definitiva! Depois de três caturradelas com o mar pela proa, cada uma mais violenta que a anterior, só havia uma coisa a fazer e foi o que fez o Comandante: meia força avante e para a frente... Mas era, infelizmente, uma missão condenada ao insucesso. Ao fim de dois dias, com o navio e a guarnição duramente castigados, chega-nos a triste mensagem do Comando Naval: o "Pamir" afundara-se mesmo e, dos 86 tripulantes a bordo, dos quais 52 eram jóvens cadetes e aprendizes de marinheiro, apenas 6 sobreviveriam, depois de prolongado sacrifício, até serem, finalmente, recuperados. Nós regressaríamos a Ponta Delgada, agora com o mar pela popa e em metade do tempo!

É interessante ler as conclusões a que chegou a comissão de inquérito sobre o acidente do Pamir, as quais revelam um acumular de erros que acabou por conduzir ao seu afundamento.

O navio embarcara, em Buenos Aires, 3780 toneladas de cevada a granel, não ensacada (!), contrariando a norma de segurança tradicional dos tempos dos grandes veleiros transatlânticos. O tanque de lastro fora, igualmente, cheio com cevada. O carregamento do navio tinha sido efectuado pela própria tripulação, com a ajuda de alguns militares, devido a uma greve de estivadores e a centragem da carga não fora tão rigorosa como seria desejável. Quando saíram do porto, a estabilidade do Pamir era "lenta" e, no dizer de um dos sobreviventes, "a power driven vessel would not have gone to sea in such an unstable condition!"

O navio seguiu a rota clássica dos veleiros vindos do Atlântico Sul rumo à Europa e, a 6 de Setembro, encontrava-se a 300 milhas a Sul de Cabo Verde cruzando, a 9, o trajecto do furacão Carrie que, ainda em formação, se dirigia para WNW não sendo, por isso, motivo de preocupação. Entretanto, é atribuída ao Capitão pouca atenção aos boletins meteorológicos e avisos de tempestade que, depois de várias alterações da trajectória do furacão, davam, a 17, uma inesperada inflexão para SE e, a 20, para E ao encontro da posição e rumo do navio. A falta de reacção do Capitão leva a que, a 21, o encontro seja inevítavel. O "Pamir" está já com parte das velas arrancadas, adornado 40º para BB pela violência do vento ciclónico, vagas de 10 a 12 metros e pelo inevitável deslocamento da carga, embarcando mar em quantidade. É ainda o operador de rádio que, irritado pela passividade do Capitão, face aos múltiplos avisos de tempestade recebidos, lhe comunica "I am waiting for orders" explicando que estava em contacto com quatro navios que estimavam poder alcançar o "Pamir" em cinco a seis horas "se fosse emitido um SOS". Mas só ás 14.57 hrs. de 21 era emitida a mensagem de pedido de socorro referida acima. Demasiado tarde...daí para a frente o navio silenciou.

Mas, nem sempre as nossas missões eram mal sucedidas, antes pelo contrário, como a seguir se verá:

Estávamos na nossa semana de alerta, atracados ao "Sal", quando recebemos ordem para sair ao encontro de um pequeno navio de cabotagem, o"Ponta de Sagres" que zarpara do Algarve para os Açores e estava com alguns problemas a bordo. Nomeadamente estava a fazer água, navegava a Norte do arquipélago mas ainda não tinha terra á vista e o combustível da bomba motora de extracção da água acabara-se, pelo que estava um homem em permanencia, a accionar a bomba manual que não conseguia dar vazão total ao caudal que entrava. Para além disso o cansaço começava a tomar conta da tripulação que não dormiam há já bastante tempo. A situação começava a ser desesperada.

O Navio-Escola "Pamir".

A saída do nosso navio foi rápida e, como sempre, o Comandante mandou toda a força avante, rumo ao Norte, para a posição que, tinha sido transmitida, pelo "Ponta de Sagres", para o Comando da Defesa Marítima. Tentámos entrar em contacto fonia e ainda conseguimos perceber que o rádio deles era alimentado por uma bateria que estava a ficar sem carga. As tentativas de marcação com o radiogoniómetro foram infrutíferas porque, entretanto, as comunicações tinham silenciado. Só havia uma coisa a fazer, ir ao encontro do navio para as coordenadas que nos haviam sido transmitidas. Mas, chegados lá, só havia mar á vista! Alertada a Base Aérea 4, é lançada uma operação de busca com as B-17 que, finalmente, foram encontrar o "Ponta de Sagres" a Sul de Santa Maria! Assim era a sua navegação!

O Navio de cabotagem "Ponta de Sagres".

Lá vai o "Príncipe", rapidamente, para a nova posição, correcta desta vez. E o espectáculo que se nos deparou ao lá chegar era, de facto, aflitivo. O navio navegava com a borda tão perto da água que qualquer ondulação mais alta tendia a fazer embarcar mar para o convés. Com os dois navios em rumos paralelos e afastados não mais que cinquenta jardas, disparou-se uma retenida com a espingarda própria, à qual ía amarrado um cabo mais forte que, por sua vez, tinha igualmente preso, no outro chicote, um bidon de 200 litros de gasolina para alimento da bomba motora de esgoto da água. Era a salvação para aquela gente e tanto assim era que a cena que imediatamente se seguiu e que nunca mais me saiu da cabeça, o demonstrou à evidência: quando o bidon chegou, a boiar no mar, à borda do "Ponta de Sagres", o marinheiro que o puxava, com um arranque poderoso só justificado pela força do desespero, fez o bidon galgar a borda e aterrar no convés! Imediatamente puseram a funcionar a bomba de esgoto. Estava salvo o navio que, entretanto, escoltámos até Santa Maria onde ficou entregue à Autoridade Marítima.

Mas, das minhas memórias desse tempo, o espectáculo que mais me impressionou, pelo que para mim teve de inédito e pela sua grandiosidade bem reveladora do que são as forças da Natureza, foi, sem dúvida, o poder ter assistido, em Outubro desse mesmo ano, ao nascimento do vulcão dos Capelinhos e ter-me apercebido de como um fenómeno natural daquelas dimensões pode ter tanto impacte nas vidas das pobres populações de toda a área por ele afectada.

O fenómeno começou pelos habituais tremores de terra que, diga-se de passagem, não são de todo invulgares, no Arquipélago dos Açores, seguindo-se, pouco tempo depois, as erupções vulcânicas que foram aumentando de intensidade, de dia para dia, com a expulsão de cinzas e matérias piroclásticas.

As populações das áreas circundantes e mesmo mais afastadas tiveram que ser evacuadas não só porque os tremores de terra tinham danificado grande parte das suas casas como também porque, com a continuação da expulsão de cinzas vulcânicas e seu transporte aéreo por vastas superfícies, ao depositarem-se nos frágeis telhados das casas, o seu peso levava ao colapso dos mesmos. A expulsão daqueles detritos vulcânicos e, posteriormente a lava (a que, com pena, já não assisti) atingiu tal grandeza que se formou uma nova ilha de grandes dimensões, para além da posição ribeirinha em que se encontrava o farol dos Capelinhos.

Foi durante esta crise que o "Príncipe" muito colaborou no esforço das autoridades locais para resolver os problemas surgidos naquela emergência. Assim, para o transporte de víveres das outras ilhas para a Horta e o transporte de desalojados do Faial para fora, o navio foi chamado a fazer, várias vezes, os percursos inter ilhas. As estadias na Horta deram-nos, entretanto, o ensejo de ir ver o fenómeno ao vivo. Ia-se de automóvel até ao ponto mais perto possível, dentro do que era considerado seguro, e aguardava-se, pacientemente, pela próxima erupção que, geralmente, não se fazia esperar durante muito tempo. E, depois, era maravilharmo-nos com as explosões de fúria do monstro que projectavam, à altura de quilómetros, uma nuvem negra de detritos vulcânicos e cinzas, com uma violência incomparável e dentro da qual estalavam relâmpagos e faíscas como numa autêntica tempestade eléctrica. A verdadeira dimensão dessas nuvens podia avaliar-se pela elevada altura da torre do farol dos Capelinhos que, entretanto, face á nuvem piroclástica, parecia ser anã. O som que o fenómeno provocava só era comparável ao de dezenas de trovoadas simultâneas.

Erupção vulcânica junto ao Farol dos Capelinhos.

Esses percursos inter ilhas do navio eram, por vezes, aproveitados por elementos da Defesa Marítima ou mesmo por outras entidades não militares, autorizadas para terem a oportunidade de observar, de perto, tão insólito acontecimento. Recordo uma dessas idas até ao vulcão com o 1º Tenente Junqueira e esposa e, noutra ocasião, a presença, a bordo, de dois cientistas bem conhecidos do meio naval, que nos acompanharam de Ponta Delgada até ao Faial em missão de estudo daquele fenómeno. Eram eles o Professor Dr. Orlando Ribeiro que já não se encontra entre nós há vários anos e a Professora Dra. Raquel Soeiro de Brito, hoje mui digna Vice-Presidente da Academia de Marinha.

Infelizmente, o mar dos Açores, como é seu hábito frequente, não colaborou minimamente, como era nosso gosto, para uma recepção condigna e agradável a tão ilustres hóspedes do navio, martirizando-os com a natural reacção de quem não está habituado ao violento balanço de um navio pequeno em mar tão agitado. O incómodo que tal situação acarretava deixou-nos sinceramente arreliados pois, embora a culpa não fosse nossa, tínhamos a noção de que os hóspedes que quiséramos obsequiar, lembrar-se-iam sempre, com desagrado, da curta, mas demasiado acidentada, viagem que haviam feito no "Príncipe"...

No princípio de Novembro de 1957 regressámos ao Continente ficando o navio atracado na Base Naval de Lisboa. Durante esse período fizeram-se várias saídas para adestramento da guarnição e manobras ao Sul de Sezimbra e ao longo da costa da Galé juntamente com o P591, "Fogo". Em Março esteve o "Príncipe" destacado uma semana, em Aveiro,a acompanhar a Feira da Cidade, sendo visitado por inúmeros curiosos que, em bicha, aguardavam a sua vez de entrar no navio já superlotado!

Soubemos, entretanto, que nos aguardava nova estadia nos Açores com partida marcada para Junho próximo. Tudo corria pelo melhor com a guarnição pronta e desejosa de iniciar nova comissão.

Mas o Destino reserva-nos surprezas inesperadas e, pouco mais de um mês antes de partirmos , aconteceu algo que, se não fosse o entusiasmo, a noção do dever e o dinamismo da guarnição, teria impedido o navio de se fazer de novo ao mar em tão pouco tempo.

Recordo-me de sair de bordo, depois do Comandante, numa sexta-feira à tarde, com tudo normal, para gozar um merecido fim de semana. Na segunda-feira, quando, pouco antes das nove horas, regressei ao navio, que estava atracado ao "Sal" num dos Duques de Alba da B.N.L., estranhei verificar que a linha de água tinha desaparecido e o convés estava muito abaixo do do "Sal"! Logo que entrei a bordo fui informado do que acontecera, no fim de semana, sem que o pessoal de serviço disso se tivesse apercebido: Uma válvula de circulação da água de refrigeração dos motores tinha ficado encravada e o navio esteve a meter água, para o respectivo compartimento, durante todo aquele tempo! Não me esqueço da cara de espanto do Comandante quando, mais tarde, ao chegar ao navio, deparou com um espectáculo que mais parecia uma reprodução da Fonte Luminosa! De bordo elevavam-se, para fora, vários poderosos jactos de água provenientes das bombas "Handy-Billy" não só do "Príncipe" como do "Sal" donde o Cordeiro de Castro tinha vindo em nosso auxílio. Não deixei de sentir um calafrio ao pensar no que podia ter acontecido ao navio se o fim de semana tivesse sido mais comprido!

O Prof. Doutor Orlando Ribeiro, o Engº Frederico Machado e a Doutora Raquel Soeiro de Brito a bordo do "Príncipe" a caminho dos Capelinhos.

À primeira sensação de derrota, prevendo a natural substituição do "Príncipe" por outro Patrulha, em Junho próximo, seguiu-se uma resposta vigorosa da guarnição, face ao desafio: " se formos capazes de, no tempo que ainda nos resta, reparar os estragos que a inundação causou no compartimento dos motores, não está nada perdido!" E, da resposta, passou-se á acção com entusiasmo e responsabilidade, com algum auxílio exterior, também, no pouco que não estava ao nosso alcance remediar...

E, em Junho, o "Príncipe" largava de novo para os Açores, como previsto, escalando, desta vez, o Funchal e Porto Santo onde o navio permaneceu alguns dias (uma recompensa? talvez..). Esta segunda comissão, em serviço SAR, foi, como dizem os Ingleses, "uneventfull" e, para além das normais saídas em manobras ou para adestramento da guarnição, apenas se distinguiu da anterior por uma maior permanencia na ilha do Faial onde o vulcão dos Capelinhos já cessara a sua actividade. Em Novembro o navio regressou ao Continente escalando novamente a ilha da Madeira para descanso da guarnição.

Destacado para novas funções, aqui acabaria, para mim, o tão instrutivo e estimulante período a bordo dos patrulhas.

Recentemente, a 15 de Maio, tive o prazer de voltar a encontrar-me com a Professora Dra. Raquel Soeiro de Brito, em simpático almoço na Academia de Marinha, na companhia dos meus camaradas de Escola Naval Almirante Ferraz Sachetti e Comandante Cyrne de Castro. Tivemos oportunidade de apreciar a interessantíssima colecção de slides da Prof. Dra. Raquel, relativos ao vulcão dos Capelinhos que documentam, com realismo, a evolução do fenómeno ao longo das várias épocas da sua existência.

Foi muito agradável recordar, em amena conversa, todos esses tempos, agora tão longínquos.

Enfim, como diz o ditado, "recordar é viver"!

Tomás George Conceição Silva
Gen. da F.A.P.

Fotos do autor.

Nota:

Os meus agradecimentos ao Almirante Roque Martins por me ter cedido o 9º volume da publicação "Setenta e Cinco Anos no Mar" do Com.te Sousa Mendes (ao tempo no Comando da Defesa Marítima dos Açores) o qual me permitiu actualizar a minha memória essencialmente na cronologia e datas dos episódios relatados.

Ao meu irmão, Com.te Guilherme Conceição Silva, por me ter facultado os extractos do "Le courrier du Cap" da "Association Internacionale des Capitaines au long cours Cap Horniers – Saint Malo" donde extraí os detalhes relativos ao afundamento do "Pamir".

TOMADAS DE POSSE

VICE-CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Foto Júlio Tito

No passado dia 25MAI07, na Casa da Balança ocorreu a cerimónia de tomada de posse do novo Vice-CEMA, VALM Telles Palhinha que foi presidida pelo CEMA, ALM Melo Gomes e estiveram presentes diversas individualidades desde Almirantes a muitos militares e civis.

Após a leitura de O.A. fez uso da palavra o novo Vice-CEMA de que se salienta:

" ... O objectivo último da Marinha reside no cumprimento eficaz das missões que lhe estão confiadas no quadro dos documentos estruturantes da Defesa Nacional e das Forças Armadas, para além de outras missões de interesse público que lhe sejam atribuídas.

A prossecução deste objectivo assenta na conjugação de acções de natureza interdisciplinar e interdepartamental, nas quais o Estado-Maior da Armada intervém regularmente.

Os recursos humanos são, sem dúvida, o bem mais valioso da Marinha. Sendo certo que temos nas fileiras pessoas formadas, informadas e empreendedoras, como se exige, devemos certificar-nos, a cada momento, de que as suas capacidades são devidamente rentabilizadas no serviço que objectivamente lhes compete... "

Por fim o ALM CEMA no seu discurso salientou:

" ... Na sua qualidade de número dois da hierarquia da Marinha, compete também ao senhor almirante, um sem número de responsabilidades e de tutelas sobre organismos e instalações.

Uma das áreas da sua responsabilidade, as relações internacionais e com os Países de Língua Portuguesa, tem vindo a ter um incremento assinalável, com múltiplas solicitações de actividades bilaterais e multilaterais, a que é preciso estar atento, para não perdermos oportunidades que se nos abrem, designadamente em África.

Nas suas responsabilidades de âmbito patrimonial, permita-se sublinhar o conjunto de edifícios onde nos encontramos, para o qual existe um projecto de arranjos que pode finalmente ser terminado, agora que as obras do Metro de Lisboa estão na fase terminal, e as instalações na Junqueira, para as quais muitas entidades têm projectos, mas que ainda nos fazem falta para albergar alguns organismos.

Aliás, algumas entidades – algumas muito influentes – têm projectos – quantos projectos – que incidem naquilo que não é seu, apresentando fantásticos resultados com o capital investido pelos outros, sem qualquer respeito pela história, tradição e cultura de instituições centenárias – como a nossa – que há séculos – muitos séculos – se devotam a servir o País…."

O VALM Rui Cardoso de Telles Palhinha frequentou o Curso de Marinha da EN. Especializou-se em Electrotecnia e possui entre outros, os cursos CGNG e CSNG e vários cursos de Aperfeiçoamento em Equipamentos de Comunicações e Criptográficos e de Navegação.

Comandou os NRP's "Vénus" e "João Coutinho". Foi Chefe do Serviço de Electrotecnia nos NRP's "Alm. Gago Coutinho" e "Baptista de Andrade" e desempenhou funções nos NRP's "Vasco da Gama", "Santo Antão", "Porto Santo" e "Cte Roberto Ivens".

Foi instrutor do CFORN no G2EA e na Escola de Electrotecnia, Adjunto do Chefe do Serviço de Cifra, Director da Escola de Electrotecnia, Chefe da Divisão de Sistemas de Comando de Comunicações e Controlo da DGMN, Adido de Defesa e Naval em Londres e Dublin, Téc. Superior do Departamento e Planeamento Estratégico de Defesa do MDN, Chefe da Divisão de Operações e Chefe da Divisão de Logística do Material do EMA, Assessor no Gab. do CEMA, Subdirector do ISNG, desempenhou funções de Chefe de Gab. do CEMGFA e recentemente foi Superintendente dos Serviços do Material.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO MATERIAL

Foto CAB L Figueiredo

Realizou-se em 24MAI07, na Casa da Balança a cerimónia de tomada de posse do novo Superintendente dos Serviços do Material, VALM Conde Baguinho, tendo presidido o CEMA, ALM Melo Gomes e onde estiveram presentes as mais altas hierarquias da Marinha.

Após a leitura da O.A. usou da palavra o novo VALM SSM de que se salienta:

".... Se por um lado, as tarefas em que estamos envolvidos serão árduas, por outro, elas constituem um aliciante desafio que merece ser vivido e superado. Pelos mais novos, porque se poderão orgulhar de serem agentes deste inigualável processo de renovação da Marinha, pelos menos jovens, porque ficarão com a consciência do dever cumprido e com a tranquilidade de espírito decorrente do legado que deixam às gerações vindouras de marinheiros e ao País".

Por fim o ALM CEMA salientou no seu discurso que:

".... Em primeiro lugar, os navios.

Cumpre ao senhor almirante, a partir de hoje, preparar os meios que suportam o produto operacional da Marinha, através do Comando Naval, da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico. Não será tarefa simples, mas será com certeza aliciante.

Aproximamo-nos da fase final da construção dos submarinos. A complexidade destes navios será ímpar na Marinha e vai exigir um grau de adequação das infra-estruturas que poderá parecer exagerado face à entrada em serviço de apenas duas unidades...." Mais adiante referiu ainda:

".... No que respeita às fragatas, temos pela proa um enorme desafio.

Vamos assumir, pela terceira vez, durante 1 ano, o comando do Standing NATO Maritime Group 1.

Sei bem o esforço operacional e logístico que isso acarreta, mas estou certo de que iremos, de forma coordenada, vencer mais esta aposta. Paralelamente, iremos receber e integrar na Esquadra, já no ano que vem, as duas fragatas da classe "M". São navios modernos e eficientes, com elevado potencial, que teremos que rentabilizar ao máximo, provavelmente protocolando parcerias com os demais utilizadores de navios semelhantes. Ainda nesta área, há que encontrar no mercado helicópteros para um acrescido número de plataformas, se possível sem discrepâncias técnicas ou tácticas impeditivas da boa gestão do pessoal e do material…"

O VALM José Conde Baguinho ingressou na escola Naval, em 1967, concluiu o curso de Marinha e foi promovido a G/M.

Como oficial subalterno serviu a bordo de várias unidades navais. Cumpriu uma comissão de serviço em Angola e Cabo Verde.

Após a especialização em submarinos, comandou dois deles – o "Delfim" e o "Barracuda". Desempenhou, sequencialmente, os cargos de CEM e de 2º Comte da ES.

Seguidamente, serviu na Divisão de Operações do EMA e na embaixada de Portugal em Madrid como Adido de Defesa Adjunto.

Em 1996, assumiu o comando da fragata "Vasco da Gama" onde voltou a participar em vários exercícios nacionais e NATO, no Operational Sea Training em Devonport e integrou a Standing Naval Force Atlantic (STANAVFORLANT). Participou na operação "Falcão", uma operação de evacuação de não-combatentes, de apoio à paz e, simultaneamente, de ajuda humanitária que, em meados de 1998, se desenrolou na Guiné-Bissau. Posteriormente, foi chefe do Estado-Maior do Comaando Naval. Após frequentar o CSNG, foi nomeado Chefe do Gabinete do CEMA.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações nacionais e estrangeiras.

TOMADAS DE POSSE

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS DO PESSOAL

● Em 4MAI07 teve lugar na Casa da Balança a cerimónia da tomada de posse do novo Superintendente dos Serviços do Pessoal, CALM José AugustoVilas Boas Tavares que foi presidida pelo CEMA, ALM Melo Gomes, estando presentes diversas altas entidades da Marinha e muitos oficiais, sargentos praças e civis. A iniciar a cerimónia foi condecorado com a Medalha de Serviços Distintos – ouro, o anterior Superintendente, VALM Ferreira Pires.

Foto Júlio Tito

Das palavras do novo SSP é de salientar:

"…À complexidade da área funcional e da sua gestão acresce um ambiente exógeno igualmente complexo e incerto, mas em evolução ou mesmo mutação acelerada e, muitas das vezes, em sentido não totalmente previsível ou claramente perceptível, ambiente esse com forte influência no Sistema de RH da Marinha. Enquadram-se, nesta lógica de mudança, que haverá que compreender e, em que importa "estar presente" com os contributos adequados, as orientações já definidas ao nível político, bem como as medidas e os estudos, em curso ou perspectivados, relativos a reformas estruturais de amplo impacto (como é o caso da transformação do AA), às carreiras do pessoal militar e civil, à revisão do respectivo quadro estatutário, à evolução dos sistemas de gestão e avaliação na Administração pública, à reforma do Sistema de Saúde Militar, à evolução dos sistemas de Ensino Militar e de Formação e Qualificação Profissional, para só mencionar alguns"…

Encerrou a sessão o ALM CEMA de cuja intervenção se salienta:

…"Em termos de carreiras, a Marinha constitui um case study dada a diversidade e complexidade das categorias existentes. A todas teremos que dar a atenção que merecem pois todas, desde os militares aos militarizados e aos civis, desde os operários aos técnicos superiores, das guarnições dos salva-vidas aos Guardas e aos agentes da Polícia Marítima, são constituídas por pessoas, justamente apelidadas de serem o bem mais precioso das organizações, o que nem sempre tem tradução linear por quem tem a responsabilidade e o dever de estabelecer o enquadramento normativo.

Também no que respeita aos civis da Marinha, impactos no recrutamento têm implicado uma perda contínua de efectivos que não tem podido ser compensada, enquanto que nos Militarizados ainda subsistem inversões e anomalias nos sistemas retributivos, causadoras de injustiças, que temos procurado por todos os meios legítimos obviar. Seremos ainda mais determinados e usaremos a imaginação para pôr fim a este tipo de situações que minam o moral e a disponibilidade mental para uma vida muito exigente em termos pessoais e familiares.

Paralelamente, teremos que evidenciar a forma metódica e séria como planeamos a aquisição de recursos humanos, em todas as categorias, para que não restem dúvidas sobre a necessidade que qpresentamos como o nível mínimo de manutenção das capacidades que operamos em benefício de Portugal e dos Portugueses …

… Uma outra vertente de absoluta exigência da vida militar prende-se com a disciplina e com padrões de comportamento voluntariamente assumidos de que destaco a necessidade de auto-contenção."…

O CALM José Augusto Vilas Boas Tavares, nasceu em Ramalde – Porto, concluiu o curso da Escola Naval e foi promovido a GM em 1970.

Especializado em comunicações serviu em diversas unidades navais, tendo comandado o NRP "Zambeze" (1977-79) e o NRP "Augusto Castilho" (1990-91).

De entre os cargos e funções exercidos em terra, como oficial superior, sublinham-se o cargo de director da ERN "Alm Ramos Pereira" na Apúlia (1986-89) e duas comissões de serviço no EMA, nas divisões de Comunicações (1982-86) e de Pessoal e Organização (1991-95). Mais recentemente, desempenhou funções no Estado–Maior Militar Internacional do OTAN, em Bruxelas (1995-98), onde foi responsável pelo estudo e aconselhamento em matérias relativas à política, planeamento e treino de gestão de crises e chefiou a Célula Permanente multinacional do Estado-Maior do Comandante da EUROMARFOR, em Lisboa (1998-99). De 1999 a 2001, chefiou a Rep. Sargentos e Praças da DSP e, de SET02 a OUT03, foi coordenador da Àrea de Ensino e Professor de Estratégia no ISNG. Como oficial general foi Director do Serviço de Formação desde OUT03.

É habilitado, designadamente, com o "Senior Course" do Colégio de Defesa da OTAN e com o CSNG.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE FORMAÇÃO

● Em 02 de Maio, no Gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal (SSP), realizou-se a cerimónia de tomada de posse do novo Director do Serviço de Formação, o CALM Macieira Fragoso, conferida pelo VALM Ferreira Pires. Estiveram presentes os directores e chefes na dependência da SSP, vários oficiais, além do pessoal que presta serviço na DSF.

Foto CAB L Figueiredo

No seu discurso, o VALM SSP começou por revisitar o período em que o CALM Vilas Boas Tavares exerceu o cargo, elogiando o seu desempenho, com especial destaque para o processo de acreditação externa do Sistema de Formação profissional da Marinha.

Quanto às linhas de orientação para o novo director, o VALM SSP traçou algumas metas que pretende ver atingidas a curto/médio prazo, designadamente:

Continuar a assegurar o frutuoso diálogo, que até aqui tem sido mantido com entidades externas associadas à problemática da formação profissional nacional, como é o caso do MDN, IEFP, Agência Nacional para a Qualificação e entidades certificadoras;

Optimizar a utilização dos recursos formativos existentes;

Garantir a continuidade da Qualidade da Formação na Marinha, no total respeito dos padrões exigidos pelo Sistema de Acreditação nacional;

Garantir a adequação da formação às necessidades identificadas pela Marinha;

Promover os processos de valorização e qualificação académica ao nível do 12º ano de escolaridade bem como a validação das competências profissionais, designadamente através da utilização das potencialidades e competências do CNED "versus" programa nacional das "Novas Oportunidades";

Aumentar o quantitativo de cursos de formação com certificação e homologação externa;

Usando da palavra, o novo director agradeceu a confiança nele depositada, reafirmando a sua lealdade, disponibilidade e determinação para o desempenho do cargo, na linha dos seus antecessores.

O CALM Luís Manuel Fourneaux Macieira Fragoso, frequentou o Curso de Marinha da EN, especializou-se em Electrotecnia e possui, entre outros, o CGNG e o Curso de Promoção a Oficial General.

Esteve embarcado em várias UN's, tendo comandado os NRP's "Açor" e "Rovuma". Foi Imediato dos NRP's "Ribeira Grande" e "Vasco da Gama" e exerceu funções de Chefe do Serv. Electrotecnia do NRP "Baptista de Andrade".

Em terra desempenhou funções de Ajudante de Ordens do ALM CEMA, Secretário Escolar da escola de Electrotecnia, Adjunto do Chefe da 1ª da Rep. DSIT, Grupo de Trabalho das FF's "Vasco da Gama" no EMA, Adjunto do Chefe da 1ª Secção da 1ª Rep. DSP, Chefe da Secção de Inf. Naval da II Div. do EMA, 2º Comandante da Esquadrilha de Escoltas Oceânicos, "NATO-IMS/OPS-416 Staff Officer CMS Operations Division", Director de Instrução da EN, Assessor da Marinha no Gabinete do MDN, Subdirector-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

O CANAL (RENOV

Uma expedição comandada por Martin Fernández Enciso, de que fazia parte Vasco Nuñes Balboa, funda, em 1510, a vila de Santa Maria del Darién na costa norte do istmo, actualmente entre o Panamá e a Colômbia. Os colonos não aceitam a actuação de Enciso e depõem-no, possivelmente com a ajuda de Balboa. Ficando encarregado do governo da colónia, Balboa acompanhado de 190 homens, atravessa o istmo e, do alto de uma serra, descobre no dia 25 de Setembro de 1513, o Oceano Pacífico, que toma posse em nome da coroa de Castela. Balboa envia notícia da descoberta para a corte. Todavia, os seus inimigos conseguem a nomeação de um novo governador, Pedrarias Dávila.

Balboa cai em desgraça, acabando por ser executado na praça pública no ano de graça de 1517.

O Pacífico foi um oceano privilegiado para os Espanhóis, assim como o Índico foi para os Portugueses. Pelas águas daquele extenso mar transportaram-se enormes riquezas, em especial o ouro e a prata do Perú, que em seguida atravessavam o istmo entre os dois continentes americanos sobre o dorso de mulas, que se constituíam em enormes comboios. Na costa atlântica, o embarque fazia-se em navios a partir de Nombre de Dios e, depois, no século XVII, de Portobelo com destino a Espanha.

O istmo foi, portanto, uma indesejável barreira à circulação das cargas que seguiam para Espanha e, houve quem propusesse rasgá-lo para que fosse possível a passagem franca dos navios entre os dois oceanos. Fernando Cortez admitiu que a passagem se fizesse em Tehuantec (México). Carlos V, em 1523, chegou a ordenar que se fizesse um levantamento para se escolher o melhor local para rasgar o istmo.

António Galvão interessou-se, também, por este assunto. Filho de Duarte Galvão, cronista-mór do reino, aquele ilustre português, que foi governador das Molucas, deixou a seu amigo Francisco de Sousa Tavares um manuscrito que foi publicado em 1563, seis anos após a morte do autor. Nesta obra que, na sua primeira edição tem o título *Tratado que compôs o nobre & notauel capitão Antonio Galuão*...são propostas quatro soluções para o traçado do canal entre os dois oceanos. A primeira no actual México, alcançando o Pacífico em Tehuantepec; uma segunda atravessando o lago Nicarágua; uma terceira que não diferia grandemente do traçado do canal que veio a ser construído; e, por fim, uma outra precisamente entre os golfos de Uraba e de S. Miguel, muito próximo do território que é hoje a Colômbia.

É curioso notar que, passados três séculos, quando os Estados Unidos se debruçaram, mais atentamente, sobre o traçado deste canal, foram consideradas as soluções propostas por Galvão à excepção da situada no México. Mas, entretanto, outras propostas foram surgindo. No princípio do século XIX, o cientista alemão von Humboldt interessa-se pelo projecto. Em 1826 chega mesmo a constituir-se a Companhia Americana do Canal Marítimo Pacífico-Atlântico, para a construção de uma via que passava pelo lago Nicarágua, que não vai por diante. A descoberta de ouro na Califórnia, em 1848, estimula os Estados Unidos pelo assunto, mas sem resultados concretos. De 1850 a 1855 constrói-se uma linha de caminho de ferro no istmo, que vai de Colombo a Panamá, mas este empreendimento faz-se à custa de numerosas vítimas, dada a insalubridade da região.

Todavia, o grande impulso para a construção do canal deve-se a Ferdinand Lesseps, que alcançou grande prestígio, e com razão, ao terminar - sem dúvida - a maior obra do século: a abertura do Canal de Suez que é feita em dez anos, apesar da interrupção de três anos devido a pressão inglesa. A inauguração faz-se, com grande e merecida pompa, em Novembro de 1869[1].

Entusiasmado com o sucesso, Lesseps elabora um projecto para abrir o futuro canal do Panamá, que é aprovado pelo Congresso de Engenheiros reunido em Paris no ano de 1879. No ano seguinte, Lesseps constituiu a Companhia do Canal Interoceânico. Os trabalhos de campo começam enfrentando grandes dificuldades, onde a de maior importância é o elevadíssimo número de mortes, devido à malária e à febre amarela que, aliás, já se tinha verificado quando da construção do caminho de ferro, como atrás referimos. Resultado: ao fim de oito anos a companhia entra em falência. Falência que será seguida de um prolongado processo contra os administradores da referida companhia, alguns dos quais são acusados de corrupção de parlamentares. O escândalo político-financeiro, que ficou na História como o Affaire du Panamá, abala a III República. Lesseps, seu filho Charles e outras figuras destacadas do país são condenadas.

Depois de numerosas vicissitudes, o governo americano toma conta do processo, indemniza uma Nova Companhia do Panamá que, em França, no ano de 1894, se tinha constituído para subs-

...ADO) DO PANAMÁ

Foto "El Canal de Panama"

tituir a anterior. Negoceia com a Colômbia a cedência, por 100 anos, de um corredor com a largura de seis milhas ao longo do canal, ficando com autoridade absoluta, assim como a sua administração. Todavia o senado colombiano não ratifica esta concessão.

Em 1903, sucede algo que, ingenuamente, poderemos chamar inesperado: em grande parte do istmo estoira uma revolta. Nasce um novo país, que se separa da Colômbia, e que vai chamar-se Panamá. Neste mesmo ano, é assinado o tratado Hay-Bunau-Vanila, pelo qual os Estados Unidos garantem a independência do Panamá e obtem a concessão perpétua de uma faixa de cinco milhas para cada lado do canal. O Panamá foi recompensado com a soma de 10 milhões de dólares recebendo, além disso, a anuidade de 250 000 dólares a partir de 1913.

Em 1905, os trabalhos recomeçam mas houve que tomar uma medida indispensável, que consistiu em sanear o local para evitar a elevada mortandade na população de trabalhadores que chegou a atingir os 45 000 homens. O projecto também sofreu alterações e a mais importante foi, sem dúvida, a mudança do nível do canal, concebido por Lesseps (o que obrigaria a um túnel de 6 kilómetros de extensão) para uma solução utilizando comportas. Para o efeito foi criado um lago artificial, que ficou com o nome de Gatun e que é alimentado pelas chuvas e pelo rio Chagres.

Quando se entra do lado do Atlântico, para se alcançar os 26 metros, que é o nível daquele lago, tem que se passar três comportas, chamadas Gatun. Neste lago a navegação faz-se durante cerca de 32 milhas, descendo-se pela comporta Pedro Miguel para o pequeno lago de Miraflores, do qual se alcança o nível do Oceano Pacífico através de mais duas comportas chamadas Miraflores. Assim, a travessia de cada navio implica a utilização de seis eclusas, todas elas em via dupla.

O canal, que se estende entre Colón, no Mar das Caraíbas, e a cidade de Panamá, no Pacífico, tem o comprimento de 64.4 quilómetros. A largura das comportas é 33.5 metros, tendo sido fixada em 32.31 metros a boca máxima dos navios. Assim neste caso extremo, apenas fica pouco mais de meio metro de folga para cada um dos bordos. É por isso que os navios atravessam as comportas amarrados a pequenas "locomotivas" que garantem uma navegação rigorosa, evitando o perigo dos costados serem arranhados.

As outras limitações no que respeita às dimensões dos navios são: comprimento: 294.13 metros e calado: 12.04 metros. Estes valores têm limitado, ao longo dos tempos, a travessia dos maiores navios, designadamente, os navios de combate norte-americanos, como os porta-aviões que estão assim impedidos de atravessar o canal.

Assim como aconteceu no Suez[2], a remoção de terras no istmo do Panamá foi uma operação ciclópica. Aqui, a escavação atingiu os 150 milhões de metros cúbicos o que dava para perfurar um túnel no globo terrestre, com cerca de quatro metros de diâmetro, do pólo Norte ao pólo Sul!

O canal foi inaugurado em 3 de Agosto de 1914 e, no dia 15, o *S.S. Ancon* teve a honra de ser o primeiro navio a atravessá-lo.

Desde 1979 que o governo americano foi diminuindo a autoridade que exercia no canal. A transferência total foi feita às 12 horas de 31 de Dezembro de 1999.

Todavia, o aumento constante do tráfego e as dimensões sempre crescentes dos navios porta contentores aconselharam a abertura de uma terceira via que permita, não só o aumento do tráfego diário de 38 para 43 navios[3], como também o crescimento das suas dimensões. Assim, será possível a passagem de cargueiros com 386 metros de comprimento, 49 de boca e 15 de calado. Mas, para além da construção desta gigantesca obra, teve de ser considerado um problema que se tem agravado com o aumento do tráfego.

De facto, cada navio que passa o Canal, obriga ao enchimento das seis eclusas, com água do lago Gatun que é alimentado pelo rio Chagres e pela bacia hidrográfica que o rodeia. Ora acontece que esta enorme quantidade de água doce, se perde completamente, limitando a sua utilização para outros fins. Actualmente, 58% dessa água é consumida no transito dos navios, restando apenas 36% para a produção de electricidade e 6 % para usos domésticos. Deste modo as novas docas de passagem serão concebidas de modo a que a água resultante do esvaziamento das eclusas seja reutilizada, como, aliás, já se faz em canais na Alemanha e na Bélgica.

As autoridades do Panamá prevêem que a terceira via do Canal seja inaugurada no ano de 2015, precisamente um século após a sua inauguração.

A. Estácio dos Reis
CMG

Notas

[1] O primeiro navio português que passou o Canal de Suez, alguns dias após a inauguração, foi a galera *Viajante*. Ver a *Revista da Armada* nº293, de Dezembro de 1996

[2] É curioso notar que os dois mais famosos canais do mundo (que não são os mais longos) tem um tráfego equivalente. Em 1996, o Panamá foi atravessado por 13 721 navios enquanto pelo Suez passaram 14 731.

[3] Actualmente, o tempo médio da travessia do canal é 24 horas, incluindo o período de espera. O trânsito previsto situa-se entre as 8 e 10 horas.

SOCIEDADE DE GEOGRAFIA DE LISBOA
ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XX
O CONSULADO DA MARINHA — Conclusão

As eleições dos Corpos Gerentes, que me tornaram presidente em 1983, foram das mais participadas de sempre. O facto de o Prof. Braga Gonçalves, que viria a ser reitor da Universidade Moderna, ter anunciado que iria apresentar a sua própria lista, levou a que um considerável número de sócios se apresentasse a votar na lista proposta pela Direcção. Até o General António de Spínola se deu ao incómodo de comparecer.

Com a minha presidência entraram para Vice-Presidente o Comandante Soeiro de Brito e para vogais o Prof. Castelo Branco Chaves e o Prof. Pereira Neto, de regresso à Direcção. Em 1985 entraram o General Elmano Rocha e o dr. Costa Miranda.

Mercê de circunstâncias felizes e do trabalho e boa-vontade de muitos sócios e mecenas, a Sociedade de Geografia reviveu neste mandato um período de sucessivas e importantes realizações no âmbito da sua acção cultural e científica e também no âmbito da melhoria das suas instalações.

Foi neste mandato que o Presidente Ramalho Eanes condecorou a Sociedade com a Ordem Militar de Sant'Iago da Espada, condecoração que foi entregue ao seu presidente em sessão solene.

Comandante Dr. Serra Brandão
Presidente da SGL 1983-1987

Seria injusto não registar que o General Ramalho Eanes, na sua qualidade de Chefe de Estado e Presidente de Honra da Sociedade de Geografia, deu sempre a maior atenção a esta Instituição e assistiu com frequência às suas sessões solenes. Tivemos, pois, muita ocasião para conversar e eu tive a oportunidade de confirmar o seu controverso, mas real, sentido de humor.

Naquela mesma sessão foram condecorados, por proposta da Direcção da Sociedade de Geografia, os dois mais antigos funcionários: Casimiro Cazares, responsável pelas publicações, com 56 anos de serviço e Alexandre Marques Pereira, encarregado da Biblioteca, com 53 anos de serviço. No final da sessão dirigi-me aos dois funcionários para os felicitar pela distinção recebida: O senhor Cazares, visivelmente comovido, agradeceu e, ao que fui informado, nunca mais tirou a roseta da lapela do casaco; o senhor Alexandre, sempre rebelde mas sempre correcto, limitou-se a lembrar-me respeitosamente que "Honraria sem comedoria é gaita que não assobia". Tinha humor e tinha razão, infelizmente ganhavam muito pouco.

Logo no início do mandato, realizou-se sob a presidência de Ramalho Eanes e com a presença do Primeiro-Ministro Pinto Balsemão, a sessão comemorativa do 80.º Aniversário do Automóvel Clube de Portugal, feita a pedido desta Associação por ter sido aqui que ela teve a sua origem. Usaram da palavra, entre outros, o presidente da SGL, o presidente do ACP e o Comandante Mendes Quinto, por ser membro das Direcções da SGL e do ACP.

Uma das primeiras medidas da nova Direcção foi passar a enviar convites para as sessões a todos os sócios, independentemente do local de residência ou das funções que exerciam. Reconheço que foi uma medida dispendiosa, mas que tinha a sua justiça e teve os seus frutos pois despertou um novo interesse dos sócios pelas actividades e pelo progresso da sua Sociedade.

Também no início do mandato realizaram-se o ciclo sobre "Regiões Polares", em que participaram os Comandantes Limpo Serra e Gonçalves Cardoso, o ciclo sobre "Energia dos Oceanos", em que participou o actual Chefe do Estado-Maior da Armada Vidal de Abreu, e o colóquio do meio milénio da "Descoberta do Zaire por Diogo Cão", cuja sessão inaugural teve a presença do Ministro Jaime Gama e do embaixador de Angola Van Dunen que falou elogiosamente sobre "Participação Portuguesa na Definição de Fronteiras em África".

Não resisto a contar que, quando em sessão anterior informei o General Eanes de que tinha convidado para orador o embaixador de Angola, o Presidente comentou, numa frase muito curta e em português vernáculo, que talvez eu me viesse a arrepender do convite feito ao embaixador. Afinal, como se viu, falharam as maldosas previsões do General Presidente.

Em Maio de 1983 teve início uma notável Exposição de Cartografia, a cuja sessão inaugural assistiu o Ministro da Cultura, tendo sido orador o Prof. Engenheiro Francisco Leite Pinto, que me fez recordar os tempos em que fui seu aluno, seu assistente e seu colaborador no Centro de Estudos de Estatística Económica.

Em Maio de 1984 realizou-se outra Exposição, esta evocativa de Bernardino Machado, inaugurada pelo presidente da SGL em representação do Chefe de Estado.

Em Outubro teve lugar a sessão inaugural do Simpósio "A representação da justiça social em Portugal", em que pontificou o futuro Ministro da Justiça Laborinho Lúcio, na qual o Chefe de Estado se fez representar pelo presidente da Sociedade de Geografia. Assistiram o Vice-Presidente da Assembleia da República e o presidente do Instituto Damião de Goes.

A título de exemplo e como curiosidade, refere-se o movimento da Biblioteca em 1984, frequentada por 2 331 leitores, entre os quais 41 investigadores estrangeiros das seguintes nacionalidades: alemães, americanos, angolanos, austríacos, australianos, belgas, brasileiros, cabo-verdianos, chineses, zambianos e zimbabwenses.

Foi neste mandato que se comemorou, em 1984, a travessia de África por Serpa Pinto e, em 1985, por Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens. Esta última sessão, presidida pelo General Ramalho Eanes, revestiu-se de extraordinário brilho e "marca uma data feliz na vida da Sociedade", como se lê no Relatório da Gerência daquele ano.

Para a sessão solene de comemoração de Fernão Mendes Pinto, o presidente convidou o embaixador da China que, polidamente, recusou o convite pelo facto, que invocou, de este viajante ter escrito coisas desagradáveis sobre o seu país. Achei curiosa a justificação!

Em 1984 o Governo deu início à preparação das comemorações do V Centenário da Descoberta do Cabo da Boa Esperança em 1488, iniciativa sul-africana para a qual o Ministro dos Negócios Estrangeiros solicitou a colaboração da SGL. Mas viria a ser só a 4 de Janeiro de 1987, no próprio ano das comemorações, que finalmente tomou posse a Comissão Nacional para as Comemorações dos 500 anos dos Descobrimentos Portugueses. Fui convidado pelo Primeiro-Ministro Cavaco Silva para a sua presidência e para Vice-Presidentes o Prof. Veríssimo Serrão, presidente da Academia de História, o Comandante Soeiro de Brito, Vice-Presidente da SGL, e o Prof. Oliveira Ramos, reitor da Universidade do Porto. Da Comissão faziam ainda parte, entre outras individualidades, um embaixador, um General, um almirante, o presidente da Academia das Ciências Prof. Jacinto Nunes, o presidente da Câmara Municipal de Lisboa Engenheiro Krus Abecassis e o reitor da Universidade Católica D. José Policarpo. Mal sabia eu que tinha como membro da Comissão o futuro Cardeal Patriarca de Lisboa.

Todas estas nomeações foram, sem dúvida, uma honra para a Sociedade de Geografia.

A cerimónia de tomada de posse da Comissão dos Descobrimentos, a 4 de Janeiro, e a abertura oficial das Comemorações, a 10 de Junho, ambas com larga cobertura mediática, e as frequentes intervenções públicas do Presidente da República, do Primeiro-Ministro e do presidente da Comissão deram lugar a um vasto movimento em todo o País e nas Comunidades.

Apesar de a presidência da Comissão não ter sido longa, foram numerosos os projectos que tiveram realização e continuidade, entre os quais a ideia de uma grande exposição internacional.

Em Fevereiro de 1988, por contingências da nossa política externa e na qualidade de presidente da Comissão e da Sociedade de Geografia, fui designado para representar o País nas impressionantes "Comemorações Dias 88" na África do Sul, com a presença do Presidente desta República.

Em meados de 1988, sentindo que não tinha condições para trabalhar, pedi a minha demissão, tendo sido substituído pelo Ministro da Defesa, como presidente, e por uma Comissão Executiva remunerada e a tempo inteiro, conforme sugestão que apresentara ao Primeiro-Ministro. Lembro com satisfação a carta que recebi do Prof. Cavaco Silva em que agradecia os serviços prestados ao Governo.

Em 1986, tinham-se realizado, a pedido da Secretaria de Estado do Turismo, uma sessão solene comemorativa do Jubileu do Turismo em Portugal e o Congresso do Turismo, a que assistiram o Presidente da Assembleia da República, o Secretário de Estado do Turismo e o director do Bureau Internacional do Turismo.

No mesmo ano, teve lugar uma sessão do "Dia Mundial do Mar", com a presença dos Ministros da Defesa e das Obras Públicas, do Secretário de Estado dos Transportes, do CEMA e do presidente da Organização Marítima Internacional.

Foto cedida pela SGL

Porta de entrada da Sociedade de Geografia

Ainda no mesmo ano, a pedido da Associação Antropológica Europeia, realizou-se a abertura do 5.º Congresso Internacional de Antropologia. Também se realizou o "Colóquio sobre a Caravela" em colaboração com a Academia de Marinha.

Sob a presidência do Chefe de Estado, realizou-se a sessão inaugural do Congresso Internacional sobre "Os Descobrimentos Portugueses e a Europa do Renascimento", integrado nos eventos que acompanharam a XVII Exposição de Arte, Ciência e Cultura.

Também em 1986, tem relevo a realização de um ciclo de conferências, de indiscutível oportunidade, sobre "Adesão de Portugal à C.E.E.", organizado pela Secção de Relações Internacionais que editou uma brochura com escritos dos sócios Braga de Macedo, Siqueira Freire, António Marta e eu próprio.

Com o patrocínio do British Council, foi nosso convidado o doutor Michael Andrews, grande obreiro do milagre da despoluição do rio Tamisa, que realizou duas conferências, uma na SGL e outra em Santo Tirso no âmbito de um seminário sobre a despoluição do rio Ave.

Também teve a Sociedade de Geografia a honra de receber o Prof. Karl Carstens, meu amigo pessoal e futuro Presidente da República Federal da Alemanha, que falou com grande brilhantismo e oportunidade sobre "Segurança Europeia", a propósito da Conferência de Helsínquia sobre o tema.

Em 1987, passou a Vice-Presidente o Engenheiro Palma Carlos e entrou para a Direcção o Engenheiro Gonçalves Viana.

Neste mandato, foi assinado um Protocolo com o Ministério do Plano com vista à constituição de uma rede de delegações da Sociedade de Geografia nas terras onde vivem comunidades portuguesas, iniciativa que julgo não ter tido seguimento, por razões compreensíveis. No mesmo ano foi assinado, com a presença do Secretário de Estado da Investigação Científica, um contrato com um consórcio de empresas portuguesas tendo em vista a realização de obras de abastecimento de água, drenagem e depuração de águas na cidade da Beira, Moçambique, para as quais o Governo pôs à disposição os necessários meios financeiros. O Diário de Notícias deu relevo a estes acontecimentos.

No início de 1988, realizou-se a cerimónia comemorativa dos 500 anos da passagem do Cabo da Boa Esperança, sob a presidência do Chefe de Estado Mário Soares, sendo orador, por sugestão do Vice-Presidente Soeiro de Brito, o deputado socialista Coimbra Martins, que centrou a sua intervenção no "apartheid", no racismo e na violação dos direitos humanos na República da África do Sul, o que quase levou o embaixador deste país a abandonar a sala e o presidente da Sociedade a anunciar publicamente a sua própria demissão. Não o fizeram, nem um nem outro, por respeito pelo Presidente da República e para não ensombrar as Comemorações em curso.

Neste mandato pediram a colaboração da Sociedade de Geografia de Lisboa o Comité Olímpico Internacional, o Estado-Maior do Exército, a Academia de Marinha, o Instituto Damião de Goes e a Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

A convite do Leal Senado, desloquei-me a Macau para participar na abertura de uma exposição do pintor irlandês Chinnery, que viveu 20 em Macau e cujos quadros, em número superior a 250, foram na quase totalidade emprestados pela nossa Sociedade. Os restantes foram do Japão.

Entendeu-se, entretanto, revitalizar o prémio internacional Almirante Gago Coutinho e actualizar o seu valor.

Foi neste mandato que, em boa hora, se criou a Secção de Transportes, composta em

grande parte por antigos administradores e Comandantes da Marinha Mercante, que realizou até hoje um importante e continuado trabalho, tendo apresentado ao Governo algumas propostas de reorganização das actividades marítimas. Aliás com pouco êxito, dada a grave e manifesta indiferença pelas coisas do Mar patenteada até há pouco tempo pelos sucessivos Governos da Terceira República.

No âmbito da notável actividade das Secções e Comissões, destacam-se os trabalhos da Comissão Corte-Real, sob a presidência do almirante Tengarrinha Pires, da Comissão Infante D. Henrique, sob a presidência do almirante Roboredo e Silva, da Secção de Geografia dos Oceanos, sob a presidência do almirante Portugal Ribeiro, da Secção de Etnografia, sob a presidência do dr. João Corte-Real, e da muito activa Secção de História, sob a presidência do dr. Francisco Alves de Azevedo.

No âmbito das instalações, realizou-se a integral substituição da velha e perigosa instalação eléctrica, com os cabos à vista e tomadas dependuradas, por uma completa e moderna instalação eléctrica, graças a um generoso mecenas industrial do ramo. Também a sala do Convívio, que se deve à dinâmica e eficiente presidência do Prof. Adriano Moreira, foi totalmente restaurada. Deu-se então continuidade à recuperação de algumas peças do Museu, recomeçando uma vasta obra - continuada pelas Direcções seguintes - e que está ainda hoje em curso. De registar a compra de equipamento anti-roubo para protecção das valiosas colecções da Biblioteca e do Museu.

Em 1986, foi assinado, no Palácio Nacional da Ajuda, um protocolo com o Instituto Português do Património Cultural, ao abrigo do qual este se comprometia a dar apoio técnico na conservação das colecções do Museu.

A visibilidade e a projecção no exterior levaram a RTP a promover duas entrevistas com o presidente da SGL, neste edifício das Portas de Santo Antão, uma delas com extensas filmagens do seu interior. Nunca tinha visto tanto interesse dos media pela nossa Sociedade.

Mas não foram só sucessos!

Lembro-me perfeitamente de uma ocasião em que um prendado jovem, futuro Secretário de Estado e há muitos anos em Bruxelas, se ofereceu para realizar uma conferência nesta Sociedade. A dita conferência teve lugar no anfiteatro do 4.º andar e tive de pedir a todos os funcionários da Secretaria e da Biblioteca que assistissem pois de outra forma só lá estariam o presidente e o secretário-geral.

No período de 1983 a 1987, receberam-se subsídios dos Ministérios da Cultura, dos Negócios Estrangeiros, da Educação e da Defesa, do Governo de Macau, da Câmara Municipal de Lisboa, da Fundação Calouste Gulbenkian e de algumas generosas entidades privadas. Muitos deles obtidos com muito trabalho e com carácter esporádico, o que contribuiu para o cansaço do presidente, que obteve o acordo da Direcção para convidar o almirante Sousa Leitão, Chefe de Estado-Maior da Armada cessante, a candidatar-se nas eleições de 1988 em sua substituição.

Com o almirante Engenheiro hidrógrafo António Egídio Sousa Leitão entrou para a Direcção, em 1988, o Prof. dr. Rui Agonia Pereira e passou a secretário-geral o Engenheiro Nuno Pedro da Silva, valioso e dedicado colaborador do Presidente durante doze anos, em conjunto com o Prof. dr. Óscar Soares Barata.

Almirante Engenheiro Hidrógrafo Sousa Leitão
Presidente da SGL 1988-2000

Durante o mandato de Sousa Leitão entraram para a Direcção o General Sousa Menezes, o Prof. arquitecto Antero Ferreira e o Engenheiro Forjaz Trigueiros, a quem, diga-se de passagem, muito ficou a dever a Comissão dos 500 Anos dos Descobrimentos.

O mandato de Sousa Leitão foi um dos mais longos da história da Sociedade de Geografia. Ao fim do sexto ano de mandato, dizia-me ele que estava na altura de se escolher um sucessor, tendo-se falado várias vezes em Justino Mendes de Almeida e Luís Aires-Barros, mas o almirante resolvia sempre deixar o assunto para o ano seguinte. Gostava do que fazia e teve tempo para resolver três problemas que só por si justificariam a sua passagem pela presidência: pôr em dia a publicação do Boletim da Sociedade de Geografia; alterar corajosa e radicalmente a gestão do restaurante do Convívio, acabando com os prejuízos crónicos; dar início à informatização dos serviços, com o apoio da Fundação Gulbenkian.

A duração do mandato obriga-nos, neste caso, a uma metodologia algo diferente na apresentação das principais realizações que nele ocorreram.

Assim, nos doze anos do mandato, para além das iniciativas realizadas no âmbito das Comissões e Secções, teve lugar uma dezena de conferências por eminentes personalidades estrangeiras, entre as quais Daniel Boorstin, certamente um dos raros americanos que sabem que a viagem de Vasco da Gama teve maior mérito do que a viagem de Colombo; lord Hunt sobre a subida do Everest em 1953; o arquiduque Ottao de Habsburgo sobre a Europa; o Prof. Ivanovsky sobre o programa espacial.

No mesmo período realizaram-se vários ciclos e jornadas sobre importantes matérias históricas e científicas, como, por exemplo, o "Ultimatum", em que falaram os professores Veríssimo Serrão e Justino Mendes de Almeida e os embaixadores Franco Nogueira e Calvet de Magalhães, os ciclos "Portugal-Brasil", "Portugal-Japão" e "Human Performance", organizado este pela NATO, "A Sociedade Civil e o Mar" e "O Transporte Marítimo e o Desafio Europeu", a cuja sessão de abertura presidiu o dr. Mário Soares.

Foram várias as sessões solenes ou comemorativas, de que destaco as do Dia Mundial do Mar, do Dia Mundial do Ambiente, do Dia Mundial dos Correios, do Dia de Camões, do Centenário do Instituto de Socorro a Náufragos, do 4.º Centenário da Fundação da Companhia de Jesus, em que falaram os drs. Almeida Santos e Veiga Simão, dos 50 anos do Instituto de Educação Física, que teve a sua origem nas instalações da Sociedade, do 75.º Aniversário da Viagem de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, do "Mundo Lusófono", de Conferências sobre a Antártida, em que participaram o Comandante Ramos da Silva e o almirante Sachetti, e "Memórias de África", em cuja sessão final foi orador o próprio presidente da Sociedade, Sousa Leitão.

Foram os seguintes os Congressos realizados neste período nas instalações da Sociedade: Congresso Internacional dos Economistas, Congresso sobre História e Cartografia, Congresso sobre História de África e Congresso das Comunidades Lusíadas, em que teve parte activa o ilustre sócio e Ministro dos Negócios Estrangeiros cessante dr. António Monteiro.

Mas foi na actividade musical que a Sociedade marcou uma posição inusitada, organizando ou cedendo a sala para vários concertos da Orquestra Nova Filarmonia, da Orquestra Metropolitana de Lisboa, da Orquestra da Fundação Gulbenkian, da

Orquestra Sinfónica de Lisboa e ainda das orquestras juvenis da Rádio Televisão Alemã e da Rádio Televisão Portuguesa. Realizaram-se também dois concertos corais, dois concertos de piano e, imagine-se, um recital de Fados de Coimbra.

No âmbito das Comissões e das Secções, com intenso trabalho registado, citam-se apenas e em especial: o ciclo "Portugal e Marrocos", organizado pela Comissão de Relações Internacionais ainda presidida pelo almirante Coelho da Fonseca, o trabalho da Secção de Transportes presidida pelo almirante Cruz Júnior, as conferências "O Tempo e a sua Medida" e "Rede de Satélites" pela Secção de Geografia Matemática e Cartografia presidida pelo Engenheiro Terra da Motta – futuro secretário-geral da Sociedade -, a conferência "Telecomunicações na Promoção do Mundo Rural" pela Secção de Ordenamento presidida pelo arquitecto Cid Tudela e inúmeras conferências sobre a vida e obra de Camões pelo Prof. Justino Mendes de Almeida. Foi notável neste mandato o trabalho da Comissão de Emigração presidida pelo dr. Isaías Gomes dos Santos sobre "Demografia Estratégica", coordenado pelo tenente-coronel Vieira Borges.

Os anos de 1990 e 1991 caracterizaram-se por uma notável abertura ao exterior, tendo-se verificado desde então apreciável dinâmica na colaboração com outras entidades públicas e privadas, com frequente cedência das instalações para actos públicos.

Foto cedida pela SGL

Sala Portugal

No âmbito desta abertura, realizaram-se frequentes empréstimos de objectos do património artístico, literário e etnográfico para exposições no País e no Estrangeiro, sempre com exigência de avultados seguros e especiais condições de embalagem e transporte.

"Esta abertura foi favorável à Sociedade porque a projectou para meios em que a sua actividade e os seus objectivos eram menos conhecidos", lê-se no Relatório da Gerência. Em consequência, como escreveu o próprio Presidente, "verificou-se mais alargado conhecimento da Sociedade nos meios intelectuais nacionais e estrangeiros".

Em 1996, o presidente da SGL e o presidente da Academia de Ciências foram convidados para integrar o Conselho Português para o programa da UNESCO "Memória do Mundo", destinado à preservação do património documental que reflecte a identidade dos povos. Ao tomar conhecimento deste programa, a Direcção promoveu de imediato o estudo da informatização da Biblioteca e da sua ligação à Internet.

Em 1997 foram criadas a Comissão das Comunidades Lusófonas e a Secção de História da Medicina. No mesmo ano a Secção de Transporte, da presidência do Comandante Barbosa Henriques, lançou uma campanha jornalística, no Diário de Notícias, sobre "O Mar em Debate". Foi ainda neste mandato que o almirante Ribeiro Pacheco, antigo CEMA, assumiu a presidência da Comissão de Relações Internacionais, que viria a ser, no futuro, uma das mais activas e proeminentes, como tivemos ocasião de confirmar recentemente, em cooperação com o Instituto Diplomático.

Também ainda neste mandato, realizou-se na Sala Portugal a sessão de homenagem a Vasco da Gama, com a participação de todas as grandes instituições nacionais de Cultura e presidida pelo Chefe de Estado. As mesmas instituições, em reunião de todos os seus presidentes, acordaram em promover uma merecida homenagem ao rei D. João II, "por não existir qualquer evocação escultórica ou toponímica desta grande figura".

O almirante Sousa Leitão conseguiu vários subsídios do Governo da República, do Governo de Macau, da Junta Nacional de Investigação Científica, do Estado-Maior das Forças Armadas e da Armada, da Câmara Municipal de Lisboa, da Fundação Luso-Americana, do Instituto de Investigação Científica Tropical e de várias empresas ligadas ao transporte marítimo. A contrapartida destes subsídios foi sempre o acesso à Biblioteca e ao Museu a estudantes e investigadores, a utilização das instalações para cerimónias públicas e a prestação de serviços à Cultura e à Ciência.

Quanto às instalações, foi, entre outras iniciativas, aumentada a capacidade do Museu com quatro vitrinas e dois armários e feito o aproveitamento de alguns sótãos para acomodar reservas do Museu. Se bem me lembro, foi neste mandato que se abriu a Sala de Exposições temporárias anexa ao Museu.

Neste quarto de século em referência, passaram pela Comissão Revisora de Contas os seguintes oficiais da Armada: Esperança Barrôco, Aguiar Cardoso e Barros Carvalhosa.

Para terminar.

Uma palavra de apreço e de agradecimento para o valioso e, por vezes, discreto trabalho de todas as Comissões e Secções que tanto lustre deram a estes mandatos, ao serviço do conhecimento e do desenvolvimento. Por motivos inteiramente diferentes, aqui incluo a Comissão Revisora de Contas.

Uma palavra de louvor e, também, de agradecimento ao pessoal da Sociedade que, apesar de muito reduzido e mal remunerado, conseguiu sempre com grande dedicação manter os serviços essenciais em todos os sectores durante o período em referência.

No início do ano 2000, o último deste quartel, morreram dois presidentes aqui referidos, os almirantes Sousa Leitão e Barahona Fernandes, colegas e amigos a cuja memória aproveito para renovar as minhas sentidas homenagens e os agradecimentos da Sociedade de Geografia.

Termino com as palavras do sócio Sarmento Rodrigues, que continuam actuais: "A Sociedade de Geografia é a própria História. Mas ela é também o presente. Nas suas tribunas, nos seus gabinetes, decorre, num fluxo contínuo, um labor que se estende a numerosas modalidades dos estudos científicos. As suas portas abrem-se a todas as patrióticas iniciativas e acolhem todos os que tragam a contribuição de uma inteligência ou a experiência de uma vida ou o entusiasmo de servir a causa nacional".

A Sociedade era assim e assim continua a ser, digo eu agora passado o período a que me referi e apesar de algumas compreensíveis dificuldades conjunturais. A Sociedade de Geografia mantém a sua tradição de independência, de desinteresse material e de trabalho profícuo e continua a ser, como se viu, um dos mais importantes, mais antigos e mais respeitados centros culturais portugueses.

E. H. Serra Brandão

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.
Rua do Campo, 16 – S.Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt **www.manferrostaal.com**

ThyssenKrupp Marine Systems
A Company of ThyssenKrupp Technologies

Conservação e museologia de mãos dadas... no Museu de Marinha

O PROJECTO DE CONSERVAÇÃO DAS GALEOTAS REAIS

O RESTAURO DO BERGANTIM REAL – 2ª PARTE

GESTOS DE UM PASSADO MARÍTIMO

No artigo publicado em Julho apresentámos o historial do Bergantim Real do ponto de vista das opções de conservação utilizadas. Neste artigo procuraremos divulgar a intervenção de conservação e restauro realizada nesta embarcação entre Outubro de 2002 e Dezembro de 2004, dando a conhecer o método de trabalho utilizado pela nossa equipa com base nas pesquisas realizadas e visando a recuperação dos elementos técnicos e artísticos desta embarcação em particular.

O trabalho de conservação e restauro das Galeotas Reais seguiu uma linha de actuação baseada em critérios definidos internacionalmente. O primeiro passo consistiu na classificação do estado de conservação dos diferentes elementos decorativos de cada embarcação. Posteriormente, procedemos à identificação da natureza e da magnitude de cada uma das deteriorações existentes, sendo determinado a partir desses dados o tipo de tratamento mais apropriado a cada caso.

AVALIAÇÃO DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS GALEOTAS REAIS

No âmbito do Projecto de Conservação das Galeotas Reais foram estudadas as características das embarcações ao longo da sua história, as técnicas de produção artística utilizadas e o seu comportamento do ponto de vista da ciência dos materiais. Assim, com base na informação reunida, tentámos decifrar o historial dos restauros realizados ao longo dos tempos e identificar os materiais, os métodos e as técnicas utilizados em cada uma das intervenções.

Como foi referido, **o primeiro passo foi a avaliação do estado de conservação dos bens** que foram alvo de estudo. Foram assim identificados os níveis de deterioração existentes nos

1.Talha dourada decorando o exterior da Camarinha Real. Teste de limpeza para identificação e localização de pequenos fragmentos de ouro fino que formavam parte da decoração original da embarcação.

vários elementos que decoram cada uma das embarcações a partir de uma classificação que abrange cinco graus diferentes:

MUITO BOM - Obras consideradas em excelente estado de conservação em todos os estratos integrantes;

BOM - Obras que necessitam sobretudo de limpezas superficiais, hidratação e protecção final;

RAZOÁVEL - Obras que necessitam de limpezas superficiais, hidratação, protecção final e de intervenções pontuais, quer ao nível da estrutura, quer ao nível da superfície pictórica;

MAU - Obras que se apresentam seriamente deterioradas a todos os níveis;

MUITO MAU - Obras que, quer ao nível da estrutura, quer ao nível das diferentes camadas decorativas, se apresentam num estado muito avançado de deterioração, o que constitui uma ameaça para a sua integridade física.

Do ponto de vista técnico, podemos afirmar que o Bergantim Real apresentava um estado de conservação *Razoável* ao nível da sua decoração exterior (Imagem 2), *Mau* ao nível dos elementos que decoravam os bordos interiores da embarcação e *Muito Mau* ao nível da decoração da Camarinha Real, quer no seu exterior (Imagens 1 e 3), quer no seu interior. Devemos salientar que a situação da Segunda Sala da Camarinha Real era alarmante até ao ponto de podermos afirmar que a totalidade dos motivos pictóricos representados nas paredes desta sala apresentavam um estado de conservação *Muito Mau* caracterizado por um processo de destacamento acelerado e irreversível da camada pictórica (Imagem 4).

Esta situação apresentava uma dupla face, já que, perante um nível de deterioração tão avançado, é evidente a falta de intervenções recentes, o que nos permite uma fácil aproximação aos motivos decorativos originais quando eles ainda se podem identificar. Por outro lado, e esta é a face negativa da mesma moeda, este tipo de situações são irreversíveis, o que significa que houve uma pequena percentagem de

Estado de conservação de alguns elementos decorativos antes da intervenção

2. Frisos decorativos do exterior da embarcação. Finais de 2001.
3. Talha dourada decorando o exterior da Camarinha Real. Finais de 2001.
4. Estado de conservação da parede interior da Segunda Sala da Camarinha Real. Finais de 2001.

informação que não foi possível recuperar devido à ausência de documentação relativamente ao processo de criação original de cada um dos elementos artísticos.

A INTERVENÇÃO DE CONSERVAÇÃO E RESTAURO DO BERGANTIM REAL

"Devemos dar-nos conta de que dizer que temos responsabilidade para com os objectos é só uma forma de falar. A nossa responsabilidade é para com a nossa herança biológica, como seres capazes de percepção, acção e emoção, e para com a nossa herança social, como seres com conhecimento e cultura, influenciados pelos objectos". (Michalsky, 1994: 241, tradução livre)

A intervenção de conservação e restauro do Bergantim Real foi realizada durante pouco mais de dois anos. Este objectivo foi atingido num curto espaço de tempo por termos a possibilidade de poder trabalhar uma média de 40h semanais com uma equipa flexível. Assim, segundo a tipologia da intervenção em curso em cada fase do processo, o número de técnicos/as variou entre os quatro e os dez membros em função das diferentes áreas de especialização necessárias. Com estas excelentes condições de trabalho e fundamentalmente devido às características técnicas da embarcação que estava a ser alvo de conservação e restauro, a experiência tornou-se um belíssimo desafio.

Para começar, foi solicitada uma inspecção pormenorizada à estrutura da embarcação. Esta inspecção foi realizada por um engenheiro construtor naval da Marinha a nosso pedido em meados de 2002. Era fundamental ter a certeza de que, a nível estrutural, uma embarcação como o Bergantim Real, retirada da sua função original há quase 50 anos atrás, poderia suportar o peso de uma intervenção deste calibre. O parecer técnico deste especialista confirmou que a nossa intervenção era perfeitamente viável.

Por outro lado, **uma acção interdisciplinar como esta, exigiu a presença de técnicos superiores e de técnicos auxiliares de conservação e restauro nas seguintes áreas: mobiliário, têxteis, talha policromada e pintura,** com domínio das áreas de pintura de cavalete, pintura sobre madeira e técnicas decorativas tradicionais à base de folha de ouro (Imagem 5). **Necessitou igualmente de apoio técnico ao nível da história marítima e da navegação e de apoio especializado no que diz respeito ao conhecimento de materiais, processos de análise e meios de diagnóstico** com o objectivo de se poder identificar adequadamente a natureza, o comportamento e as deteriorações existentes em cada um dos materiais utilizados. A componente de análise e de diagnóstico físico-químico foi realizada com recurso à utilização dos serviços de uma empresa especializada.

5. Teste de limpeza. Composição original realizada com ouro fino estofado a óleo. Parede do fundo, Segunda Sala da Camarinha Real.

O apoio relativamente às informações de carácter histórico foi encontrado no Departamento de Investigação do próprio Museu de Marinha e na Biblioteca Central da Marinha, cujos técnicos disponibilizaram sempre a informação existente à medida que o projecto foi avançando e de acordo com as necessidades que iam surgindo.

RESULTADOS OBTIDOS[1]

No âmbito dos resultados obtidos durante o processo de conservação e restauro do Bergantim Real, apresentaremos as duas intervenções mais significativas quanto às várias componentes anteriormente referidas. A primeira está relacionada com o trabalho de restauro realizado no exterior da embarcação, enquanto que a segunda diz respeito ao interior. **A informação que aqui ressaltamos é muito sucinta, podendo ser aprofundada nos relatórios técnicos elaborados ao longo das intervenções, tal como definido internacionalmente.**

FRISOS DECORATIVOS DO EXTERIOR DA EMBARCAÇÃO

DESCRIÇÃO ICONOGRÁFICA

Conjunto formado por dois frisos decorativos de secção transversal convexa localizados nos bordos exteriores da embarcação apresentando composições à base de motivos vegetalistas e figuras mitológicas (Imagem 6).

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Razoável.

- Elevado nível de desgaste da folha de ouro de imitação (procedente da intervenção realizada em 1987);
- Numerosos repintes carentes de qualidade artística e técnica (Imagem 6).

INTERVENÇÃO REALIZADA

1. Limpeza integral dos motivos, incluindo o fundo e as respectivas molduras, visando a eliminação da sujidade existente, dos vernizes com sinais de alteração físico-química e dos repintes que alteravam a leitura da composição.

2. Protecção das camadas pictóricas com verniz apropriado.

3. Realização de reintegração cromática diferenciada na totalidade das lacunas existentes, mediante utilização da técnica do tom abaixo relativamente ao tom predominante no original.

4. Aplicação de dupla camada de verniz de protecção final (Imagem 7).

PAISAGEM BUCÓLICA DO INTERIOR DA CAMARINHA REAL.

Neste caso, o exemplo escolhido ilustra a intervenção realizada por se tratar de um caso especial do ponto de vista técnico, mas também por complementar o exemplo anterior. O interior da Segunda Sala da Camarinha Real é todo decorado com paisagens naturais onde a água ocupa um lugar relevante. O motivo escolhido é uma pintura a óleo realizada sobre suporte de tela que se encontra colada aos 4 painéis de madeira com que é feita a parede posterior da Camarinha Real. Segundo a pesquisa realizada o autor desta obra é o pintor Pedro Alexandrino de Carvalho.

DESCRIÇÃO ICONOGRÁFICA

Paisagem bucólica de grande realismo, com presença de massa arbórea em primeiro plano, encontrando-se no segundo plano, à esquerda, uma fonte em pedra onde se observam duas personagens masculinas conversando. No terceiro plano, do

6. Frisos decorativos do exterior da embarcação antes da intervenção realizada. Janeiro de 2002.
7. Após a intervenção de conservação e restauro realizada. Dezembro de 2002.

lado direito, observa-se uma bela paisagem dominada pela presença de um lago onde outras duas personagens praticam a pesca e, ao fundo, um castelo e umas montanhas enriquecem novamente a composição (Imagem 10).

8

ESTADO DE CONSERVAÇÃO: Muito Mau.

- Presença de diferentes alterações compositivas à concepção original, afectando fundamentalmente a zona do céu;
- Rede de lacunas de diversas profundidades e dimensões repartidas um pouco por toda a superfície pictórica;
- Existência de numerosos pregos de ferro em avançado estado de oxidação;
- Camada considerável de sujidade acumulada na superfície cromática;
- Reacção de oxidação generalizada do filme de protecção que recobria a superfície pictórica.

INTERVENÇÃO REALIZADA

Do ponto de vista técnico, a razão pela qual escolhemos este caso tem a ver não só com a qualidade artística e técnica da obra, mas também com o número de intervenções realizadas ao longo da sua história nas várias partes da composição. Foram efectuadas duas análises estratigráficas[2] de forma a podermos aceder à identificação, localização e composição de cada uma das intervenções executadas no motivo.

Nas imagens que escolhemos para ilustrar o processo de restauro efectuado é possível observar os resultados alcançados nas fases mais importantes da intervenção.

1. Processo de fixação da camada pictórica em vias de destacamento acelerado. (Imagem 8)

2. Análise estratigráfica dos estratos pictóricos da zona das nuvens, no lado direito da composição. As camadas 1, 2, 3 e 4 correspondem aos estratos pictóricos de que é feita a composição original. As seguintes camadas pictóricas (5, 7, 9 e 11) foram acrescentadas posteriormente à composição original durante as sucessivas intervenções de restauro efectuadas. (Imagem 9: Interpretação dos resultados da 2ª análise realizada)

3. Limpeza da camada pictórica. Eliminação de camadas de verniz com sinais evidentes de deterioração físico-química e dos repintes identificados nas análises estratigráficas. (Imagem 10)

4. Realização de reintegração cromática diferenciada. A técnica escolhida foi a Selecção Cromática com recurso à utilização de Pontilhismo[3]. (Imagem 11)

REFLEXÃO FINAL

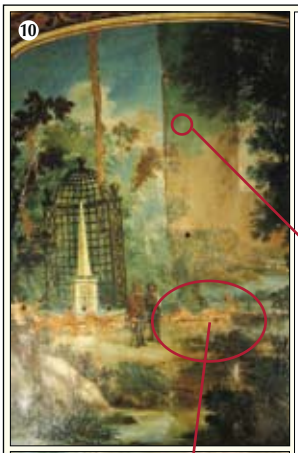
Com este artigo quisemos ilustrar a importância de **um trabalho assente na investigação, na documentação e no rigor técnico como elementos orientadores das intervenções de conservação e restauro efectuadas no património marítimo do Museu de Marinha**. A equipa que esteve associada a este projecto, reunida em função das necessidades detectadas, desde sempre teve consciência da responsabilidade da sua acção, tomando cada decisão sobre as intervenções com base num diálogo e informação constantes.

Deste modo, fechamos a apresentação da I Fase do Projecto de Conservação das Galeotas Reais. Em próxima oportunidade apresentaremos o quarto artigo da série destinada à divulgação do referido projecto, incluindo a apresentação da sua II Fase, nomeadamente a intervenção de conservação e restauro realizada na Galeota de D. João V.

Para terminar destacamos uma citação que reflecte o espírito que guia a nossa equipa no trabalho de conservação quotidiano. Para nós, foi sempre um privilégio poder trabalhar com uma colecção de tão rara beleza e singularidade.

"As sociedades humanas têm o hábito de eleger, seleccionar, reunir ou guardar objectos desde a pré-história. Com isso, fica evidente a relevância dos objectos no quotidiano dos Homens e o lugar de destaque que ocuparam as famosas colecções, ao longo da História, na tentativa de superar os limites da transitoriedade humana" (Pomian, 1984)

Mestre Lorena Querol
Conservadora e Museóloga


10

11

Nº 2 Zona de las nubes

9

Capa	Color	Espesor (µm)	Pigmentos / cargas	Observaciones
1	pardo anaranjado	50-140	carbonato cálcico, silicatos, tierras (b. p.)	preparación
2	anaranjado	100-260	minio, albayalde, carbonato cálcico, tierras	imprimación
3	azul verdoso	90	índigo, amarillo de Nápoles, albayalde, carbonato cálcico, bermellón (b. p.)	capa de pintura
4	pardo	10-60	-	barniz
5	rosado	12	albayalde, bermellón, carbonato cálcico, blanco de cinc, amarillo de Nápoles (b. p.)	capa de pintura
6	pardo	2-20	-	barniz
7	azul	80-450	azul ultramar artificial, blanco de zinc	capa de pintura
8	pardo	2	-	cera
9	amarillo	10-25	amarillo de cromo, albayalde, blanco de cinc, tierras	capa de pintura
10	pardo	4	-	cera
11	anaranjado	20	carbonato cálcico, blanco de bario, blanco de cinc, albayalde, colorante rojo	capa de pintura

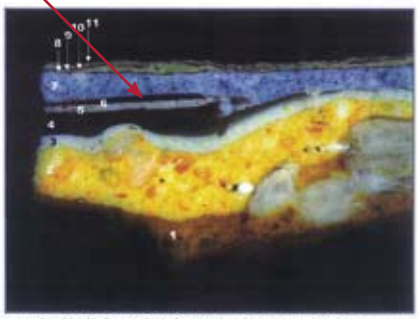


Figura 2.- Imagen obtenida al microscopio óptico de la sección transversal de la micromuestra Nº 2 (objetivo MPlan 20 X / 0,40). El orden numérico que se indica es el que aparece en la tabla correspondiente

Fontes Citadas:

- A.A.V.V. 2007: *Neoimpresionismo. La eclosión de la modernidad*,.Cuaderno nº 23, Fundación MAPFRE – Musée d´Orsay, Madrid.
- CALVO, A. 2000: *Conservación y Restauración*,. *Materiales, técnicas e procedimientos. De la A a la Z*. Ediciones del Serbal. Madrid.
- MACARRON DE MIGUEL, A. Mª. 1995: *Historia de la Conservación y la Restauración*, Editorial Tecnos S.A., Madrid.
- MICHALSKY, S. 1994: "Sharing Responsability for Conservation Decisions", en Krumbein, W.E.; Brinblecombe, P.; Cosgrove, D.E. y Staniforth, S., *Durability and Change. The Science, Responsibility and Cost of Sustaining Cultural Heritage*. Chichester. John Wiley & Sons Ltd.
- POMIAN, K. 1984: *Enciclopedia Einaudi, Vol. 1, Memória/Historia*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda.

Fontes Consultadas:

- VIÑAS, S.M. 2003: *Teoría contemporánea de la Restauración*. Editorial Síntesis, Madrid.

Notas

[1] Informação e imagens retiradas do conjunto de relatórios técnicos realizados ao longo da intervenção do Bergantim Real. Para mais informação consultar os referidos relatórios. Departamento de Património, Museu de Marinha.

[2] Análise estratigráfica ou Estratigrafia – Amostra microscópica de secção transversal das camadas de pintura e de impressão de uma obra, obtida a partir de uma amostra extraída com ajuda de um objecto de punção, retirada geralmente de uma zona representativa mas marginal …observada com o microscópio petrográfico com luz reflectida permite determinar as camadas que constituem uma pintura ou uma policromia, assim como as suas espessuras, a sua forma e o tamanho das partículas e dos grãos de pigmentos, a adesão e coesão das camadas, as sobreposições de camadas pictóricas e os repintes (Calvo, 2003: 95).

[3] Pontilhismo - Técnica de integração cromática diferenciada introduzida na área da conservação pelo *Instituto Centrale del Restauro* (Roma) em meados de 1970. As suas origens remontam ao Neo-impressionismo francês (1884). Esta técnica consiste no tratamento da lacuna pictórica através da justaposição de um conjunto de redes de minúsculos pontos (1mm de diâmetro) cujas cores respondem ao sistema da selecção cromática, por forma a atingir um resultado final que permita recuperar a leitura da composição original evitando a definição pormenorizada do conteúdo da lacuna. A utilização de técnicas como esta permite-nos evitar a realização de falsificações históricas e estéticas, isto é, a imitação fiel do motivo original onde ele já não existe.

PROTOCOLO ENTRE A FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA E A MARINHA

No passado dia 25 de Junho, na Escola Naval, foi assinado um protocolo de colaboração entre a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa e a Marinha.

Este protocolo teve como fim a criação de condições e a definição da forma de cooperação para a realização do mestrado em História Marítima, ministrado em parceria, pela Faculdade de Letras e pela Escola Naval.

A Marinha foi representada pelo Comandante da Escola Naval, CALM Saldanha Junceiro e a Faculdade de Letras pelo Presidente do Conselho Directivo, Professor Doutor Álvaro Luís Antunes Pina. Assistiram a este acto simbólico o Superintendente dos Serviços do Pessoal, VALM Vilas Boas Tavares, o Director do Serviço de Formação, CALM Macieira Fragoso e o Director do Serviço de Pessoal, CALM Bonifácio Lopes, entre outros oficiais da Marinha e professores da Faculdade de Letras.

O Mestrado em História Marítima, coordenado pelo Professor Doutor Contente Domingues, tem uma componente académica que assenta, nos dois primeiros semestres, nas áreas de História Marítima, História da Náutica e da Cartografia, Arqueologia Naval, Viagens e Explorações Marítimas, entre outras. Os dois últimos semestres consistem em seminários de orientação, nas instalações da Faculdade de Letras, e no final uma Dissertação.

Ficou ainda estabelecida a isenção do pagamento das propinas de três de discentes propostos pela Marinha no acesso à formação dos segundos ciclos de estudos da Faculdade de Letras de acordo com os requisitos legais e regulamentares de admissão.

Este Mestrado, tem início no próximo ano lectivo, em Outubro, sendo a primeira parte ministrada, aos sábados das 9h às 18H, na Escola Naval.

As candidaturas estão abertas e os interessados devem fazer a sua candidatura, até ao dia 31 de Agosto, nos serviços académicos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (www.fl.ul.pt, telefone 217920000).

ARSENAL DO ALFEITE RETOMA A CONSTRUÇÃO METALOMECÂNICA EM AÇO

No passado dia 14 de Maio, foi instalada com sucesso a porta batel de doca nº 2 da ex – H. Parry & Son, em Cacilhas, construída no Arsenal do Alfeite no final do ano transacto.

No âmbito dum protocolo estabelecido em Setembro de 2005, entre a Marinha, a Câmara Municipal de Almada e o então detentor dos terrenos das docas da ex- Parry & Son, Lda, ficou estabelecida a recuperação da doca nº 2 para acolher a Fragata "D. Fernando II".

A construção da porta batel foi comparticipada financeiramente pela Marinha e pela Câmara, tendo esta última suportado igualmente o encargo da remoção da porta batel antiga, que estava irrecuperável.

Devido à inexistência de desenhos, a construção da porta batel foi precedida do levantamento local da geometria do encaixe e das dimensões. A concepção estrutural e o modo de operação foram baseados nos elementos disponíveis relativos à porta da doca nº1, de diferentes dimensões, tendo-se feito as simplificações possíveis para reduzir custos de construção. O levantamento da parte submersa contou com o árduo trabalho do Destacamento de Mergulhadores nº 2 da Armada, cuja guarnição teve um papel igualmente relevante na limpeza e desobstrução do acesso e da soleira da doca.

A construção propriamente dita possibilitou ao Arsenal a retoma da prática de construção metalomecânica, típica de estruturas de navios em aço. Para além da motivação profissional sempre associada à realização de "novas construções", há que referir que este tipo de trabalho contribui para a finalidade estatutária de manter o Arsenal com proficiência nas áreas nucleares de construção e reparação de estruturas em aço.

A porta batel tem uma boca máxima de 15.28 metros e um pontal de 7.60 metros e um calado de 4 metros; pesa 30 tons. às quais foram acrescentadas 53 tons de lastro sólido constituído por blocos de aço e betão, perfazendo um "deslocamento leve" de 83 tons.

Neste caso, por não ser navio militar nem unidade auxiliar de Marinha, houve que cumprir todos os requisitos exigidos e obter aprovações da Administração Marítima e da Autoridade Portuária, facto que é pouco vulgar na actividade quotidiana do Arsenal.

A construção e instalação da porta batel só foi possível pela conjugação de esforços de diversas entidades como o NUTEMA (Núcleo Técnico de Construção Naval em Madeira), os Serviços Técnicos da Câmara de Almada e o Destacamento de Mergulhadores nº 2.

Da parte do Arsenal, foram envolvidos vultuosos meios do sector do projecto, da produção e dos serviços de apoio.

Terminou assim uma primeira mas importantíssima fase do projecto de recuperação da Fragata D. Fernando II. Existem agora condições para se proceder á limpeza e reabilitação interna da doca e posterior preparação para docagem da Fragata. Prevê-se que as actividades de reparação deste navio histórico se possam conciliar com a abertura da Fragata ao público, constituindo uma atracção da freguesia de Cacilhas, nesta fase de reabilitação urbana que se está a iniciar localmente.

Exposição Solar e Prevenção do Cancro Cutâneo - II

O cancro da pele é o cancro mais frequente da raça humana e tem origem nas células que constituem o tegumento cutâneo. O cancro da pele pode atingir pessoas de todas as idades sendo mais frequente nos idosos. Todavia, as pessoas expostas a grandes quantidades de radiação solar podem desenvolver cancro tão precocemente quanto os 20/30 anos.

Existem muitos tipos e encontram-se divididos em dois grandes grupos:

I - Melanoma (melanoma maligno)

Doença do foro oncológico cada vez mais frequente e potencialmente letal, tem origem nas células do sistema de pigmentação da pele (melanócitos) que produzem o bronzeado após a exposição ao sol. Em casos raros este cancro pode ter origem nos olhos, vias respiratórias, intestino, cérebro e mucosas.

O Melanoma é dos cancros mais graves e as hipóteses de sobrevivência dependem, sobretudo, de um diagnóstico precoce e tratamento adequado.

II - Não-Melanoma

Este grupo inclui o carcinoma basocelular ou basalioma, e o carcinoma espinocelular. São habitualmente menos perigosos, mas podem ter mau prognóstico se não tratados precocemente.

MELANOMA MALIGNO (MM)

O MM é o cancro da pele mais perigoso e um dos tumores malignos mais agressivos da espécie humana.

Pode surgir *de novo* na pele sã de qualquer parte do corpo (70% dos casos), ou sobre sinais pré-existentes, denominados de nevos pigmentados (30%). Sabe-se hoje que o MM está associado, na maioria dos casos, à exposição solar intermitente, aguda e intempestiva, muitas vezes acompanhada de queimaduras solares.

QUAL A FREQUÊNCIA DO MELANOMA?

Representam 5% dos tumores malignos diagnosticados *de novo* no homem. A sua incidência tem aumentado, sendo actualmente de 3-8 casos por 100.000 habitantes por ano. Nos Estados Unidos, onde o risco de um indivíduo desenvolver um melanoma invasivo durante a vida era de 1 em 1500, em 1935; de 1 em 600, em 1960; de 1 em 105, em 1992; de 1 em 88, em 1996; e de 1 em 75 em 2000, pode chegar a 1 em 50, no ano de 2010.

Também em Portugal se observa o aumento da incidência do MM, o qual, em mais de 90% dos casos, está relacionado com um passado de exposição exagerada ao sol, estimando-se que surjam cerca de 100 novos casos por ano.

QUAIS AS SUAS CAUSAS?

Estima-se que 80% dos cancros da pele sejam originados pela exposição solar intensa. É geralmente desencadeado pela lesão dos constituintes da pele causada pelo sol, principalmente quando ocorrem queimaduras solares (escaldão). Os solários podem também ser causa de cancro da pele e foto-envelhecimento cutâneo prematuro.

QUAIS OS PRINCIPAIS FACTORES DE RISCO?

Vários estudos mostram que a exposição ao sol é o principal factor de risco para o seu aparecimento, pelo que recomendamos sobretudo medidas preventivas, salientando-se, a não exposição solar das crianças.

QUAL A SUA LOCALIZAÇÃO MAIS FREQUENTE?

No sexo masculino, no tronco, em particular no segmento superior do dorso, e no sexo feminino, nas pernas e no segmento superior do dorso. Nos indivíduos de raça negra e asiática, o melanoma tende a surgir nas regiões palmares, plantares, unhas e mucosas.

QUAIS OS SINAIS E SINTOMAS?

Os melanomas são, habitualmente, assimétricos, com bordos irregulares, de cor não uniforme e diâmetro superior a 0,6 mm. A pele em redor do sinal pode apresentar feridas, crostas ou vermelhidão. A sua cor pode variar entre castanho, preto, azul ou mesmo laranja.

A regra do **ABCD** pode ajudar a distinguir um MM de um nevo normal:

A, de Assimetria: metade diferente da outra.

B, de Bordo: os bordos são irregulares, nodulados e recortados.

C, de Cor: a cor não é uniforme. Pode haver diferentes tonalidades de castanho, preto e por vezes de vermelho, azul ou branco.

D, de Diâmetro: o diâmetro é maior que 6 mm.

Como sinais de alarme referem-se:

- uma ferida que não cicatrize, aumente de tamanho ou mude de forma;
- um sinal preexistente que mude de cor, tamanho ou forma, ou comece a sangrar,
- um sinal que se torne anormalmente grande;
- "manchas de sangue" que apareçam sob as unhas e que não tenham resultado de um traumatismo;
- o aparecimento de um sinal novo, principalmente após os 40 anos, que apresente uma forma irregular ou cor anormal;
- um sinal que dê sintomas, do tipo comichão ou picadas.

COMO SE DIAGNOSTICA?

O diagnóstico é efectuado por um Dermatologista, se necessário com o auxílio de biópsia da pele (fragmento da lesão para análise ao microscópio). O diagnóstico deve ser o mais precoce possível, um tratamento tardio ou um não tratamento pode significar a morte do doente.

COMO SE DESENVOLVE?

O MM tem potencial para metastisar (disseminar-se à distância a outras partes do corpo) rapidamente. Se crescer em profundidade e penetrar nos vasos sanguíneos e/ou linfáticos pode provocar a morte em alguns meses ou anos. A sua evolução varia de pessoa para pessoa e parece depender da profundidade atingida e das defesas do sistema imunitário, entre outros factores.

FORMA DE TRATAMENTO?

Cirurgia. O MM tem de ser totalmente removido e com margens de segurança confirmadas pelo exame histológico da peça operatória.

Se o tumor não tiver metastizado e se proceder à sua remoção cirúrgica, a cura aproxima-se dos 100%". São necessários controlos periódicos.

O QUE FAZER?

Em caso de dúvida procure o seu médico.

(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" DE SETEMBRO DE 1964

● Realiza-se no próximo dia **29 de Setembro** em Évora, o 43º aniversário de incorporação na Armada dos "Filhos da Escola" de Setembro de 1964, com passeio no "Centro Histórico" seguido de um almoço-convívio no restaurante "Páteo Alentejano".

As inscrições podem ser feitas até 18 de Setembro. Contactos: CMG Fernando Inácio, 212 961 837/964 016 487; SMOR Manuel Raposo, 212 536 280/964 044 289; ex.MAR FZE João Mourato, 212 530 197/963 191 096; ex. MAR F/CM António Jacob, , 212 533 729/960 164 071.

GUARNIÇÃO DO NRP "HONÓRIO BARRETO" 1977/79

● Pela primeira vez vai reunir em **13 de Outubro** num almoço-convívio a guarnição do NRP "Honório Barreto" de Maio de 1977 a Maio de1979 num restaurante em Arraiolos. Os interessados devem contactar: Ex-MAR CM Bandeira TM 96 676 74 48.

ALIMENTE A SUA SAÚDE 7

CINCO PORÇÕES POR DIA

● Vem a propósito do último artigo (sobre a importância dos horto frutícolas na saúde) dar a conhecer uma interessante campanha de educação alimentar e de promoção do consumo de frutas, hortaliças e legumes, que tem vindo a ser implementada em vários países em todo o Mundo. Esta campanha chama-se "5 a Day", "5 al Dia", "5 am Tag", "5 om Dan" e outras designações correspondentes à língua de cada país. Teve início em 1991, nos Estados Unidos da América, depois foi-se estendendo à maior parte dos países da América do Norte e da Europa. É actualmente a principal estratégia de promoção de produtos hortícolas e de legumes em todo o Mundo. Infelizmente Portugal ainda não faz parte dos mais de 40 países que já aderiram a esta iniciativa.

Que quer dizer esta mensagem? Cinco por dia é o número mínimo de doses de horto frutícolas recomendado pela comunidade científica e médica a ser consumido diariamente para promover uma alimentação saudável, proteger a saúde e contribuir para a diminuição da incidência de doenças crónicas relacionadas com a alimentação e estilos de vida.

Esta campanha foi proposta pela Organização Mundial de Saúde (OMS) conjuntamente com a Organização para a Alimentação e Agricultura das Nações Unidas (FAO), em resposta à actual tendência a nível mundial de um baixo consumo de horto frutícolas. E por quê? Porque foi precisamente a OMS a identificar um baixo consumo de horto frutícolas como um dos dez principais factores de risco de mortalidade nos dias de hoje, por doenças carenciais e por doenças crónicas não transmissíveis, como as doenças cardiovasculares, a diabetes, a obesidade, alguns cancros e as doenças neurodegenerativas.

É de relembrar os inúmeros motivos que fazem com que o consumo de horto frutícolas produza efeitos reais na saúde: são alimentos muito ricos em vitaminas, minerais e outros antioxidantes directamente implicados na diminuição de doença cardíaca isquémica, acidentes vasculares cerebrais e alguns cancros, sendo fundamentais para a saúde em geral e prevenção do envelhecimento precoce. São muito ricos em fibras e água, sendo por isso muito importantes na prevenção do aumento de peso e da obesidade, da diabetes e de doenças do intestino, entre muitas outras.

Mas para que os horto frutícolas possam ter bons efeitos na protecção da saúde têm de ser ingeridos todos os dias e em quantidades generosas. Por isso esta campanha recomenda o consumo mínimo de 5 porções por dia, correspondentes a 3 a 5 porções de hortícolas e 2 a 4 porções de fruta.

E a que corresponde uma porção? Para os hortícolas, cada porção corresponde a cerca de 150 a 200 gramas de hortaliças ou legumes, em cru, o que por exemplo equivale a cerca de 1 tigela de hortaliças cozinhadas ou um prato de salada variada, ou a um tomate (grande), ou dois pepinos ou cenouras.

Para a fruta, cada porção corresponde a cerca de 120 a 200 gramas de fruta fresca (sem casca ou caroços), o que equivale a cerca de uma peça média da maior parte das frutas, ou a uma grande fatia de ananás, melão ou melancia, ou a 1 taça de morangos, amoras ou cerejas.

Esta campanha pretende ainda incentivar um consumo variado destes grupos de alimentos, ao fomentar uma escolha diária de alimentos de diferentes cores: vermelho, laranja, roxo, verde e branco. Isto porque a diferença de cores nos alimentos se deve em grande parte à presença de diferentes compostos químicos, com funções específicas e fundamentais para a protecção da saúde dos vários órgãos e sistemas do organismo.

Esta é, pois, uma campanha de extrema importância e actualidade, com um estilo simples e pragmático, defensora da indispensabilidade de se incluir estes alimentos diariamente na alimentação e em porções minimamente generosas.

Aqui fica o desafio para todos nós, individual e colectivamente: promover o aumento do consumo diário de horto frutícolas. A bem da saúde.

Mariana Brito
2TEN TSN

NOTÍCIA

O HYPERCLUSTER E A SEGURANÇA NO MAR

● A Associação dos Oficiais da Reserva Naval (AORN) levou a efeito em 2 de Junho na cidade de Setúbal, a 7ª conferência das Jornadas de Economia do Mar, desta vez subordinada ao tema da Segurança e Defesa.

Na abertura da jornada Ernâni Lopes, Presidente da Assembleia-Geral da AORN afirmou: «**Estamos perante um tema excepcionalmente importante – embora bastante difuso (pela sua extensão e pela sua heterogeneidade aparente e que só adquire significado por via de uma logificação explícita) – e, em acréscimo, sujeito a interpretações erradas e/ou tendenciosas».**

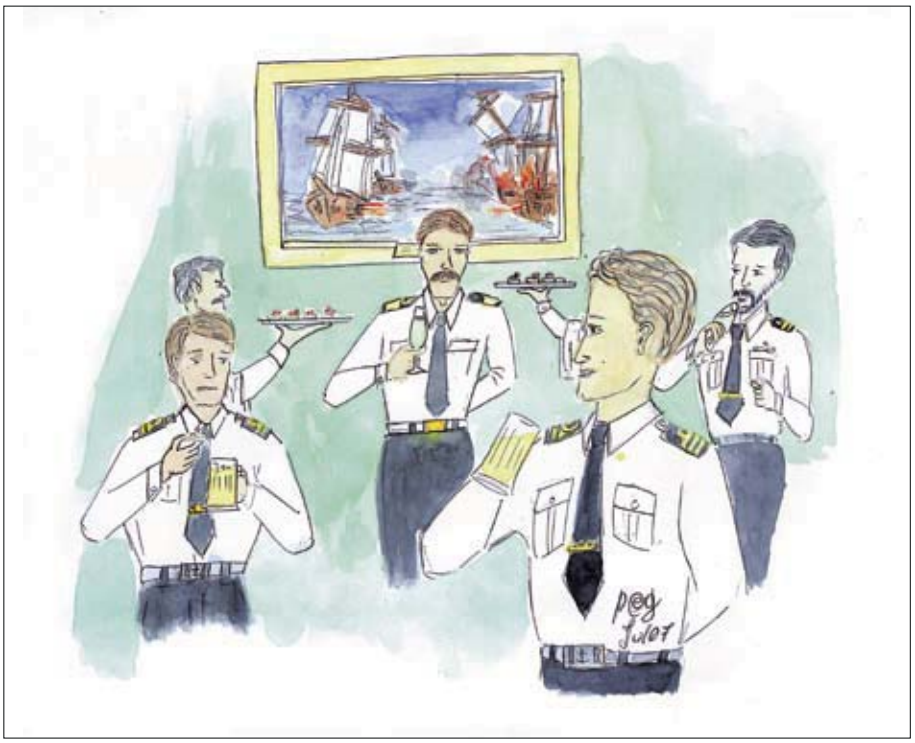
Sobre a dimensão de soberania e jurisdição da ZEE o ALM CEMA alertou para a permeabilidade dos espaços marítimos, a possibilidade de disputas de espaços, e as agressões marítimas, o que implica uma vigilância e fiscalização permanente, para além da segurança marítima e salvaguarda da vida no mar. Com o hypercluster em pano de fundo o ALM Melo Gomes chamou a atenção para a necessidade de um real fomento económico, e investigação/desenvolvimento das ciências e tecnologias do mar, num espaço marítimo que só diariamente, alberga cinco navios estrangeiros de investigação científica. Prosseguiu focando na área ambiental as constantes pressões e agressões de que o nosso litoral tem sido alvo, por interesses fora do bem comum. Ainda para o ALM CEMA a sempre actual questão do uso do mar assenta em três vértices: a segurança e a autoridade do estado, a defesa militar e o apoio à política externa, e o desenvolvimento científico e cultural, numa versão melhorada e actualizada daquilo que já se praticava nos tempos das descobertas e que era conhecido pela Marinha de duplo uso. Segundo o ALM Melo Gomes as contingências político/militares criaram cenários propícios para a projecção de forças e a consequente aplicação expedicionária, como foram os casos da Força de Reacção Imediata (FRI), da presença na Nato Reaction Force (NRF), bem como das forças expedicionárias agendadas (Zaire, Congo e Timor), e inopinadas (Guiné, Moçambique e Timor).

O ambiente está na ordem do dia, e foi dentro deste princípio que o VALM José de Brito, Director-Geral do Instituto Hidrográfico anunciou um projecto de monitorização ambiental, que consiste na instalação na ZEE de uma rede de observação permanente de sete bóias ambientais multiparâmetro. A propósito de projectos com impacte na Economia do Mar, o Director do IH fez a apresentação do Automatic Identification System (AIS), que permite a identificação da navegação na zona da Macronésia (Açores, Madeira e Canárias) e do projecto PELAMIS – energia através das ondas – a instalar ao largo da Póvoa do Varzim.

Quanto à segurança nacional dos estados costeiros, esta deve ser uma obrigação destes, dentro de um princípio de actuação integrada, assim afirmava o CALM Silva Carreira, Sub-Director Geral da Autoridade Marítima. Justificou este facto pela evidência de algumas das novas ameaças nascerem dos espaços marítimos e das actividades que naqueles se desenvolvem. Sublinhou a importância, dentro do sistema de Autoridade Marítima, dos futuros Navios de Patrulha Oceânicos, que vêm introduzir um novo conceito de patrulhamento das nossas águas, dado dispormos pela primeira vez de navios desta classe de alto-mar.

Abel Melo e Sousa
CFR REF

A Arte de Bem Receber



A cozinha portuguesa pode não ser a mais refinada do Mundo e os nossos vinhos poderão não ser os mais cotados internacionalmente (embora estejam muito bem classificados e nós, no fundo, saibamos que são os melhores!) mas é certo que, neste capítulo particular, nenhum outro povo sabe apreciar melhor aquilo que é seu. E mais afirmo: duvido que sobre o globo terrestre haja anfitriões mais generosos e com mais gosto em partilhar as coisas boas de que usufruem. É por esse motivo que os navios portugueses, longe de serem os mais sofisticados ou os mais poderosos das forças multinacionais em que se integram, são, habitualmente, os que mais brilham depois de passada a primeira espia a terra.

Vem este palavreado a propósito de um episódio vivido pelo autor destas linhas em terras de Sua Britânica Majestade… Pronto, já adivinharam e eu confesso: é mais uma *estória* daquele malfadado período de treino operacional conhecido por OST. Sem querer maçar os amáveis leitores mais do que é habitual e sem desejar concentrar demasiado a temática das narrativas escorridas nestas páginas, vejo-me forçado a lançar mão do deselegante expediente de espremer ao máximo o parco e desinteressante repertório de que disponho, sob pena de vir, a curto prazo, a privar a sofredora audiência da sua sessão bimestral de autoflagelação. Quando o já de si pouco provido baú de memórias corre o risco de se esgotar rapidamente, há que fazer render o peixe, especialmente quando pescado num lapso de tempo fértil em aventurosos sucessos. E assim meu dito meu feito, cá vai disto:

Tinha a nossa "Vasco da Gama" acabado de chegar a Portland, sofrida que era, já, a primeira grande "esfrega" por ocasião do terrível *Staff Sea Check*, decidiu o Comando oferecer uma recepção a bordo ao Contra-Almirante FOST[1] e a todo o seu *staff*. Uma vez que se pretendia causar uma primeira impressão favorável, não se evitaram despesas nem se pouparam esforços para receber condignamente os convidados, que foram obsequiados com os nossos melhores néctares e as mais requintadas iguarias lusas. Claro está que os "bifes" se alambazaram à grande e à portuguesa, sempre alimentando o nosso ego com rasgadíssimos elogios àquilo que era, sem dúvida, uma promessa de bom desempenho nas árduas lides que se avizinhavam. De lá saíram bem comidos e melhor bebidos, embora nem por isso mais amolecidos, como pudemos comprovar à nossa custa durante as semanas seguintes.

Como disse, os avaliadores não se deixaram influenciar pela paparoca, mas o Contra-Almirante FOST fez questão de retribuir o convite. Foi assim que, durante a nossa segunda semana de treino de porto, todos os oficiais receberam um RPC (abreviatura de uso protocolar aplicada, na língua de Shakespeare, à expressão "*Request the Pleasure of your Company*"), isto é, um convite formal e nominal para uma recepção na base naval. Claro que a oficialidade compareceu em peso – a única excepção foi o Oficial de Castigo, digo, de Serviço – ou assim o não mandasse a etiqueta. Como o evento estava programado para o meio-dia, coincidindo, portanto, com a hora do almoço, íamos fiados na legítima expectativa de encher o bandulho com os mais finos petiscos anglo-saxónicos, devidamente regados com uns valentes canecos daquelas cervejas tão espessas que se podem comer à colher. A parte dos "copos" até correu bem, com a bebida a circular livremente desde o momento da nossa chegada. À medida que o tempo passava e a conversa fluía, entre um *gin-tonic* e uns minúsculos canapés para tapar a covinha do dente, aumentava a curiosidade sobre a composição da entrada e do prato quente, que decerto não demorariam a ser servidos dado o adiantado da hora…

Com o correr dos minutos, a curiosidade foi dando lugar à impaciência e esta, por sua vez, ao desespero, ao ver aproximar-se a hora de regresso a bordo sem que se visse o mais leve sinal de substituição das alcagoitas e dos miseráveis *hors d'oeuvres* por algo mais substancial. E eis que surge, então, o golpe de misericórdia, desferido pelo Sr. Almirante em pessoa, num breve discurso em que agradecia a presença de todos e nos desejava a continuação de um bom dia. E os convidados começaram a debandar. Só os portugueses, incrédulos, permaneciam meio atarantados no centro da sala, ainda de copo na mão, exclamando para os seus botões: "Então é só isto?! E a comidinha?! Mas esta gente não almoça?!"

Completamente desconsolados, com a barriga a rugir furiosamente, lá fomos de regresso à nossa "barca", onde a messe já encerrara os seus serviços. Valeu-nos a compaixão do Despenseiro, que num caridoso gesto de apoio humanitário, mandou distribuir àquele grupo de famintos algumas sandes com as sobras do almoço, que foram pronta e sofregamente devoradas. Que larica tínhamos passado! Que inveja dos ditosos camaradas que duas ou três horas antes se tinham lauta e opiparamente batido com umas belas costeletas de novilho! Logo ali foi atribuído um novo significado à sigla RPC, desta vez em bom Português: Raspas Para Comer.

Assim foi a hospitalidade inglesa. Sorte a daquela gente não estar sujeita à nossa avaliação, pois era mais do que certo levar no lombo um carimbo de "*below standard*" ou uma nota ainda mais baixa, se a nossa escala o permitisse!

E pronto! Com esta historieta finalizo a série das "Crónicas do OST". Bem… Pensando melhor, talvez não… Acabo de me lembrar de uma outra situação que merece ser contada, embora, eventualmente, diluída noutras de temática semelhante. Mas essas hão-de ser outras histórias…

J. Moreira Silva
CTEN

Notas

[1] *Flag Officer Sea Training*, i.e., a entidade máxima da estrutura de treino operacional.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si

A qualidade é a nossa imagem de marca

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Ao longo de 70 anos temos vindo a desenvolver, produzir e comercializar instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT. Os nossos principais objectivos são a alta precisão, máxima qualidade, produtos e serviços de extrema confiança.

Presença local e global

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamos-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

Equipa especializada e inovadora

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esperamos o melhor, não apenas dos nossos produtos mas também da nossa equipa. Fazemos todos os possíveis para desenvolver e promover as aptidões dos nossos colaboradores, pois o nosso sucesso como empresa está directamente ligado ao desempenho, motivação e criatividade de todos eles. Esta é a nossa formula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 99

Norte (N):

♠ A V 10 9 2 ♥ A 7 6 5 ♦ 7 ♣ V 4 3

Oeste (W):

♠ 6 5 4 3 ♥ D V ♦ 5 4 ♣ A 9 8 7 6

Este (E):

♠ R D 8 7 ♥ R 10 9 8 ♦ 3 2 ♣ D 10 5

Sul (S):

♠ – ♥ 4 3 2 ♦ A R D V 10 9 8 6 ♣ R 2

Todos vuln. Como deve S jogar para explorar todas as hipóteses de que dispõe para cumprir o contrato de 5♦ com a saída ♥D? Trata-se de um problema típico a 4 mãos, com algum grau de dificuldade, mas constitui um excelente exercício de férias para treino das técnicas de carteio. Não irá certamente resolvê-lo à primeira tentativa, pelo que estude melhor as 4 mãos, formule outras hipóteses e só recorra à solução depois de se considerar vencido.

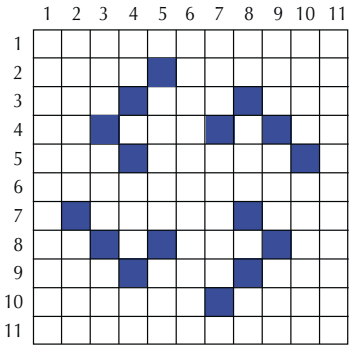
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 99

Da análise das 4 mãos verifica-se que temos 2 perdentes a ♥ e 2 a ♣ se formos nós a ter de jogar o naipe. As entradas no morto estão reduzidas ao A de ♥ e 7 de ♦, portanto vamos começar por aproveitá-las para apurar o 9 de ♠, desenvolvendo a linha de jogo deste modo: S deixa fazer ♥D e W continua com o V que pega de A; no A de ♠ balda ♣2 da mão; joga ♠V que E cobre com R ou D e corta de alto; no ♦7 volta ao morto e joga ♠10 que E cobre e corta, tendo assim apurado ♠9; dá agora 4 voltas de trunfo preparando um squeeze duplo a 3 cartas do fim, em que as mãos são: S – ♥4 ♦R ♣R, W – ♠6 ♣A9, N – ♠9 ♣V4 e E – ♥R ♣D10; quando ♦R é jogado, W tem de baldar ♠6, N balda o seu 9 e E tem de baldar ♣10 para defender a ♥; S joga então ♣R e W faz de A caindo a D seca em E, e dando com o outro ♣ a 11ª vaza a N para o seu ♣V.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 382



HORIZONTAIS: 1 – Relativo aos zoófitos. 2 – Engano (inv); grito para chamar às armas. 3 – Base aérea portuguesa; mil cento e um romanos; ilha inglesa do mar da Irlanda. 4 – Moeda chinesa; troçava; réis. 5 – É quase figo; marco na confusão. 6 – Retarda; torna liso. 7 – Sedimento (inv); árvore com cuja casca se aromatiza o vinho. 8 – Nota musical; pedido de socorro; símb. quím. do níquel. 9 – O mesmo que olá; o mesmo que após; abreviatura de *dietilamina do ácido lisérgico*. 10 – Pouco denso; geme (inv). 11 – Doutrina que, em oposição ao *mecanicismo*, concebe a realidade como organismo vivo.

VERTICAIS: 1 – Designativo do mineral que contém restos de animais fósseis. 2 – O mesmo que *urtiga*; forma em alas. 3 – Discursa; rezo; unidade de trabalho do sistema C.G.S. 4 – Crença; doutora; o final da rédea. 5 – Fitar; que entra na composição de muitas palavras exprimindo a ideia de *tudo*, de *universal* (pref). 6 – Parte saliente que se ajunta à sola do calçado, na parte correspondente ao calcanhar; em que há ira (inv). 7 – Naquele lugar; acontecimentos. 8 – O sol entre os egípcios; óxido de cálcio; graceja. 9 – Rim na confusão; gemia; nota musical (pl). 10 – Mandou queimar a biblioteca de Alexandria; planta ramnácea. 11 – Amor aos prazeres dos sentidos.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 382

HORIZONTAIS: 1 – Zoofitários. 2 – Orre; alarme. 3 – Ota; mci; man. 4 – Li; ria; rs. 5 – Igo; rocam. 6 – Tarda; alisa. 7 – Orras; aal. 8 – Fa; sos; ni. 9 – Ole; pos; lds. 10 – Rarear; raim. 11 – Organicismo.

VERTICAIS: 1 – Zoolitoforo. 2 – Ortiga; alar. 3 – Ora; oro; erg. 4 – Fe; dra; ea. 5 – Mirar; pan. 6 – Tacao; asori. 7 – Ali; casos. 8 – Ra; cal; ri. 9 – Irm; mia; las. 10 – Omar; sandim. 11 – Sensualismo.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CFR Miguel Nuno Pereira de Matos Machado da Silva nomeado Comandante do Corpo de Alunos da Escola Naval, em substituição do CFR Valentim José Pires Antunes Rodrigues ● CFR FZ Manuel Leal de Seabra nomeado Comandante da Unidade de Polícia Naval e em acumulação Comandante do Batalhão de Fuzileiros Nº 1 em substituição do CFR FZ José de Campos Beato Aleixo.

RESERVA

● CMG Guilherme José Lucrécio Chambel ● SMOR CE José António da Conceição Pinto ● SMOR FZ José Armandino Paiva Costa ● SMOR FZ José Joaquim da Cunha ● SCH T Mário Monteiro Bacalhau.

REFORMA

● CMG José António Mota Teixeira de Aguilar ● CMG Victor Manuel Ferreira de Oliveira ● 1TEN OT João Manuel Nunes Lopes ● 1TEN OT José António Ribeiro Ramos ● SCH V Alberto Gonçalves Dias ● SCH SE João Júlio da Silva Tavares de Oliveira ● SCH T Manuel Eduardo Cunha da Silva ● SCH FZ Jacinto Luís Fortes ● SAJ MQ Alcino do Nascimento Alves ● SAJ MQ José Joaquim Raminhos Balão, SAJ MQ Miguel Antunes dos Santos ● SAJ TF Joaquim da Silva Leite ● SAJ CM José Júlio Pinto ● 1SAR E Fernando José Coelho Capitão ● 1SAR E Alfredo Ferreira Ribeiro da Silva ● 1SAR E Idálio Gonçalves Pereira, 1SAR R Manuel José da Costa Barão ● 1SAR T Ilídio Martins Fernandes ● CAB M Rogério Andrade da Silveira ● CAB FZ Luís Fernando Ferreira da Silva Torres ● CAB FZ Jorge Pereira Malheiro ● CAB FZ Cândido Campos da Costa ● CAB FZ Emídio Moreira ● CAB FZ José Fernando Silva Baião ● CAB TFD Zacarias José Bandalhinho Respeita ● CAB TFH Júlio Manuel da Conceição Cardeira ● CAB FZ Américo Morais de Almeida ● CAB T Acácio Manuel Fernandes Cardoso ● CAB FZ Diamantino da Silva Beirão ● CAB M António Almeida Teixeira ● CAB TFH José Leite Avelino ● CAB E Carlos Augusto Gomes Sousa ● CAB TFH Manuel Luís da Silva ● CAB M José Alfredo Rodrigues ● CAB TFD José Faria Protásio.

FALECIMENTOS

● CMG REF Mário da Cunha Saraiva Pinheiro ● SAJ M REF Mário da Graça Semião ● CAB A REF José Tomás Monteiro ● CAB FZ REF Jorge da Graça Ramos ● S/Patrão João Lizuarte Évora.

CONVÍVIO

"FILHOS DA ESCOLA" DE MARÇO DE 1961

● Realizou-se em 24MAR07, no Restaurante Quinta da Fonte – Mafra, o almoço-convívio comemorativo do 46º aniversário dos "Filhos da Escola" de Março de 1961. O encontro decorreu num ambiente de são convívio e boa disposição, ao qual se associou um elevado número de familiares que, participou entusiasticamente nos momentos mais altos da confraternização. Por fim, formularam votos da sua presença no próximo encontro, que terá lugar em 2009.

SANTA MADALENA®
MEDICINA DENTÁRIA

Acordos: ADME ADMG ADMFA ADMA

Ortodontia (aparelhos removíveis e fixos)
Dentisteria
Cirurgia
Higiene Oral
Implantes
Rx Panorâmico
Odontopediatria (crianças)
Prótese Dentária

De 2ª a 6ª feira das 09.00 às 20.00 horas - Sábado das 09.00 às 13.00 horas

LISBOA - R. Gomes Freire, 183 1.º - 1150 - 177 Lisboa - Tel: 21 353 46 55/70 - Fax: 21 354 56 40
SINTRA - Av. Dr. Miguel Bombarda, 27, 4.ºB - 2710 - 590 Sintra - Tel: 21 924 34 02 - Fax: 21 924 45 22
ALVERCA - E.N. 10 - N.º8 - (Edifício Cinema) Sala 108 - 2615 - 139 Alverca - Tel: 21 957 36 40 - Fax: 21 957 36 42
TAGUSPARK - Núcleo Central, 185 - 2780 - 920 Porto-Salvo - Oeiras - Tel: 21 421 52 58 - Fax: 21 421 52 59
MONTIJO - Rua Guerra Junqueiro nº 2, 1-B - 2870 - 333 Montijo - Tel: 21 232 17 84 - Fax: 21 232 17 86

www.santamadalena.pt - email: santamadalena@netcabo.pt

16. Lugre-escuna

A denominação lugre-escuna é utilizada para classificar o veleiro cujo aparelho acomoda três ou mais mastros, sendo que no de vante – traquete – se encontram dispostas vergas redondas, mas que apenas cruzam o respectivo mastaréu. Nelas enverga pano daquele feitio, ao passo que nos demais mastros larga pano latino quadrangular, por norma armado com retranca e carangueja. Além das velas referidas, esta armação conta ainda com pano latino que enverga nos estais de proa, podendo igualmente dispor de velas de entremastro e/ou gavetopes, recebendo as últimas designação idêntica à do respectivo mastro.

A exemplo do verificado aquando da nossa análise ao aparelho conhecido como lugre-patacho, também a presente armação surge a partir da justaposição de dois termos – lugre e escuna –, caracterizando cada um deles, singularmente, como vimos, aparelhos de veleiro distintos. É pois sem surpresa que verificamos que o navio desta maneira apelidado agrega especificidades inerentes àquelas que encontramos em ambas as armações da qual este nome resulta. Por outras palavras, herda da escuna a existência de pano redondo que enverga nos paus que cruzam o mastaréu de proa, ao passo que por influência do lugre ostenta pano latino quadrangular e gavetopes, espalhado pelos demais mastros.

Como se pode inferir pelo acima exposto, a armação designada de lugre-escuna apenas se distingue da escuna pelo facto de a segunda contar apenas com dois mastros, ao passo que o aparelho em análise dispõe de três ou mais antenas.

Archote – Nome dado ao chicote de um cabo fixo, como é o caso do ovém, que é abotoado para o seu vivo, formando uma mão ou alça.

Bastardos – Designação pela qual são conhecidos os dois cabos que servem para atracar para os mastros as bocas-de-lobo existentes nas retrancas.

Bigota (1) – Peça de poleame surdo feita em madeira, regra geral de forma circular e chata, dispondo de três furos dispostos sob a forma de triângulo equilátero. Através destes orifícios passa e trabalha o cabo do colhedor, cuja função visa atracar e tesar os ovéns. Estes últimos, por seu turno, alojam na goivadura que rodeia a bigota, sendo o respectivo archote abotoado ou preso com grampos. No primeiro caso, o archote e abotoado são revestidos com uma forra.

Boca-de-lobo (2) – Designação que identifica a peça que termina de forma semicircular existente na extremidade de algumas vergas – retrancas e caranguejas –, como se fora uma enorme chave-de-bocas. Esta envolve parcialmente o mastro por ante a ré e com o qual se articula, podendo correr ao longo deste no caso de se tratar de uma carangueja. No sentido de evitar que esta escape, normalmente das extremidades da boca-de-lobo saem dois cabos que a amarram por ante a vante do mastro, mantendo a verga em posição.

Cabo fixo – Denominação pela qual são conhecidos os cabos que servem para tesar o aparelho de um veleiro, como são os casos das enxárcias, ovéns, coroas, estais, cabrestos, patarrazes, etc.

Carro da carangueja – Nome dado à parte da carangueja que não dispõe de boca-de-lobo, e que encosta por ante a ré do mastro. Neste caso, os dois cabos denominados burros, guiam-na ao longo do mastro ou do frade, tanto na manobra de içar como no respectivo arriar.

Colhedor (3) – Nome dado ao cabo que se encontra gornido entre duas peças de poleame surdo, no caso vertente entre duas bigotas, que por intermédio do respectivo tirador permite tesar os ovéns e a enxárcia.

Frade – Nome dado à vara, carril, calha ou trilho, por vezes existente por ante a ré do mastro e na vertical, com a finalidade de servir de guia à boca-de-lobo da carangueja, ou, noutras situações, aos garruchos cosidos na tralha da testa da vela, aquando das manobras de içar e arriar o respectivo pano.

Galindréu – Chapa que abraça o calcês do mastro com a finalidade de nela engatar a adriça do pique da carangueja. No caso das pequenas embarcações, este mesmo nome qualifica uma peça circular de metal que abraça o mastro na bancada que este atravessa (enora), mantendo-o vertical.

Mão – Designação pela qual é conhecida a alça obtida por intermédio de costura de mão, feita no chicote de um cabo. Pode, para tal, e quando necessário, abraçar um sapatilho ou bigota.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**) e mezena (**D**).

Mastaréus – Mastaréu de velacho (**E**), mastaréu de gavetope do grande (**F**) e mastaréu de gavetope da mezena (**G**).

Meter vela dentro – Expressão sinónima de carregar e ferrar uma vela. O mesmo que apagar a vela.

Painel – Designação utilizada para denominar o conjunto de panos que, cosidos uns aos outros pela sobreposição das respectivas ourelas, dão forma à vela.

Saia de vela – Pano que se acrescenta na esteira de uma vela latina com vista a aumentar a sua superfície, nomeadamente quando se navega com ventos fracos. Este mesmo termo pode ainda ser entendido como sinónimo de esteira de uma vela latina.

Tirador – Chicote ou parte livre de um cabo do aparelho de laborar pelo qual se ala com vista a tirar o respectivo brando.

Traquete – Nome dado ao primeiro mastro real a contar de vante, à verga de papafigo que nele cruza e ainda à vela que aí enverga. Com o mesmo significado, mas de utilização pouco frequente, podem também ouvir-se as denominações traquete de proa ou traquete d'avante. A expressão traquete de correr caracteriza uma vela cuja superfície é de menores dimensões do que a vela normalmente envergada, vulgarmente usada em situações de mau tempo. O mesmo que traquete de capa. Por outro lado, a locução «traquete nos calções» é utilizada quando esta vela é carregada, ficando com os respectivos punhos livres e formando pequenos bolsos entre os briói. A expressão dar ao traquete é habitualmente utilizada para indicar que se largou e caçou este pano, com o intuito de navegar à vela.

Vela dependurada – Diz-se da vela caída por falta de vento.

Velas de proa – Polaca (**4**), bujarrona de dentro (**5**), bujarrona de fora ou contrabujarrona (**6**) e giba (**7**).

Velas do traquete – Velacho (**8**), joanete (**9**) e traquete latino (**10**).

Velas do grande – Vela grande (**11**) e gavetope do grande (**12**).

Velas da mezena – Mezena (**13**) e gavetope da mezena (**14**).

Velas de entremastro – Formosa ou vela de estai do galope do gavetope do mastro grande (**15**).

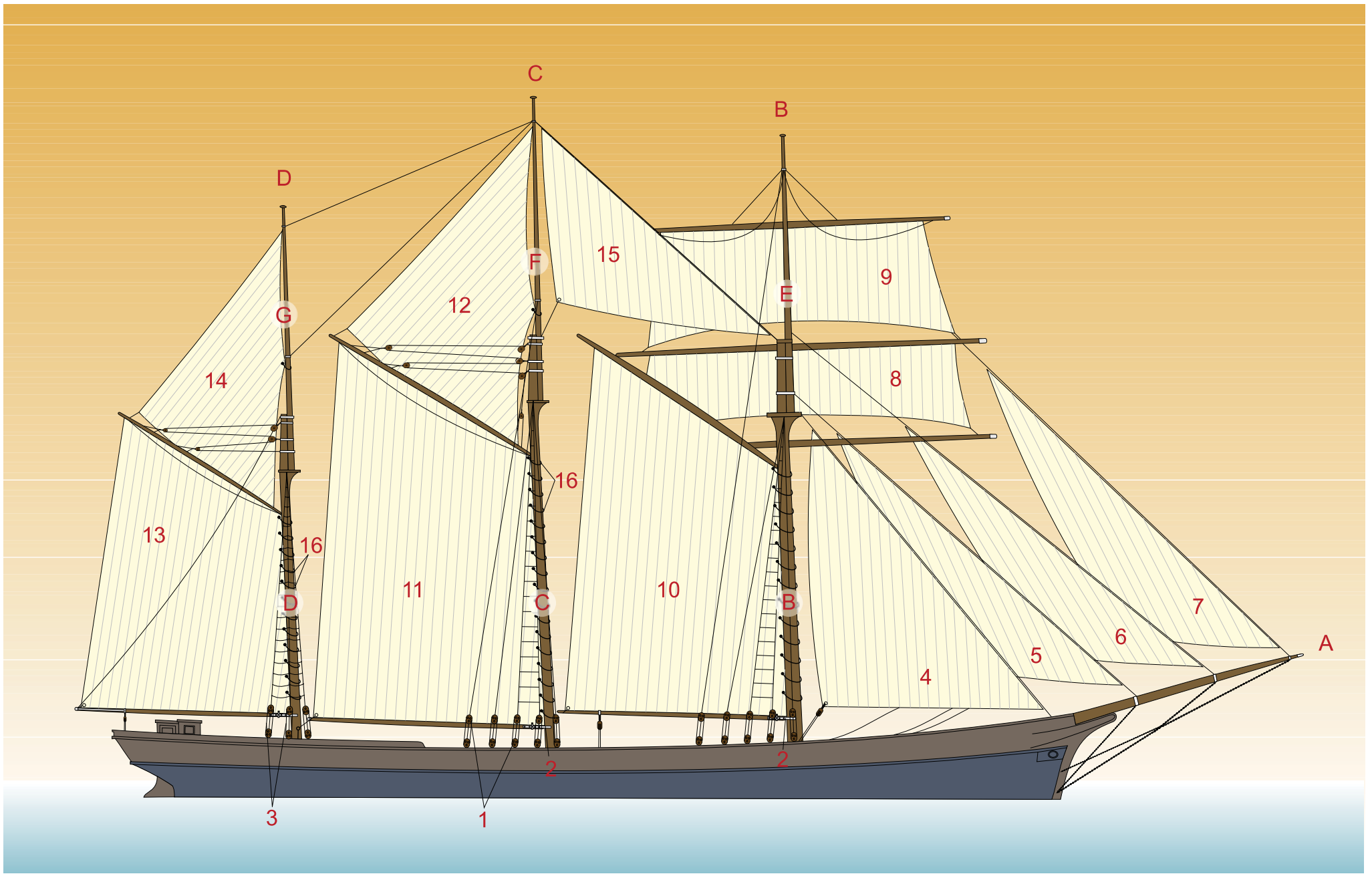
Veleiro – Palavra utilizada para qualificar o navio que anda bem à vela, podendo para o efeito também ser utilizado o termo andejo.

Vivo – Nome pelo qual é conhecida a parte de um cabo que suporta o esforço a que este se encontra sujeito.

Zarros (**16**) – Espécie de aros feitos de cabo que amarram e guiam a tralha da testa do pano latino quadrangular ao longo do mastro, durante as manobras de içar e arriar a respectiva carangueja. Nos casos em que estes são substituídos por peças de poleame feitas de madeira ou metal, estas podem ser apelidadas, respectivamente, de arcos ou garrunchos.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço



Lugre-escuna

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 412 • ANO XXXVII

SETEMBRO/OUTUBRO 2007 • MENSAL • € 1,50

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

ALBERT LEO SCHLAGETER
1937-1948

Arquivo CTEN António Gonçalves

AS ANTERIORES VIDAS DO NAVIO-ESCOLA *SAGRES*

Antes de ostentar a bandeira de Portugal, o actual navio-escola *Sagres* navegou com as cores de outros dois países, razão pela qual a sua história é, nos mais variados títulos, considerada ímpar. Depois de ter sido lançado à água há setenta anos, mais precisamente no dia 30 de Outubro de 1937, nos estaleiros da *Blohm & Voss*, em Hamburgo, momento solene que constitui a capa da presente edição da *Revista da Armada*, o *Albert Leo Schlageter* só foi aumentado ao efectivo dos navios da *Kriegsmarine* após a conclusão dos trabalhos, o que veio a ocorrer a 12 de Fevereiro de 1938. Terminada a Guerra, em 1945, o navio coube aos Estados Unidos, tendo-se mantido atracado em Bremerhaven até 1948. No dia 3 de Julho desse ano foi formalizada a sua cedência, a troco de 5.000 dólares, à Marinha do Brasil, e, no dia seguinte, depois de içada a bandeira brasileira, deu-se início ao seu reboque para o Rio de Janeiro. Foi incorporado, com o nome *Guanabara*, a 27 de Outubro de 1948, depois de terminados os fabricos de que carecia, tendo navegado com a bandeira do Brasil até 21 de Julho de 1959, altura em que concluiu a última navegação. A venda a Portugal concretizou-se a 10 de Outubro de 1961, na cidade do Rio de Janeiro, pelo preço simbólico de 150.000 dólares (4.500 contos). No entanto, só a 8 de Fevereiro de 1962 teve lugar a cerimónia da sua incorporação na Marinha Portuguesa, como navio-escola *Sagres*, sendo de realçar que, no mesmo dia, o então Capitão-tenente Silva Horta assumiu o comando do navio, depois de haver sido o último comandante da antiga *Sagres*.

António Manuel Gonçalves
CTEN

GUANABARA
1948-1962

Arquivo Marinha do Brasil

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 412 • Ano XXXVII
Setembro/Outubro 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

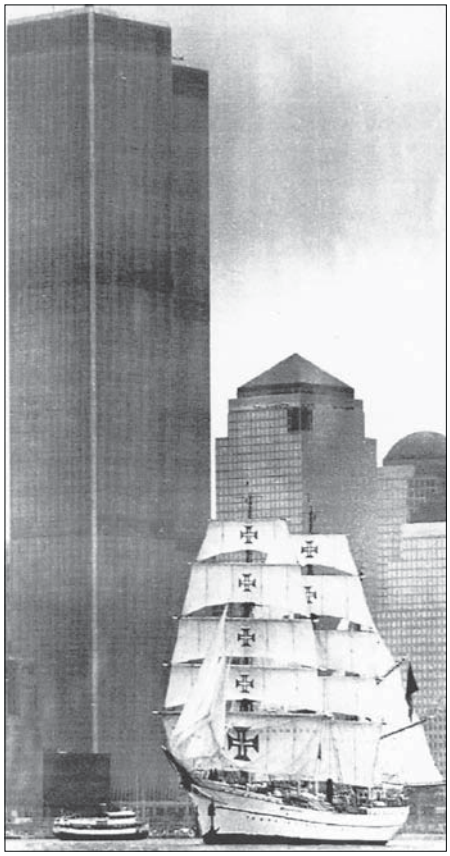
Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

Cerimónia do "Lançamento à Água" do Albert Leo Schlageter (actual navio-escola Sagres) no dia 30 de Outubro de 1937. Fotografia gentilmente cedida pela Blohm+Voss GmbH ao CTEN António Manuel Gonçalves.

ANUNCIANTES:
CLÍNICA DE SANTA MADALENA; EADS DEFENCE & SECURITY; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



70º ANIVERSÁRIO DO NAVIO-ESCOLA "SAGRES"

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas 2
Mensagens do ALM CEMA e do VALM Silva Horta 5
Valores, Identidade e Memória (15) 6
A construção do "Albert Leo Schlageter" 7
Navio-escola "Sagres". Três vidas, três bandeiras 8
O primeiro motor da "Sagres" 11
Símbolos do NRP "Sagres" 12
Brasões do NRP "Sagres" 13
Entrevista com o Comandante da "Sagres" 14
O navio-escola" Sagres". Setenta Anos, Setenta Efemérides 18

A "Sagres" nas comemorações do 4 de Julho em 1992, Nova Iorque in Diário de Notícias *– 5 de Julho de 1992*
REVISTA DA ARMADA N.º 246 - Agosto 1992

21
Almirante Fernando de Oliveira Pinto.

25
Breve evocação do vulcão dos Capelinhos

PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E O INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS E POLÍTICAS (ISCSP) 4
ALÉM DO HORIZONTE 1 4
A MARINHA DE D. JOÃO III (27) 20
NOTÍCIA 29
HISTÓRIAS DA BOTICA (53) 30
PÁGINA DA SAÚDE 5 31
CONVÍVIOS 28
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA 33
NOTÍCIAS PESSOAIS 34
SETTING SAIL CONTRACAPA

Protocolo entre a Marinha e o Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas (ISCSP)

No passado dia 24 de Julho foi assinado um protocolo de cooperação entre a Marinha e o ISCSP tendo como finalidade genérica a colaboração de docentes e especialistas, o intercâmbio de documentação pedagógica e informação cultural e a prossecução de projectos de interesse comum.

O protocolo tem subjacente uma relação centenária entre as duas Instituições, que remonta às origens do ISCSP, então Escola Colonial. De facto, ao longo dos tempos foram muitos os oficiais da Armada que contribuíram para a evolução do ISCSP, tal como muitos docentes do ISCSP ensinaram gerações de oficiais da Armada, nomeadamente no âmbito do ISNG, recentemente extinto.

Pretendendo-se dar continuidade à citada relação, embora em novos termos, o protocolo prevê, entre outras realizações concretas, as

Foto 1SAR FZ Pereira

seguintes: actividade docente na Escola Naval por professores do ISCSP; actividade docente no ISCSP por oficiais da Marinha; projectos pedagógicos comuns, bem como seminários, conferências e eventos similares; permuta de comunicações e orientação de trabalhos de alunos; acesso a vários tipos de instalações de ambas as partes; mestrados em estratégia no ISCSP com isenção de propinas para oficiais da Marinha e estágios na Marinha para alunos do ISCSP

O protocolo foi assinado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e pelo Presidente do Conselho Directivo do ISCSP, Professor Doutor João Bilhim. Assistiram ao acto por parte do ISCSP, o Presidente do Conselho Científico, Professor Doutor Sousa Lara, o Presidente do Conselho Pedagógico, Professor Doutor Marques Bessa e o docente Professor Doutor Borges Graça. Por parte da Marinha testemunharam, o Presidente do GERE, VALM Lopo Cajarabille (professor convidado do ISCSP), o Superintendente dos Serviços do Pessoal, VALM Vilas Boas Tavares, o Comandante da Escola Naval, CALM Saldanha Junceiro, o Director do Serviço de Formação, CALM Macieira Fragoso e o Chefe de Divisão de Planeamento do EMA, CMG Silva Ribeiro (professor convidado do ISCSP).

ALÉM DO HORIZONTE 1

A ZEE e a Plataforma Continental Portuguesas

No que respeita à dimensão da área territorial, de acordo com os dados recolhidos na "wikipédia", a enciclopédia livre e gratuita disponível na Internet, Portugal ocupa no mundo a 108ª posição entre 193 países, sendo ligeiramente maior do que a Jordânia (109ª) e um pouco menor do que a Hungria (107ª).

Relativamente ao PIB *per capita*, o nosso país coloca-se no 35º lugar e na lista do índice de desenvolvimento humano aparece na 28ª posição.

Porém, existe também uma tabela com as maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) mundiais somadas às águas territoriais respectivas, onde Portugal se encontra situado no 11º lugar, sendo superado apenas por países muitíssimos maiores em área territorial.

Feitas as contas, o nosso "pequeno país" com pouco mais de 92.000 Km2 de território tem uma ZEE que excede 1.700.000Km2, sendo por isso o país do mundo com a maior ZEE em termos proporcionais ao seu território, excluindo eventualmente alguns micro estados insulares.

Daqui se retiram de imediato algumas conclusões, a começar pela vastidão de um bem que muito promete em termos de recursos. O desenho destes espaços no mapa mostra à evidência um posicionamento estratégico invejável no Oceano Atlântico. A liberdade de acção do Estado e a consequente influência externa encontram aqui trunfos de peso, a não desprezar.

Valerá a pena recordar algumas noções teóricas que nos ajudem a compreender melhor os valores em causa e o panorama geral onde se inserem.

A importância do espaço foi teorizada no seio da Geografia Política e, mais tarde pela Geopolítica, a ciência da vinculação geográfica dos acontecimentos políticos. Com as suas variantes e controvérsias, alguns dos conceitos chave e consequentes postulados merecem atenção e reflexão.

A relação entre a actividade humana e o espaço é o cerne da Geopolítica. O controlo de um espaço terrestre ou marítimo representa poder ou, no mínimo, potencial para obter poder. Quanto maior for o espaço maior poder se pode alcançar.

Mais ainda, as conhecidas fórmulas do poder (*poder percebido*) propostas por estrategistas, de que é exemplo a famosa equação de Cline (Prof. Ray S. Cline, da Universidade de Georgetown, Washington), valorizam sempre o espaço geográfico, a sua localização e as potencialidades identificadas.

No mundo moderno e para os efeitos que importa considerar, o poder traduz-se essencialmente no grau de influência na sociedade internacional para ser ouvido e para obter benefícios, que de outro modo não serão aceites.

Uma ZEE, apesar de não ter um estatuto territorial, não deixa de ser um espaço que confere, entre outros, direitos especiais sobre a energia e os recursos vivos e não vivos da coluna de água e consequentemente, responsabilidades nacionais e internacionais. Por outro lado, a plataforma continental, que no caso português coincide praticamente com a ZEE, confere importantíssimos direitos sobre os recursos existentes no solo e subsolo marinhos. De acordo com o direito internacional, há a possibilidade de a ampliar até às 350 milhas da costa, em determinadas zonas, se os estudos em curso comprovarem as características físicas exigidas para o efeito.

Estamos, assim, perante uma riqueza talvez não inteiramente percebida por muitos, tanto mais que será difícil calcular o seu valor no futuro, face aos avanços das tecnologias, aos materiais ainda não detectados, à escassez ou abundância de certos recursos vivos, à possível exploração de energia, a um vasto conjunto de actividades económicas, podendo a lista aumentar indefinidamente.

Perante tais perspectivas fará bem lembrar a noção de poder funcional que nos foi legada pela autoridade do Prof. Adriano Moreira, fazendo notar que esse poder constitui um "activo rodeado de perigo, porque a falta de mobilização por quem o tem pode implicar que seja confiscado por quem dele necessita".

É também sabido que qualquer modalidade estratégica recomenda o fortalecimento das potencialidades e a redução das vulnerabilidades. Todas as oportunidades para o fazer devem ser exaustivamente aproveitadas.

Do complexo de vertentes mencionadas parece deduzir-se não ser aconselhável que os factores de poder que derivam de uma enorme ZEE e não menos farta plataforma continental, sejam partilhados com outrem (atentas as sujeições que derivam da qualidade de membro da UE), sob pena de enfraquecimento do nosso potencial estratégico e de se hipotecarem capacidades de desenvolvimento futuro de Portugal.

Há que conhecer cientificamente os espaços em causa, exercer o seu controlo e vigilância com meios próprios suficientes e adequados e cumprir a estratégia nacional para o mar nos demais aspectos, conforme já delineado em documentação governamental.

Nada do que se passa no Atlântico nos deve ser indiferente. E muito menos na vizinhança atlântica que a geografia nos impõe.

(Colaboração do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE))

O Navio-Escola "Sagres", berço de muitos dos marinheiros de ontem e de hoje, e cuja presença em qualquer porto do mundo permite aos portugueses, especialmente aos da diáspora, mitigar o seu singular sentimento de saudade, completa 70 anos desde a sua construção, dos quais 45 ao serviço da nossa Marinha.

Neste dilatado período de distintos serviços, tornou-se um ex-libris do País e presença obrigatória nos eventos evocativos da gesta marinheira e da presença de Portugal no mundo.

Os portugueses, a Marinha e os marinheiros, nutrem por este navio um especial carinho pelo que ele simboliza.

Como Chefe do Estado-Maior da Armada desejo à "Sagres" muitos anos de bons serviços e que continue o seu insubstituível trabalho como escola de mar e embaixadora de Portugal.

Bons ventos e mar de feição!

Melo Gomes

NRP "SAGRES"

1937 – 2007

Por ocasião do 70º aniversário do Navio-Escola "SAGRES", é com emoção que recordo os acontecimentos ocorridos há 45 anos, aquando da entrega do navio à Marinha Portuguesa, no Arsenal do Rio de Janeiro.

Tendo sido adquirido à Marinha do Brasil, após um período de inactividade, houve que fazer reparações, cortar e coser velas, substituir cabos e dar ao navio o mínimo de condições de habitabilidade e segurança para lhe permitir fazer-se ao mar. Foram dois meses e meio de trabalho intenso, a que toda a guarnição se dedicou com enorme entusiasmo e foi com redobrado orgulho que se fez a viagem com destino a Lisboa.

Passados todos estes anos, é para mim um imenso prazer lembrar que fui o primeiro Comandante de um navio que é conhecido e admirado no mundo e que continua a levar a toda a parte a gloriosa bandeira de Portugal.

Henrique da Silva Horta
Vice-Almirante

Foto da Sagres Mestre Afonso

O Embaixador Itinerante

Os navios da Marinha, além da sua missão específica têm igualmente como função, inerente ao estatuto de NRP (Navio da República Portuguesa), a representação de Portugal, nomeadamente no desempenho de missões que decorrem no quadro das organizações internacionais, integrados em forças multinacionais, ou, especialmente, aquando da visita a um porto estrangeiro.

O espaço geoestratégico que Portugal ocupa no mundo cobre uma área superior a 1,7 milhões de quilómetros quadrados. Nos vértices desse imenso triângulo de Mar, assomam outros tantos pequenos núcleos terrestres habitáveis, situando-se o maior deles na Península Ibérica, ao passo que os outros dois, despontando em pleno Atlântico, moldam as regiões autónomas da Madeira e dos Açores. Também por esta razão Portugal é e tem sido Mar. No Mar reside parte da sua génese, a ele se devendo, em boa medida, a sua existência enquanto entidade política e cultural autónoma.

Foto CTEN António Gonçalves

No passado, uma importante fracção da conquista do território português só foi possível porque conduzida a partir do Mar. A capital, Lisboa, é exemplo disso. Como o são igualmente muitos dos lugares que medram pela relativamente extensa faixa costeira. Por seu turno, os arquipélagos atlânticos foram povoados com base neste mesmo pressuposto. As gentes que nesta orla e ilhas habitam, vivem há séculos, em permanente e estreita comunhão com o Mar, para o melhor e para o pior.

Foi a gesta de Marinheiros, cuja origem se perde no tempo, que no passado tornou possível a Expansão, resultando como consequência concreta, nos primeiros alvores do século XVI, a afirmação de Portugal como primeira potência marítima à escala global. Se a muitos outros povos o *Mar Oceano* inicialmente intimidou, aos navegadores lusos o horizonte do Atlântico mais não fez do que definir o ponto de partida de um sonho e de uma aventura, que eles sucessivamente ousaram concretizar.

Também pelos símbolos que ostenta, o navio-escola "Sagres" se encontra imbuído desta herança secular, cabendo-lhe uma quota-parte, não negligenciável, no temperar da formação técnica e humana dos cadetes da Escola Naval, durante as longas e exigentes viagens de instrução. Sem que a maior parte deles disso se aperceba, aos poucos vão-se dando mudanças de mentalidade, que a prazo trarão, como resultado, gente melhor preparada e menos complexada relativamente à *décalage* que ainda hoje subsiste entre Portugal e os países mais desenvolvidos.

Para muitos dos nossos emigrantes, que pelas vicissitudes da vida se viram obrigados a buscar além-Mar o seu sustento, a preservação da sua dignidade e um futuro melhor para os seus filhos, a visita da "Sagres" aos países de acolhimento constitui para eles um momento ímpar, pelo contacto que esta lhes proporciona com os marinheiros e os símbolos da Pátria, da qual alguns se encontram afastados há décadas. No momento em que pisam o convés da "Sagres", não são raras as vezes em que demonstram total incapacidade para reter sentida comoção, resultando, do contacto fortuito com este simbólico pedaço de solo pátrio, um reforço da sua auto-estima e súbito orgulho no País que os obrigou a partir.

Como já confessaram alguns diplomatas de carreira, quando se prevêem recepções a bordo da "Sagres", notícia que corre célere pelo corpo diplomático e comunidade portuguesa locais, logo começam a surgir, com apreciável antecedência, alusões à inclusão de nomes na lista de convites a emitir. Daí que o epíteto de *Embaixador Itinerante*, em grande medida reforçado aquando da viagem ao Médio Oriente em 1982, lhe assente como vela em veleiro. Nesta qualidade, foram já inúmeros os Chefes de Estado, que um pouco por todo o mundo estiveram a bordo e visitaram a "Sagres". Como contrapartida da oportunidade proporcionada, também estes ilustres visitantes ajudaram, de forma indelével, a construir a lenda viva em que se transformou este nosso navio.

Nas primeiras viagens de exploração da costa africana e dos arquipélagos atlânticos, os audazes navegadores do Infante D. Henrique partiram ostentando a Cruz de Cristo nas velas das suas ilustres naves. Quase seis séculos volvidos, mais de 130 portos, espalhados pelas quatro partidas, tiveram já o privilégio de ver surgir do Mar, tal como outrora, a elegante silhueta com a Cruz de Cristo debruada a vermelho nas alvas velas, hoje símbolo maior de um dos veleiros mais conhecidos em todo o mundo. Por inúmeros factores, o *ex-libris* da Marinha Portuguesa é igualmente reconhecido como uma das mais fortes e bem cuidadas imagens de marca associadas a Portugal. O esforço e dedicação de tantos, comparável ao caçar da escota da vela grande com vento forte, permitiram que esse estatuto fosse sendo conquistado, passo-a-passo, ao longo de quase cinco décadas, ao qual deve ser ainda somada a excelsa herança deixada pela antiga "Sagres", que iniciou esta longa singradura, nela fazendo os primeiros bordos. Por conseguinte, aquilo que foi alcançado não deverá alguma vez ser posto em causa, mas sempre que possível dilatado.

Como um sólido elo, o carácter sagrado do nome "Sagres", tão-somente estabelece a ligação perene entre o passado glorioso e o devir que todos anseiam consentâneo com o insigne legado que nos foi transmitido.

Reflectida pelo Mar, a silhueta da "Sagres" constitui a imagem em que todo um Povo e um País se reconhecem, como se fora um espelho, identificando nela os momentos relevantes que ao longo de séculos marcaram a já longa existência de Portugal. Por tudo isto, não se conhece local mais adequado, onde com orgulho possamos apreciar o desfraldar da Bandeira Nacional, que na singela adriça que faz retorno no penol da carangueja alta do navio-escola "Sagres".

A CONSTRUÇÃO DO "ALBERT LEO SCHLAGETER"

Os primórdios da *Sagres*

Há muito tempo que na Marinha Alemã – *Kaiserliche Marine* (1910-1918), *Reichmarine* (1919-1935), *Kriegsmarine* (1935-1945), e *Bundesmarine* (desde 1956) –, se considera que os seus melhores quadros têm como denominador comum o facto de haverem recebido parte da sua formação a bordo de um navio-escola veleiro.

Em Novembro de 1916, durante a Primeira Guerra, os alemães capturaram o veleiro norueguês *Tyholm*, que posteriormente, em 1922, foi aumentado ao efectivo da Marinha como navio-escola *Niobe*. Dez anos mais tarde, no decurso de uma viagem de instrução no Báltico, debaixo de mau tempo, o navio adornou demasiado e acabou por naufragar, perdendo a vida um total de 69 homens. Esta tragédia preparou o terreno para o aparecimento de um novo navio-escola, tendo sido contactados vários estaleiros alemães com vista à sua construção, com a escolha a recair na firma *Blohm & Voss,* de Hamburgo, essencialmente devido à sua enorme experiência na construção de grandes veleiros.

No entanto, antes de encomendar o navio, e com base nas conclusões que terão levado à perda do *Niobe,* a Marinha Alemã definiu dois requisitos que deveriam nortear a sua construção. Por um lado, era fundamental garantir que em caso de acidente e parcialmente alagado, o novo navio se mantivesse à superfície, o que implicava a divisão do seu interior em compartimentos estanques. Não menos importante, até porque já se pressentia alguma tensão política na Europa, era imperioso que este pudesse passar do Mar do Norte para o Mar Báltico, locais onde a *Reichmarine* dispunha das suas principais bases navais – Wilhelmshaven e Kiel, respectivamente –, sem ter de navegar por águas potencialmente hostis, utilizando-se preferencialmente o *Nordostsee Kanal,* vulgo canal de Kiel. No entanto, para que fosse possível o navio praticar esta via, o seu aparelho deveria ser concebido de maneira a que a altura dos mastros não fosse superior a 39,5 metros, ou, em alternativa, como na realidade veio a suceder, que os respectivos mastaréus pudessem ser acachapados, não ultrapassando, nessa posição, o limite estabelecido. Esta restrição resultava no facto das várias pontes que se encontram ao longo do percurso terem uma altura de 40,5 metros, em relação ao nível médio de água do canal.

O navio foi concebido pelo engenheiro construtor naval Heinrich Süchting, levando em conta os critérios mencionados. Em 1933, ainda o *Gorch Fock* não se encontrava concluído e já a marinha alemã estabelecia contactos com o estaleiro com vista à construção de mais três navios-escolas[1]. Esta súbita necessidade encontrava explicação no facto da componente naval do desenvolvimento militar alemão, que Adolf Hitler secretamente iniciou ainda antes de assumir o poder absoluto, exigir um número de homens e navios muito para além daquele que se encontrava consignado no Tratado de Versalhes. De acordo com a filosofia naval alemã, só em navios deste tipo, navegando à vela e a baixa velocidade, obrigando consequentemente a longas estadias no mar, era possível ganhar o treino adequado para que futuramente os seus homens pudessem desempenhar funções bem mais exigentes em navios tecnologicamente mais evoluídos.

Foto Blohm+Voss GmbH

O Albert Leo Schlageter *em construção nos estaleiros da* Blohm & Voss.

A quilha do *Albert Leo Schlageter,* terceiro navio da classe, foi assentada a 15 de Julho de 1937, constituindo a construção número 515 dos estaleiros da *Blohm & Voss*. Foram para o efeito utilizados os planos do segundo navio, o *Horst Wessel,* ligeiramente maior do que o *Gorch Fock,* também eles elaborados pelo mesmo construtor naval. No estaleiro foram nomeados os engenheiros Schubert e Leiss para supervisionar toda a construção, competindo ao segundo todos os aspectos relacionados com o aparelho.

Cumprindo as exigências do projecto, na construção do casco foram utilizadas chapas de aço de 10 milímetros de espessura, rebitadas e parcialmente soldadas. A espessura da chapa que se encontrava na base dos diferentes pavimentos, incluindo o próprio convés, era de 6 milímetros, enquanto que a utilizada para dividir os compartimentos estanques não ia além dos 5 milímetros.

Relativamente ao espaço de máquinas – motor principal e geradores –, estas tiveram como responsável no estaleiro o engenheiro Grothe, tendo o navio sido equipado com um motor diesel, da marca MAN (*Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg*), com uma potência máxima de 750 hp.

No dia 30 de Outubro, três meses e meio depois assentada a quilha, o *Albert Leo Schlageter* foi lançado à água. Como se pode observar na capa da *Revista da Armada,* navio e estaleiro encontravam-se devidamente engalanados com a bandeira alemã em vigor naquela época, terminando a cerimónia com a entoação de um grito de triunfo ao *Führer.*

Atracado no cais do estaleiro até ao início de Fevereiro de 1938, o navio foi então acabado no que respeita à instalação dos equipamentos e aprontamento do aparelho.

Os três geradores de energia eléctrica MWM – *Motoren Werke Mannheim* – permitiam ter uma cozinha com fornos e fogões eléctricos, além de alimentarem a girobússola que contava com um total oito repetidoras.

Também existia aquecimento nos camarotes e cobertas, bem como água quente para o banho. Todo o aparelho, incluindo os dois cabrestantes, era exclusivamente manual. O de vante era utilizado tanto na manobra dos cabos de amarração, como para suspender a amarra, sendo no segundo caso guarnecido por 30 cadetes ou marinheiros em instrução.

Por seu turno, a chapa do convés foi coberta com madeira de teca de 63 milímetros, enquanto que os pavimentos interiores – cobertas, camarotes, salas de aula, corredores e paióis – contavam com madeira de pinho (*oregon pine*) da mesma espessura.

O navio atravessou o canal de Kiel a 14 de Fevereiro de 1938, tendo realizado todo um conjunto de exigentes provas entre os dias 17 e 24, na base e nas águas da baía com o mesmo nome. No que respeita ao lastro fixo, o *Albert Leo Schlageter* contava com 90 toneladas de lingotes de ferro e mais 270 toneladas em pedra. Além do mais, o navio dispunha ainda de bons equipamentos de comunicações – dois transmissores e dois receptores –, um rádio-goniómetro, duas sondas, uma delas especialmente concebida para operar em águas pouco profundas.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Nota

[1] Sobre esta questão ver «A *Sagres* e os seus Irmãos», *Revista da Armada,* Fevereiro a Junho de 2004.

NAVIO-ESCOLA "SAGRES"

Três Vidas, Três Bandeiras

Sob bandeira alemã não foi um navio feliz, tendo o *Albert Leo Schlageter* colidido com o navio-vapor *Trojan Star,* no estreito de Dover, logo no início da sua primeira viagem. Colocado a navegar quando faltava pouco mais de um ano para terminar a Guerra, foi desta vez vítima de uma mina no Mar Báltico. Cedido em 1948 ao Brasil, efectuou com o nome *Guanabara* inúmeras viagens de instrução ao longo da extensa costa brasileira, tendo apenas visitado um porto estrangeiro. Adquirido por Portugal em finais de 1961, com o intuito de substituir a antiga *Sagres,* iniciou a 25 de Abril de 1962 a primeira navegação com bandeira portuguesa. A partir de então efectuou regularmente viagens de instrução com os cadetes da Escola Naval. Actualmente, com setenta anos de existência, é um navio muito experimentado, recordando os percalços dos primeiros anos de vida como acidentes próprios de uma infância atribulada…

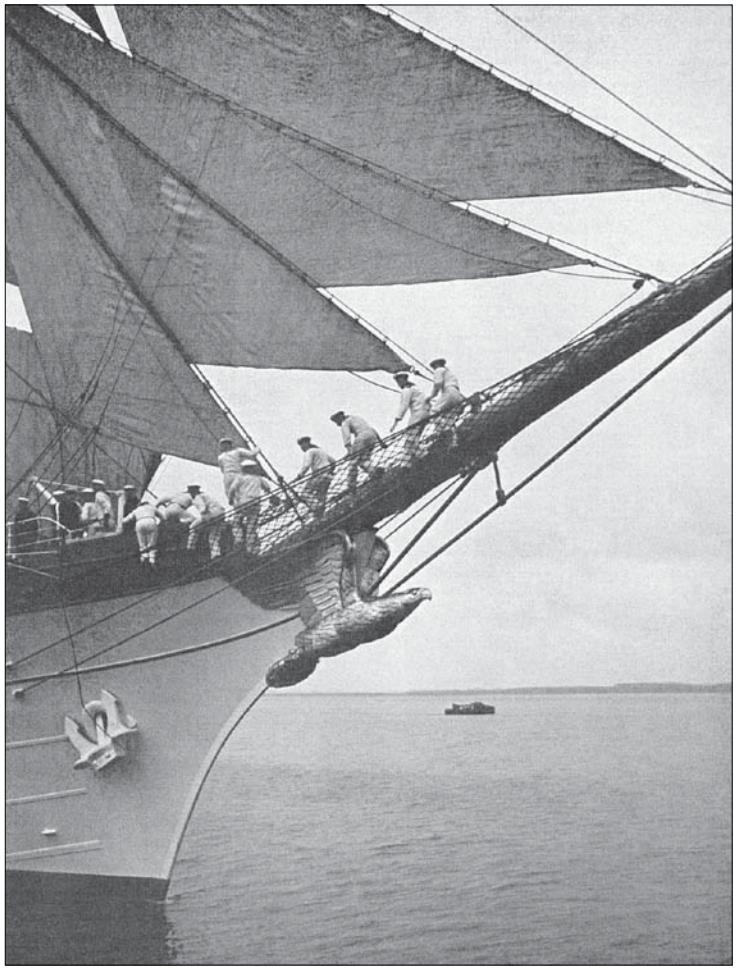
O ***Albert Leo Schlageter,*** actual navio-escola *Sagres,* é o terceiro navio da classe *Gorch Fock* e foi encomendado ao estaleiro *Blohm & Voss* no dia 2 de Dezembro de 1936, tendo sido lançado à água a 30 de Outubro do ano seguinte.

No início de Fevereiro de 1938 o *Albert Leo Schlageter* efectuou no rio Weser, em Hamburgo, as primeiras provas de mar, tendo sido aumentado ao efectivo dos navios da *Kriegsmarine* no dia 14 desse mês. O seu primeiro comandante foi o *Fregattenkapitän* Bernhard Rogge, que anteriormente havia comandado o *Gorch Fock,* primeiro navio da classe e mais tarde *Tovarisch* (1952-2003).

O *Albert Leo Schlageter* largou de Brunsbüttel no dia 20 de Março de 1938 para a sua primeira viagem de instrução com cadetes e sargentos, tendo colidido, três dias depois, no estreito de Dover, sob intenso nevoeiro, com o navio-vapor inglês *Trojan Star,* propriedade da *Blue Star Line*. Da colisão resultaram inúmeras avarias, nomeadamente ao nível do gurupés e do aparelho. Foi rebocado para Dover onde fundeou e daí seguiu, no dia seguinte, pelos seus próprios meios, para Hamburgo, tendo sido reparado no estaleiro onde um mês antes havia sido concluída a sua construção.

A 11 de Abril, terminadas as reparações nos estaleiros da *Blohm & Voss,* o navio largou de Hamburgo para aquela que seria de facto a sua primeira viagem de instrução, tendo feito escala nos portos de Santa Cruz de Tenerife, nas ilhas Canárias, e Port of Spain, em Trinidad e Tobago, antes de regressar à Alemanha navegando pelo norte da Escócia.

A 5 de Abril do ano seguinte, depois de inúmeras pequenas viagens de instrução no Mar Báltico, deixou Wilhelmshaven para a sua última grande viagem antes de começar a Guerra, escalando os portos de Santa Cruz de Tenerife e Recife, no Brasil. A partir de 26 de Agosto de 1939 até Janeiro de 1944, altura em que voltou a navegar, o *Albert Leo Schlageter* foi mantido atracado em Kiel, sendo a bordo ministrada instrução de navegação e marinharia. Nesse ano, ao início da noite de 14 de Novembro, quando efectuava uma viagem de instrução no Báltico, navegando em conserva com o *Horst Wessel,* o navio colidiu com uma mina colocada pelos soviéticos, 20 milhas a nordeste do cabo Arkona. Os dois primeiros compartimentos estanques de vante ficaram totalmente alagados, e, devido ao mau tempo que se fazia sentir, foi o *Horst Wessel* que o aguentou com um cabo de reboque passado à popa. Acabou finalmente por ser rebocado para o porto de Swinoujscie, na actual Polónia, depois de toda a sua guarnição ter lutado pela sobrevivência durante mais de 60 horas. Deste acidente resultou a morte de 18 homens, entre vítimas da explosão ou que tendo caído à água não foram recuperados. Em finais desse ano o *Albert Leo Schlageter* foi rebocado para Kiel, onde na doca do *Werke Kiel* foi sujeito às reparações de que carecia.



Arquivo CTEN António Gonçalves

O Albert Leo Schlageter, *que exibia como figura-de-proa a águia alemã.*

Nos últimos dias da guerra o navio foi levado para Flensburg, decisão que terá evitado a sua perda, uma vez que a cidade de Kiel, a base naval e os navios que aí se encontravam atracados e fundeados, foram totalmente destruídos pelos bombardeamentos ingleses nos últimos dias do conflito.

Terminada a guerra os quatro veleiros da *Kriegsmarine* (*Gorch Fock, Horst Wessel, Albert Leo Schlageter* e *Herbert Norkus*), foram, conjuntamente com os demais navios alemães, divididos pelos aliados em três lotes, de idêntico valor, a fim serem repartidos pelos vencedores da guerra (Estados Unidos, União Soviética e Reino Unido), com o objectivo de, em parte, pagar os danos sofridos por estes em resultado dos ataques alemães. Após algumas curiosas vicissitudes, coube aos americanos o lote onde se encontravam o couraçado *Prinz Eugen* e os veleiros *Horst Wessel* e *Albert Leo Schlageter*. Como se sabe, o *Horst Wessel* tornou-se, em 1946, o navio-escola da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG), com o nome *Eagle*. Nos difíceis anos do pós-guerra, e apesar dos envidados esforços por parte do Comandante da Base Americana em Bremerhaven, não foi possível encontrar, nos Estados Unidos, uma instituição com capacidade para aceitar o *Albert Leo Schlageter*. Por isso, a 4 de Julho de 1948, na sequência de um curto período de conversações, o navio foi cedido à Marinha Brasileira, como forma de reparar os prejuízos de guerra causados no Atlântico Sul aos seus navios pelos submarinos alemães.

O *Guanabara* viu a sua história iniciar-se na Alemanha. Na singela cerimónia do içar da bandeira do Brasil que decorreu em Bremerhaven no ainda *Albert Leo Schlageter,* apenas estiveram presentes o Comandante da base americana no rio Weser, Captain H. R. Holcomb, a sua mulher, Mrs. Cinthia Holcomb, e o Capitão-de-mar-e-guerra Paulo Penido, Adido Naval junto da Embaixada do Brasil em Londres. Apesar de se encontrar em relativo bom estado, o navio não reunia todavia as condições para empreender uma tão longa viagem. Além disso não era economicamente viável fazer chegar à Alemanha toda uma guarnição e treiná-la, de forma a poder atravessar o Atlântico em segurança, uma vez que o *Albert Leo Schlageter* necessitava obrigatoriamente de algumas reparações. Por isso, terminadas as formalidades, procedeu-se então à preparação do navio para se dar início ao seu reboque até ao Rio de Janeiro. Para este serviço de reboque, foram contratados no porto holandês de Ijmuiden, situado no início do canal que liga Amesterdão ao mar, o rebocador *Noord-Holland* bem como uma tripulação reduzida. Curiosamente, o preço deste serviço foi exactamente o mesmo pelo qual o navio havia sido transaccionado, ou seja, 5.000 dólares americanos.

No dia 6 de Agosto, ao fim de 33 dias de viagem, o navio entrou na baía de Guanabara. Depois de cuidadosamente inspeccionado foi cumprido um rigoroso período de fabricos, com vista a dotá-lo de todas as condições para desempenhar as funções de navio-escola, e, a 27 de Outubro de 1948, foi incorporado na Marinha do Brasil, com o nome *Guanabara*. A cerimónia teve lugar a bordo e foi presidida pelo Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra. Esteve ainda presente o Ministro da Marinha, Almirante-de-esquadra Sylvio de Noronha e o Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, Almirante-de-esquadra Jorge Dodsworth Martins. Por esta ocasião o Capitão-de-fragata Pedro Paulo de Araújo Suzano tomou posse como primeiro comandante do *Guanabara*.

Durante o período em que navegou com a bandeira brasileira, o *Guanabara* manteve como figura de proa a águia alemã, herdada do *Albert Leo Schlageter,* à qual foi retirada a cruz suástica do brasão existente na sua base. As duas peças de artilharia anti-aérea (76mm/L63) que existiam no castelo de proa, também do período alemão, foram regularmente utilizadas pelos alunos e pela guarnição do navio nas viagens de instrução, para com elas efectuarem exercícios de tiro. Nas rodas do leme do navio, principal e de emergência, encontrava-se inscrito o seu nome e, diametralmente oposto, o lema da Marinha do Brasil: «Tudo pela Pátria». Estes vestígios ainda hoje podem ser reconhecidos, sem grande dificuldade, nas rodas do leme do navio-escola *Sagres*.

Na sua primeira viagem o *Guanabara* visitou o porto de Recife, «em cruzeiro de experiência». Foi pois o primeiro porto brasileiro onde o navio atracou, depois de largar do cais da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, no dia 8 de Dezembro de 1948, debaixo de um violento temporal. Terminado o mau tempo foi efectuada a primeira compensação das agulhas magnéticas e o pano foi caçado pela primeira vez dois dias depois.

Ao serviço da Marinha do Brasil o navio-escola *Guanabara* efectuou inúmeras viagens de adaptação e instrução com os guardas-marinhas e aspirantes da Escola Naval Brasileira, sargentos e praças, e também com alunos do Colégio Naval e da Marinha Mercante. Serviu ainda, por vezes, como meio de transporte de militares da Marinha Brasileira para as diferentes escolas de formação situadas ao longo do litoral brasileiro. Além disso, representou também a Marinha do Brasil em vários eventos e comemorações. Relativamente a portos estrangeiros, o *Guanabara* apenas visitou Montevideu, logo na sua segunda viagem, em Janeiro de 1949. E nesta estadia a recepção ao navio não poderia ter decorrido de melhor forma. O próprio Presidente da República do Uruguai, solicitou ao Ministro da Marinha Brasileira que o *Guanabara* permanecesse mais dois dias em Montevideu, para além do previsto, para que fosse possível efectuar uma visita com os oficiais e aspirantes do navio à Base Aeronaval de Laguna del Saude e à cidade de Punta del Este. Como se sabe, 58 anos volvidos, na viagem de instrução deste ano, o navio voltou a fazer escala na capital do Uruguai, desta feita ostentando a bandeira de Portugal.

A 14 de Julho de 1959 o *Guanabara* largou para a sua última navegação. No dia seguinte fundeou junto à ilha Francisca, onde embarcou os alunos do Colégio Naval, tendo suspendido nesse mesmo dia. Atracou no porto de Vitória no dia 18 e daqui largou dois dias depois. Chegou ao Rio de Janeiro no dia 21 onde atracou pelas 15h45, tendo completado a sua última viagem com a bandeira do Brasil.

No total, em cerca de treze anos ao serviço da Marinha do Brasil, o navio efectuou 79 viagens, incluindo as pequenas saídas de carácter técnico. Entre a primeira viagem, iniciada a 8 de Dezembro de 1948, e a última, concluída a 21 de Julho de 1959, percorreu mais de 64.000 milhas, em 861 dias de mar e apenas não navegou no ano de 1958.

Arquivo Marinha do Brasil

Cadetes ao leme do navio-escola Guanabara.

A 30 de Novembro de 1960 o navio-escola *Guanabara* foi formalmente abatido ao efectivo dos navios da Marinha Brasileira, mas mantido pela lotação do «Grupo de Manutenção» até se concretizar a sua venda a Portugal. A paragem do *Guanabara* foi o resultado de uma política iniciada em 1954, com vista a pôr fim à existência de navios de vela na Marinha do Brasil. Em 1959, após a paragem do *Guanabara,* o Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Melo,* construído no Japão em 1953, levou a cabo a primeira viagem de instrução dos guardas-marinhas. Nesta qualidade efectuou a última navegação em 1986, tendo, pouco tempo depois, sido abatido ao efectivo. Por seu turno, o navio-escola *Almirante Saldanha,* maior do que o *Guanabara,* efectuou a sua última viagem de instrução em 1954. Dez anos depois, e já sem mastros, foi transformado em navio oceanográfico, sendo abatido em 1990.

Não obstante, desde o ano 2000 que a Marinha Brasileira dispõe de um moderno veleiro, o *Cisne Branco,* construído na Holanda. Nesse ano, curiosamente, aquando das comemorações do quinto centenário do achamento do Brasil, coube ao navio-escola *Sagres, ex-Guanabara,* apadrinhar a primeira travessia do Atlântico feita pelo *Cisne Branco,* bem como a sua chegada ao Rio de Janeiro.

A *Sagres,* adquirida ao Brasil, visava substituir o antigo navio-escola homónimo, tendo em conta o seu avançado estado de degradação.

Já naquela época muitos defendiam que o tempo de uma Marinha com veleiros era coisa do passado, e que, por isso, se deveria apostar numa renovação virada para navios com outras características e mais modernos.

Uma prova da importância dos grandes veleiros na formação marinheira, pelos que defendiam a sua manutenção, residia no facto de muitas marinhas terem ao seu serviço navios-escolas, com estas características[1]. E havia poucos anos, em 1958, que a Marinha Alemã havia construído de raiz o seu veleiro *Gorch Fock,* de acordo com os mesmos planos do *Albert Leo Schlageter/Guanabara.*

Não obstante, a situação em que se encontrava o antigo navio-escola *Sagres* só permitia uma de três saídas, à época devidamente equacionadas e ponderadas: a continuação da sua utilização em grandes viagens oceânicas, com os perigos daí decorrentes; viagens de instrução curtas e essencialmente costeiras, de forma a minimizar os riscos, mas sem grande utilidade prática; ou, finalmente, a construção de um novo navio-escola. A primeira hipótese colocava riscos difíceis de poderem ser assumidos; a segunda iria tornar as viagens de instrução muito pouco proveitosas e quase inúteis; sendo que a terceira, face aos custos inerentes à construção de um navio novo, foi prontamente afastada.

Apesar de ter surgido a hipótese de aquisição do *Guanabara* à Marinha Brasileira, esta veio a revestir-se de inúmeras peripécias até à sua concretização. Em 1959 o Dr. Teotónio Pereira, então Ministro da Presidência, teve conhecimento de que a Marinha Brasileira havia parado o *Guanabara,* e que estaria possivelmente na disposição de vender o navio. No seu entender, não se deveria em caso algum pôr fim à existência de veleiros na Marinha Portuguesa, quando aparentemente tudo apontava nesse sentido. Neste contexto, foram encetados os primeiros contactos com vista a saber quais as condições exigidas de forma a viabilizar a sua aquisição. Quando se soube que o próprio presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek de Oliveira (31/1/56 – 31/1/61), pretendia oferecer o navio a Portugal, tudo pareceu muito bem encaminhado. Não se concretizando de imediato a sua transferência, devido a circunstâncias várias, pouco tempo depois Jânio Quadros foi eleito presidente do Brasil (31/1/61 – 25/8/61). Rodeado por algumas pessoas que defendiam a manutenção do *Guanabara* na Marinha Brasileira, e mesmo a sua recuperação para poder continuar a navegar, o presidente Jânio Quadros desistiu da intenção do seu antecessor, de oferecer o navio a Portugal. Em todo o caso, foi durante o seu curto mandato que foi tomada a decisão de vender o navio, talvez pelo facto de existir um princípio de acordo entre as autoridades dos dois países, datada do tempo da visita do Presidente Kubitschek a Portugal. Esta circunstância terá inibido, por si só, uma alteração dos planos por parte do governo brasileiro. Além disso, a orientação da Marinha Brasileira ia, como referimos, no sentido de pôr termo aos navios à vela, pelo que do outro lado do Atlântico a venda do *Guanabara* iria certamente ao encontro daquilo que muitos advogavam. Desta forma foi estabelecida quantia de 150.000 dólares americanos (4.500 contos), pela qual o navio foi transaccionado.

Arquivo NRP Sagres

Condecoração do Estandarte Nacional pelo Presidente da República, General Ramalho Eanes.

Em Portugal, quando foi tomada a decisão com vista à aquisição do *Guanabara*, o Dr. Pedro Teotónio Pereira, Ministro da Presidência, e o Dr. Franco Nogueira, Ministro dos Negócios Estrangeiros, lideraram, no seio do governo português, o movimento no sentido de ser disponibilizada a verba para a sua compra, gorada que estava a hipótese de este ser oferecido.

Ainda antes da formalização da venda do navio, que teve lugar no dia 10 de Outubro de 1961, seguiram para o Rio de Janeiro o 1º Tenente Ferreira da Apresentação e o Sargento António de Sá Oliveira, com o objectivo de coordenar a sua reparação. Estes viriam a ser, respectivamente, o Engenheiro e o Mestre do navio.

Na viagem até ao Brasil, daquele que iria ser primeiro comandante do navio, o Capitão-tenente Silva Horta, ocorreu um grave acidente. Pelas 2h12 do dia 1 de Novembro, na aproximação ao aeroporto de Recife, o avião onde este seguia, com mais 12 homens da futura guarnição, embateu num pequeno morro que se encontrava a cerca de 5 Km da cabeceira da pista. Ao cair o aparelho partiu-se ao que se seguiu um incêndio, tendo pouco tempo depois explodido. Dos futuros elementos da guarnição da *Sagres* todos se salvaram, com excepção do 1º Sargento Ilídio Manuel da Costa. Aliás, entre a queda do avião e a explosão, que ocorreu antes de chegar ajuda, o Comandante Silva Horta e os que se encontravam em melhores condições, ajudaram a resgatar os restantes camaradas e passageiros do avião em chamas. Não obstante, de um total de 88 pessoas do voo da *Panair,* só 36 sobreviveram.

A 8 de Fevereiro de 1962, no Rio de Janeiro, teve lugar a bordo a cerimónia de aumento ao *Efectivo dos Navios da Armada,* nove dias depois de publicado em portaria. Isto porque só na véspera se apresentaram os 101 elementos ainda em falta na sua guarnição, que viajaram de Lisboa a bordo da fragata *Corte Real.* De referir que quando foi adquirido ao Brasil, era ainda um navio relativamente novo, contando 24 anos.

No dia 25 de Abril, terminadas as reparações de que necessitava, a *Sagres* largou com destino a Lisboa, onde chegou a 23 de Junho.

No tempo que o navio leva ao serviço da Marinha Portuguesa, apenas não efectuou viagens de instrução em 1987 e 1990, por se encontrarem em curso, respectivamente, a primeira e segunda fases da grande reparação no Arsenal do Alfeite.

Em nossa opinião, nunca se conseguirá avaliar com rigor tudo quanto o NRP *Sagres* até à data fez em prol da representação da Marinha e no que concerne à afirmação de Portugal e da sua cultura no mundo. Talvez uma certa particularidade que amiúde nos distingue ajude a compreender por que razão, 45 anos cumpridos de relevantes serviços prestados à Marinha e a Portugal, o seu Estandarte Nacional modestamente ostente, apenas, uma única condecoração – Ordem do Infante D. Henrique –, concedida em 1984 por Sua Excelência o Presidente da República, General António dos Santos Ramalho Eanes (1976-1986), e por ele próprio imposta a bordo no dia 11 de Maio desse ano.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Nota

[1] Ver tabela em «Regatas – Cinquentenário das Tall Ships' Races (1956-2006) – 1ª Parte – Primeiros Alvores», *Revista da Armada,* Julho de 2006.

O PRIMEIRO MOTOR DA "SAGRES"

Coração do Navio, Núcleo de uma Exposição

A velhinha máquina do navio-escola *Sagres* foi em 1991 substituída pelo actual motor, aquando da segunda fase da grande reparação de que o navio foi alvo. Convém recordar que nessa altura, dos cinco navios da classe ainda existentes – *Gorch Fock I* (1933), *ex-Tovarisch*[1]; *Eagle* (1936); *Sagres* (1937); *Mircea* (1938); *Gorch Fock II* (1958)[2] –, apenas o navio-escola da Marinha Portuguesa contava ainda com o motor original de marca MAN (*Machinenfabrik Augsburg-Nürnberg* – modelo W8V30/38-750 hp / 580RPM), produzido em 1937, que, equipado com turbo-compressor, na sua juventude, permitia ao navio atingir uma velocidade máxima de 10 nós.

Quando foi substituído ao fim de 54 anos, o antigo motor da *Sagres* era já uma raridade. No entanto, esta longevidade só se tornou possível graças à existência em *stock* de sobresselentes dos motores das antigas lanchas de fiscalização da classe *Azevia* e à cedência, pela *Unites States Coast Guard* (USCG), das peças do primeiro motor do *Eagle,* idêntico ao da *Sagres,* que havia sido trocado em 1982. Como anteriormente fizemos referência, as peças do motor do navio-escola americano foram embarcadas nesse ano a bordo da *Sagres,* quando o navio visitou Newport, em vésperas de largar para a regata em que atravessou o Atlântico até Lisboa, a qual logrou vencer[3].

Foto CTEN António Gonçalves

O primeiro motor da Sagres *nas instalações do Departamento de Propulsão e Energia (DPE).*

NAVIO	MOTOR	POTÊNCIA	ANO[4]
Gorch Fock I	Skoda	550 hp	1952
Eagle	Caterpillar	1.000 hp	1982
Sagres	MTU	1.000 hp	1991
Mircea	MaK	1.100 hp	1966
Gorch Fock II	Deutz	1.600 hp	1991

Remotorização dos navios.

Pese embora a *vox pupuli* asseverar que o antigo motor da *Sagres* teria sido levado pela MTU – *Marine Truckparts Unlimited,* empresa do grupo Mercedes-Benz –, para o seu museu na Alemanha, na sequência da instalação a bordo da nova unidade de propulsora, o facto é que ele repousa serenamente nas instalações da Escola de Tecnologias Navais (ETNA) – Departamento de Propulsão e Energia (DPE), em Vila Franca de Xira. O ano de construção, que consta na respectiva placa de identificação, a qual fotografámos há uns anos atrás, não deixa margem para quaisquer dúvidas quanto à sua proveniência. Antevendo-se o encerramento daquele polo da ETNA no ano de 2009, considerámos relevante alertar para esta situação, sugerindo uma forma de proteger esta peça única do nosso património.

Desde meados do século XIX que os navios passaram regularmente a contar com sistemas de propulsão mecânica, substituindo, aos poucos, as velas, as quais os mantinham reféns da existência de vento. No entanto, um século depois de tantos navios emblemáticos terem sido abatidos ao efectivo, o Museu de Marinha não conta ainda com qualquer exemplar do coração dos navios da Marinha Portuguesa. Neste aspecto consideramos, que depois de devidamente beneficiado e limpo, o antigo motor do navio-escola *Sagres* pode constituir o ponto de partida para que doravante outros se lhe possam juntar. Uma vez que o património relacionado com os navios que tiveram o nome *Sagres* assume já certa relevância, julga-se que este motor original poderia constituir o núcleo de uma exposição com o espólio referido, do qual ressaltam, entre outros, a roda do leme e a figura-de-proa da antiga *Sagres,* um sino fissurado que pertenceu ao actual navio, os quadros de Roger Chapelet (1903-1995), modelos de ambos os navios-escolas, etc. A este propósito recordamos ainda, que dos três navios que receberam o nome Sagres, existem imagens que testemunham o seu lançamento à água: corveta *Sagres* (1858), antiga *Sagres* (1896) e actual navio-escola *Sagres* (1937), sendo que esta última ilustra a capa do presente número da *Revista da Armada*.

Foto CTEN António Gonçalves

Placa identificadora do primeiro motor da Sagres, *também ele construído em 1937.*

Para além do referido, e fruto das nossas leituras e investigações, estamos convictos de que provavelmente, no verso da cinta de ré da roda de leme do navio-escola *Sagres,* se acha a magnífica gravação que o *Albert Leo Schlageter* outrora exibia, no local onde actualmente se encontram as célebres palavras de Luís de Camões – *A Pátria honrae que a Pátria vos contempla* –, apanágio dos navios da Marinha Portuguesa. Aliás, nessa cinta de latão, tal como na do leme de emergência que se situa no tombadilho por ante a ré da casa de navegação, sem esforço ainda se conseguem ler os vestígios do período em que o navio navegou com a bandeira do Brasil: «Guanabara – Tudo pela Pátria».

Atendendo ao vertiginoso progresso tecnológico com que todos os dias somos confrontados, e levando em linha de conta as crescentes preocupações relacionadas com as questões ambientais e com o aquecimento global da atmosfera, estamos em crer que daqui a trinta anos, quanto se festejar o centenário do navio-escola *Sagres,* este motor será uma verdadeira preciosidade. Acrescente-se ainda, que de todos os motores originais dos navios desta classe, construídos antes de ter tido início a Guerra, actualmente apenas o da *Sagres* subsiste. Pelo que nos compete a nós preservá-lo, tendo em vista acautelar a história do navio-escola *Sagres,* contribuindo-se também, ainda que de forma modesta, para ampliar e preencher uma importante lacuna no vasto e rico acervo do Museu de Marinha.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Agradecemos a colaboração do CTEN EN-MEC Pereira Cavaco, chefe do Departamento de Propulsão e Energia (DPE) da Escola de Tecnologias Navais (ETNA) em Vila Franca de Xira, que desempenhou as funções de engenheiro do navio-escola *Sagres,* entre Dezembro de 1998 e Abril de 2002.

Notas

[1] Ver «A Sagres e os seus Irmãos», *Revista da Armada,* Fevereiro e Maio de 2004.

[2] De notar que o *Gorch Fock II,* actual navio-escola da Marinha Alemã, foi construído cerca duas décadas mais tarde do que os restantes navios, embora com base nos mesmos planos. O ano entre parêntesis reporta àquele em que os navios foram construídos.

[3] Ver «Regatas – 2. Newport-Lisboa (1982)», *Revista da Armada,* Junho de 2006.

[4] Ano em que o motor original foi substituído pelo actual.

SÍMBOLOS DO NRP "SAGRES"

Legado da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses

Para além do próprio nome, o navio-escola *Sagres* ostenta outros dois símbolos que intimamente associamos ao período áureo da nossa longa e incontornável história marítima, a Cruz de Cristo e a efígie do infante D. Henrique, todos eles legados pela antiga *Sagres*. Se o mítico cabo de Sagres foi escolhido para apelidar o navio-escola da Marinha Portuguesa, com tudo o que isso representa, como figura-de-proa destaca-se a imagem do infante D. Henrique, ao passo que no centro de cada uma das dez velas redondas, se encontra inscrita a Cruz de Cristo.

A Cruz de Cristo é o verdadeiro *ex-libris* do navio-escola *Sagres*. A avaliar pelo testemunho do cronista Gaspar Correia (*c.*1495-*c.*1561), esta terá sido pela primeira vez utilizada nas velas dos navios da armada de Pedro Álvares Cabral, embora a sua origem seja bem mais remota. A famosa cruz vermelha de hastes simétricas, vazada ao centro, era o símbolo da Ordem Militar Cristo, fundada por D. Dinis em 1317, na sequência da extinção da Ordem dos Templários em 1312. Herdando os bens da antiga Ordem, também a sua sede foi posteriormente transferida para o Convento de Cristo, em Tomar, em 1357. De referir que o infante D. Henrique assumiu, a partir de 25 de Maio de 1420, e até à data da sua morte, o cargo de «regedor e governador» da Ordem de Cristo, o que lhe permitiu ver ampliada a sua influência política e religiosa, bem como a respectiva disponibilidade financeira. De resto, as riquezas e património herdados da ordem dos Templários, para além de muitas outras rendas e recursos de que o infante D. Henrique dispunha, tê-lo-ão ajudado a fazer face às avultadas despesas inerentes à construção dos navios, tendo em vista a prossecução das viagens de exploração, que, como se sabe, eram igualmente por si promovidas e financiadas.

Arquivo CTEN António Gonçalves

O infante D. Henrique, terceiro filho do rei D. João I e figura de proa do navio-escola *Sagres,* nasceu no Porto a 4 de Março de 1394, tendo participado na conquista de Ceuta, ao lado do seu pai e irmãos, em 1415. Por este feito foram-lhe atribuídos os títulos de duque de Viseu e senhor da Covilhã, embora a sua acção seja hoje essencialmente reconhecida pelo facto de haver promovido as viagens de exploração da costa ocidental africana e dos arquipélagos atlânticos. A sua perseverança e método permitiram o alargar dos conhecimentos geográficos coevos, a um ritmo até então nunca visto: descoberta (1419) e colonização (1425) da Madeira, passagem do cabo Bojador (1434), descoberta (1427) e colonização (1439) dos Açores, chegada ao cabo Branco (1441), ilha de Arguim (1443), rio Senegal (1444), ilhas de Cabo Verde (1456) e Serra Leoa (1460).

Com os seus navios às portas do golfo da Guiné, o infante D. Henrique faleceu na sua vila, em Sagres, aos 66 anos, no dia 13 de Novembro de 1460. Durante anos, foi criando as bases e condições para que expansão marítima por si iniciada pudesse continuar, mesmo após a sua morte. Levando em linha de conta os valores e conjuntura coevas, podemos dizer que os objectivos das primeiras viagens para sul não terão sido grandemente inovadores. No entanto, no longo prazo, os resultados das navegações prosseguidas metodicamente, ao longo de décadas, acabaram por se converter num dos feitos de maior relevância da História da Humanidade. Considera-se, por isso, do mais elementar e estrito reconhecimento, que a sua divisa, *talant de bien faire* – vontade de bem fazer – seja, nos nossos dias, o lema que sublinha o brasão de armas da Escola Naval, instituição centenária, onde ainda hoje subsistem o espírito e os princípios cultivados pelo infante, continuadamente invocados na formação humana e técnica dos oficiais da Marinha Portuguesa.

A Ponta de Sagres encerra na sua raiz etimológica uma forte conotação com o carácter sagrado do local, em grande medida dilatada pelo facto dos restos mortais de S. Vicente aí próximo terem repousado.

O infante D. Henrique mostrou interesse em mandar aí construir uma vila, provavelmente sabendo das condicionantes com que se via confrontada toda a navegação, que estabelecia a ligação entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa. Por um lado, os navios que navegavam para norte viam-se frequentemente impedidos de passar à costa ocidental, devido ao vento e aos seus efeitos no mar, causados pela forte nortada de Verão. Pelo que, mais não lhes restava do que procurar o abrigo natural da enseada de Sagres, aguardando pelas condições que lhes permitissem prosseguir a navegação. Por outro lado, os que viajavam em sentido contrário, sempre que soprava vento levante, também comum nesta região, a baía de Lagos, porque aberta àquele quadrante, não oferecia a protecção desejada, forçando-os a procurar abrigo na enseada de Belixe, situada entre os cabos de Sagres e São Vicente, até verem reunidas as condições que lhes permitissem demandar o estreito de Gibraltar. O cabo de Sagres, limite natural das enseadas que conferem protecção natural aos ventos mais comuns da região, constituía assim ponto de encontro entre marinheiros, tendo-se revelado fundamental na troca de conhecimentos e experiências.

Arquivo CTEN António Gonçalves

No decurso das viagens promovidas pelo infante D. Henrique, os seus navegadores reconheceram regimes de ventos e correntes, aperfeiçoaram métodos e instrumentos de navegação, e identificaram quais as características dos navios a melhorar com vista a vencer as dificuldades da navegação no Atlântico. Toda esta intensa actividade terá redundado no mito da *Escola de Sagres,* simbolizada pela forma como os seus Marinheiros, simultaneamente mestres e alunos, ancorados em enorme determinação, buscaram o dilatar dos conhecimentos náuticos e geográficos coevos.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

BRASÕES DO NRP "SAGRES"

Na busca de uma imagem de excelência

O presente brasão do NRP *Sagres* é já o terceiro com que o navio conta desde que foi incorporado em 1962. O primeiro, herdado da antiga *Sagres,* não cumpria ainda com o formato heráldico entretanto adoptado para os demais navios da Marinha, pelo que foi substituído em 1976. No entanto, a falta de unanimidade em torno deste, levou a que, em 1993, utilizando basicamente os mesmos motivos, fosse concebido o brasão actual, pujante de nobreza e significado, mesmo para aqueles que se acham menos familiarizados com as peculiaridades desta arte. Como se pode avaliar pelas imagens, todos eles encerram elementos fortemente conotados com o período áureo da nossa história marítima, contribuindo para conferir particular enlevo ao conjunto, que se identifica, de imediato, com o símbolo maior da Marinha Portuguesa.

BRASÃO I

8/2/1962 a 28/1/1976

O primeiro brasão do navio foi herdado da antiga *Sagres,* a exemplo do sucedido com os três símbolos maiores que o identificam, incluindo o próprio nome.

Este encontra-se dividido em quatro partes, nas quais se encontram espalhados motivos alusivos ao denominado período dos Descobrimentos. No canto superior direito encontra-se o brasão de armas do infante D. Henrique. No canto superior esquerdo encontramos um astrolábio náutico em ouro e, no céu nocturno, podem-se apreciar as referências que os pilotos portugueses utilizavam para determinar a posição do navio no mar: no hemisfério Norte a estrela *Polar* e a constelação da Ursa Menor e no hemisfério Sul a constelação do Cruzeiro do Sul, em que as estrelas *Acrux* e *Gacrux* definem o pé-da-cruz.

No canto inferior direito temos uma caravela em ouro, navio fortemente conotado com os Descobrimentos Portugueses do século XV, navegando de velas enfunadas, com mar e céu azuis. No canto inferior esquerdo surge a Cruz de Cristo, símbolo da Ordem Militar de Cristo, cujo fundo branco estabelece paralelo com as velas dos navios. O brasão é delimitado por um característico cabo cochado, atributo e sinónimo da singela existência dos Marinheiros. Sobreposto às duas partes inferiores descritas, acha-se um listel em ouro, com a divisa do infante D. Henrique «talant de biẽ faire», em francês arcaico.

Na sua base existe ainda um outro listel em ouro, mas de verso azul, com o nome do navio e a sua classificação, abreviada (NE – Navio-Escola).

BRASÃO II

28/1/1976 a 7/4/1993

A Cruz de Cristo era o símbolo da Ordem Militar de Cristo, da qual o infante D. Henrique foi Grão-Mestre, a partir de 1420. Um tanto estilizada, encontra-se sobre um fundo em prata, o metal símbolo do infante, que representa o zelo, a firmeza e a integridade, virtudes cultivadas e reconhecidas em D. Henrique.

No centro deparamo-nos com uma coroa em ouro feita de ramo de carrasqueira, que qualifica um determinado tipo de carvalho bravo, e que era o símbolo pessoal do infante D. Henrique. Este é sinónimo da tenacidade e do desapego pelos bens materiais e honras fáceis, características igualmente atribuídas à personalidade do infante.

O fundo azul, que representa o Mar por onde navegaram naus e caravelas dos Descobrimentos, é também uma das cores nobres correntemente associadas ao infante D. Henrique.

O brasão encontra-se encimado pelo atributo heráldico que constitui o coronel naval em ouro. Na respectiva base surge um listel branco, desta feita com verso em prata, onde se encontra inscrito o nome do navio e a sua classificação abreviada (NE – Navio-Escola).

Refira-se a propósito, que se este segundo brasão surgiu com intuito de cumprir os requisitos heráldicos espelhados à data nos demais brasões dos restantes navios da Marinha Portuguesa, nomeadamente na forma e na existência do coronel naval em ouro, a menos feliz imagem do novo conjunto terá estado na base da decisão que levou à sua substituição pelo actual brasão, que no essencial, se exceptuarmos o astrolábio, conta com os mesmos motivos.

Desenhos José Cabrita

BRASÃO III

desde 7/4/1993

A Cruz de Cristo talvez tenha sido utilizada nas velas dos navios portugueses, ainda no século XV. Era o principal símbolo da Ordem Militar de Cristo, da qual o infante D. Henrique foi «regedor e governador».

Os ramos e bolotas de carrasco, que designa um determinado tipo de carvalho bravo, símbolo pessoal do infante D. Henrique, exprimem a tenacidade e o desapego pelos bens materiais e honras fáceis. Estes aparecem aqui representados em ouro, conferindo carácter nobre ao actual brasão do navio-escola *Sagres*.

O astrolábio náutico também em ouro, embora ainda não utilizado durante a vida do infante, representa a ciência e a instrução que estão na base da Arte de Navegar, tendo esta permitido aos pilotos portugueses descobrir novos continentes, novos portos, novas ilhas, «e o que mais é: novo céu e novas estrelas».

O fundo azul-escuro, onde se encontram inscritos os motivos em ouro acima referidos, representa o «Mar Oceano» que, legado de Portugal, nas palavras de Fernando Pessoa, une e deixou de separar.

O brasão encontra-se encimado pelo distintivo coronel naval de ouro e, na sua base, surge o característico listel, agora com verso e reverso em prata, onde aparece inscrito o nome do navio, antecedido pela conhecida sigla NRP (Navio da República Portuguesa), característica dos navios da Marinha Portuguesa.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

DER SCHIFF NUMER FÜNFHUNDERT FÜNFZEN HAMBURG

Entrevista com o Comandante da «Sagres»

Um navio é o casco, o seu nome e o mito que gera nos que o viveram, o vivem e o viverão, assim não haja roturas nesse fado.

O quingentésimo décimo quinto casco saído dos estaleiros da Blohm und Voss, em Hamburgo, onde, nos anos 60/70, as nossas primeiras corvetas foram construídas, foi cenário comum de várias vidas vividas sob diferentes nomes, línguas e culturas.

Revemos na actual «Sagres» o que foi vivido na anterior que, para muitos, já não é mais do que a memória dum decrépito casco para ali encostado… feito dormitório.

RA – Comandante Vale Matos, é assim que ainda se lembra da velha «Sagres»? Quanto à história da actual?

CVM – Como «Santo André», na BNL, já degradada, quando entrei na Escola Naval. Quanto a esta, o meu conhecimento da sua história cresceu com os meus embarques nela, como cadete, oficial e agora comandante.

RA – Cadete do 2º ano?

CVM – Do 1º, em 1980, numa viagem ao Brasil e Cabo Verde. Fomos de avião apanhar o navio a Salvador. Depois visitámos o Rio, Santos, Recife e, no regresso, o Mindelo, onde fiz 18 anos.

RA – Sim?! Um primeiro embarque?

CVM – Já fazíamos embarques de fim de semana. Mas foi uma experiência fascinante, como não podia deixar de ser…

RA – Imaginamos! Nessas idades a história do navio não seria um interesse determinante.

CVM – Claro, mas sabíamos que fora alemão, construído com outros navios irmãos e, enquanto brasileiro, ainda hoje se pode ver na roda de leme, meio apagado, o nome «Guanabara» e a inscrição "Tudo Pela Pátria"…

RA – E em alemão?

CVM – A placa na chaminé, a indicar "Schiff 515"..

RA – Ah! Pois. (Risos)

Disse que teve "irmãos"?

CVM – Sim. Fez parte duma encomenda de uma série de quatro navios para a Marinha Alemã, mas o quarto, o «Herbert Norkus» (HN), nunca foi concluído, dado o início da guerra de 39-45. Os primeiros três foram o "Gorch Fock", de 1933, que, depois da II GG, foi o «Tovarish» soviético, o «Horst Wessel» (HW), hoje o «Eagle», e o «Albert Leo Schlageter» (ALS), que veio a ser «Guanabara» (G) do Brasil e é agora a «Sagres». Houve ainda um quinto navio de encomenda romena, o «Mircea», de 1938. Parte do aparelho destinado ao «HN» veio a ser integrado no actual «Gorch Foch» (GF), construido em 1958, 20 anos depois.

RA – Lembrarmo-nos da sua primeira visita a Lisboa…

CVM – A sua construção, disse-me o comandante Jan Fock, deveu-se muito ao primeiro comandante da actual "Sagres", enquanto «ALS», o Fregattenkapitan Bernhard Rogge, que, em 1957, aquando da reconstrução da Marinha da Alemanha Federal, foi reintegrado como oficial general.

RA – E com bons argumentos…

CVM – Sem dúvida.

A "Sagres" navegando à vela.

RA – Diga-nos, "a", enquanto barca, ou "o" na qualidade de Navio-Escola?

CVM - Geralmente usamos o feminino: a "Sagres", a barca. No entanto, para frisar o seu papel como navio escola, empregamos o masculino: o Navio Escola "Sagres".

RA – De facto! E enquanto alemão… como foi?

CVM - Foi lançado à água em 30 de Outubro de 1937, três meses e meio depois de assente a sua quilha…

RA – Não diga mais!

CVM – Outro tanto e era incorporado e um mês depois iniciava a sua primeira viagem de instrução... mas dois dias depois, no estreito de Dover, sob cerrado nevoeiro, colidiu com o «Trojan Star».

RA – Ainda não havia radares!

CVM – Fez outras viagens, nomeadamente duas a sul do Equador, mas permaneceu em Kiel de 39 a 44, donde saiu para o Báltico, em instrução e, sob forte temporal, embateu numa mina sobrevivendo graças a dois factores.

RA – Quais? A soldadura a topo…

CVM – A soldadura integral ainda não estava desenvolvida. Os factores referidos foram a compartimentação estanque e o facto de navegar em conserva com o «HW» donde lhe terá vindo apoio. Reparado, foi levado de Kiel para Flensburg, o que o poupou aos bombardeamentos.

No final da II GG o «HW» e o «ALS», couberam aos Americanos mas o «ALS» acabou por ser, no âmbito das compensações de guerra, cedido ao Brasil, em 1948.

RA – Que é que os terá levado a pô-lo a navegar em 44?

CVM – É referida a falta de preparação marinheira do seu pessoal.

RA – O que revela a importância que os Alemães atribuíam ao treino de vela …

CVM – E atribuem! Um grande veleiro é uma plataforma privilegiada para a formação prática de mar. O contacto mais directo com os factores ambientais e os seus efeitos, as características do navio e do trabalho manual em grupo, com desafios e consequências mais imediatas e notórias das acções de cada um promovem o espírito de equipa, as relações interpessoais, o sentido das responsabilidades, o desenvolvimento da autoconfiança e do espírito marinheiro…

RA - Trabalhar nos mastros!

CVM – Sim. Acerca da importância dos grandes veleiros como navios escola costumo dar o exemplo da Marinha Norueguesa que considero extremamente elucidativo. Com o terminar da *Guerra Fria* e a consequente redução dos meios navais, verificou-se um maior emprego de simuladores para o treino do pessoal. No entanto, alguns acidentes a bordo levaram a Marinha Norueguesa a recentrar as preocupações na formação de base. Entretanto, em 2000, quando o «GF» se encontrava a ser sujeito a uma grande modernização, a Marinha Alemã pediu o aluguer do veleiro norueguês "Statsraad Lehmkuhl" (SL) para nele fazer o tradicional embarque de cadetes.

RA – E os Noruegueses?

CVM – Reavaliaram a situação e retomaram em 2002 os embarques de cadetes naquele seu navio. Numa apresentação efectuada no final de 2005, os resultados revelavam já que o desenvolvimento da capacidade de liderança nessas 10 a 11 semanas é superior a qualquer outra actividade individual da Escola Naval e que os cadetes que participaram nestas viagens no SL obtiveram resultados mais elevados dos que os de anos anteriores.

RA – A pensar nas modernísimas fragatas espanholas «Alvaro de Bazan», as F100, que encomendaram! Que apresentação foi essa?

CVM – Foi numa reunião da *Sail Training International*, em La Coruña, Espanha. Nela foi ainda referido o interesse expresso por outros ramos das Forças Armadas Norueguesas, incluindo o embarque de uma semana, já efectuado, com elementos do Exército, no "SL".

RA – A "Guanabara"? Os Brasileiros deram-lhe algum uso?

CVM – Navegou entre 1948 e 1959, tendo realizado várias viagens de instrução, não apenas no âmbito da Marinha de Guerra, mas também da Marinha Mercante e do Colégio Militar do Brasil e efectuado o transporte de pessoal para as várias escolas de formação localizadas junto à costa.

Foi ainda empregue em acções de representação da Marinha Brasileira.

RA - Como ocorreu a transição para a nossa Armada?

CVM – Em Portugal era notória a necessidade de encontrar uma solução para a velha «Sagres», já muito degradada ...

RA – Em 1959![1]

CVM - … e, acerca da sua substituição por outro navio escola, há, aliás, um artigo muito interessante; do Cte Serra Brandão, num «Diário de Notícias» de 61, já publicado na Revista da Armada, em que a propósito da polémica entre um navio de guerra e um grande veleiro, ele defendia esta solução. Na aquisição da actual "Sagres" foi fundamental o papel do Dr. Pedro Teotónio Pereira, então Ministro da Presidência, que, como Embaixador de Portugal no Reino Unido, esteve na base da realização da primeira regata de grandes veleiros, de Torbay para Lisboa, em 1956.

RA – Cuja integração na Marinha de Guerra veio a acontecer…

CVM - ...por Portaria de 30 de Janeiro de 62, com cerimónia de aumento ao efectivo em 8 de Fevereiro[2]. O grosso da Guarnição foi buscá-lo ao Rio de Janeiro na «Corte Real».

RA – A antiga? Bem nos lembramos[3]**…**

E o resto da guarnição?

CVM – Foi de avião com o Cte Silva Horta.

RA – Não ocorreu um acidente na aterragem, no Recife, em que tiveram uma acção conspícua no salvamento de passageiros?

CVM – O Cte Silva Horta e os doze restantes elementos da guarnição que seguiam com ele a bordo e que ficaram em melhores condições após o acidente. Das 88 pessoas no avião, sobreviveram 36. Da "Sagres", faleceu um 1º Sargento…

Antes de regressar a Portugal, o navio foi ainda sujeito a intervenções e as Cruzes de Cristo foram cozidas sobre as velas notando-se, nas fotografias, a diferença entre os brancos dumas e doutras. Na Praça de Armas…

Faina durante a largada da Regata Torbay-Lisboa.

RA – Sim. Sim. Reparámos!

CVM – Até 1978 as velas, em lona, eram substituídas individualmente e as cruzes eram manufacturadas e cozidas a bordo, mas nesse ano, para a 1ª volta ao mundo, em 78/9, recebeu-se uma andaina completa, outra em 1982 – a última em lona, ainda fabricada na Cordoaria Nacional — e antes da 2ª viagem de circum-navegação, em 83/84, uma já em "dacron".

RA – A do Cte Homem de Gouveia?

Subindo aos mastros.

CVM – Exacto. Recordo em cadete de trabalhar com lona e a diferença que faz para o "dacron".

RA – Molhada parecia … pedra.

RA – E entre nós?

CVM – Na Marinha Portuguesa navegou todos os anos excepto em 1987 e 1991, anos em que sofreu, no Arsenal do Alfeite, grandes fabricos e modernizações, entre as quais um novo motor de 1.000 HP que é fisicamente muito menor que o anterior.

RA - Não era, pois, um navio exclusivamente à vela…

CVM – Não, não! Tinha motor!

RA – Com a potência do anterior.

CVM – Superior. O anterior motor tinha 750 HP

RA – Disse-nos o Cte António Gonçalves que este, hoje um raro exemplar do património industrial-marítimo, está a salvo, em Vila Franca. Museologicamente acaba por ser uma notável jogada de antecipação. No GAMMA, o Grupo dos Amigos do Museu de Marinha, precisamos de Amigos com essa garra.

Além dessa, que outras modernizações?

CVM – Várias e muito significativas. Na minha viagem ao Brasil em 1980, fomos sem ar condicionado, de que hoje dispomos, e com restrições de água... tínhamos escassos minutos para o banho nas casas de banho a vante. Agora existe gerador de osmose inversa e chuveiros junto às cobertas de cadetes. Os alojamentos dos sargentos passaram para vante da coberta dos cadetes e instalaram-se duas ETAR. Na área da segurança, foram introduzidos os sistemas de controlo das portas hidráulicas nas anteparas estanques…

RA – A chapa e as madeiras dos conveses…

À semelhança do que ocorrera nos anos 30, voltou a fazer-se viagens antes da admissão na Escola Naval?

CVM – Em 1980, não havia viagem de adaptação de candidatos e a de instrução era no fim do 1º ano. Depois, já como oficial de guarnição, apanhei viagens de adaptação de candidatos.

As de instrução de cadetes, têm variado entre o 1º, o 2º e, também, o 3º ano. Actualmente, de acordo com o que está definido, a viagem de instrução na "Sagres" é feita no final do 2º.

RA - É a que vão fazer agora?

CVM – Sim. No ano passado para dar aos candidatos, em apenas 11 dias, um retrato tão abrangente quanto possível do que é ser oficial da Marinha, fomos ao Funchal e foi muito interessante, até porque a maior parte dos candidatos nunca tinha ido à Madeira.

RA – Só por isso vale a pena concorrer à Naval!

CVM – Recordo particularmente um candidato dos Açores a dar-me as suas impressões da ilha da Madeira, que não conhecia. Esta vertente de muitos dias só a ver mar, acaba por lhes dar uma melhor ideia da nossa dimensão marítima, da natureza arquipelágica do país, tudo isso fica marcado mais profundamente.

RA – Essa era uma preocupação do Serviço Militar Obrigatório. De deslocar os jovens de forma que melhor fizessem ideia do todo na-

cional. Há tempos, numa conversa, falou-se de um Serviço Social Obrigatório, para rapazes e raparigas, que após uma fase de enquadramento militar os libertasse para acções colectivas de Serviço Público que aproveitasse, quanto possível, as suas vocações profissionais e neles desenvolvesse um interactivo sentido de Cidadania.

Essas viagens têm realmente servido o seu objectivo?

CVM – Inquestionavelmente. Agora, enquanto nas viagens de instrução os cadetes, enquadrados em funções para que foram preparados, são sujeitos a uma avaliação que tem várias componentes e que é quantificada em notas, os candidatos, que são muito mais e estão a bordo muito menos tempo, recebem uma avaliação que é apenas Apto ou Não Apto.

RA – Eles próprios farão a sua auto-avaliação?

CVM - Só fiz uma viagem de adaptação como comandante do navio mas senti, que todos a encaravam como uma etapa final de um processo em que acabavam por querer ficar.

RA – Como o souberam?

CVM – Fizemos, aliás, um opinograma para saber como este Plano de Viagem tinha sido acolhido pelos candidatos, quanto aos resultados e níveis de satisfação atingidos, à sua avaliação da utilidade da viagem em termos de percepção da sua aptidão para a vida no mar e do que a vida de oficial da Marinha embarcado envolve, em termos de experiência pessoal e marinheira, e avaliação das várias actividades, meios e interacção proporcionada. As respostas que tivemos foram muito positivas.

RA – A adaptibilidade?…

CVM – Nos primeiros dias pode ser mais difícil, mas navegando à vela o balanço é mais suave…

RA - … Lembramo-nos (no meio de risos) de camaradas que ficaram …verdes, mas depois normalizaram.

CVM - Acontece quando há logo maior agitação marítima mas, felizmente, não foi o caso. Os candidatos chegam a ser mais de 70. Quanto a cadetes em viagem de instrução, este ano, contamos ter 49, dos quais, dois angolanos, um deles do sexo feminino, e um de Cabo Verde.

RA – As viagens de adaptação estão portanto a ocorrer?

CVM – Sim.

RA – Houve outras viagens longas além das duas de circum-navegação?

CVM – Em 1992 houve a Regata «Colombo», à América, em 1993 a viagem comemorativa dos 450 anos da chegada dos Portugueses ao Japão. O meu Imediato fez essa viagem como jovem oficial.

RA - Houve também uma ida a Luanda?

CVM – Duas! Em 1966 e 68.

No cômputo geral destes 45 anos na Marinha Portuguesa o navio passou um terço desse tempo com missão atribuída fora da Base Naval de Lisboa e do qual, dois terços a navegar, sendo que 45% do tempo fê-lo à vela. Em milhas percorridas, o navio fez, em média, o equivalente a meia volta ao mundo por ano.

RA – Significativo! Ao Brasil…

CVM – Tem lá voltado, a última vez em 2000. Em 1993 foi. Na ida ao Japão foram pelo Cabo da Boa Esperança e na volta pelo Suez. Esteve em Cape Town, em Maputo e na Ilha de Moçambique.

RA – Nunca tal aconteceu antes de 1975, creio. Deve ter feito furor! Qual terá sido a reacção local?

Postos de Honra militares no gurupés.

CVM – Não sei! Aquela, foi a única vez que esteve em Moçambique. Estive várias vezes em Cabo Verde e uma vez em S. Tomé e no Príncipe, na fragata «Vasco da Gama», e fomos sempre bem recebidos.

RA – Mas a «Sagres» é um navio emblemático. Até havia uma «morna»…

CVM – Exactamente, «A Barca Sagres»! Este ano, a caminho do Recife, vamos mais uma vez ao Mindelo, o segundo porto mais visitado pela "Sagres" fora de Portugal Continental, logo a seguir ao Funchal.

Visitas no porto de St. Malo.

RA – Vão passar à vista dos minúsculos Penedos de S. Pedro e S. Paulo? Evocar a primeira viagem com Navegação Aérea Astronómica e também o Traçado Rápido de Rectas de Altura? Sobrevoei-os, de dia, a trinta e tal mil pés…

CVM – Obviamente procuramos sempre optimizar as nossas viagens…

RA – É nesta viagem que os cadetes fazem treino de Navegação Astronómica?

CVM – Sim, sim! Além de outras actividades. Interessante observar é o confronto dos jovens com a indisponibilidade de rede de telemóvel. Na viagem anterior isso era referido por vários dos cadetes que todos os dias a navegar vinham, em grupos de três, rotativamente, jantar à camarinha, comigo e mais dois oficiais, um do navio e outro da Escola Naval. Esses jantares servem para conversarmos, os conhecermos melhor e também para os habituar a um ambiente de maior formalidade e onde, no fim, fazem um pequeno discurso…

RA – Ser Oficial da Armada, *ça*, convenhamos… *oblige!* Continue por favor…

CVM - … e apercebi-me que aqueles vinte e tal dias de mar, sem comunicação com as famílias, os amigos, as namoradas e, agora, os namorados, eram motivo de alguma ansiedade mas, após concluída essa maior tirada, quando lhes perguntava, respondiam… «É muito mais fácil do que imaginávamos!»

RA – Sorrimos! Conseguir, em 1965, uma ligação telefónica de Setúbal para Lisboa levava cerca de uma hora, no mar estávamos semanas, nas Ilhas, meses e no Ultramar, anos…

CVM – Ao fim de alguns dias entramos numa rotina que esbate isso. Entre as várias actividades, existem diariamente, de manhã, *Briefings* de Navegação em que dois cadetes fazem uma apresentação da Análise e Previsão Meteorológica, e depois, mediante o nosso Plano de Navegação e das Condições, são estimulados a darem-me recomendações; se devemos continuar à vela ou passar a motor, guinar ou só bracear, içar e caçar ou carregar pano.

RA – Interessante…

CVM - Antes do jantar, temos o *Briefing* de Comando[4], envolvendo um dos quatro grupos de cadetes, em que são abordados, além dos aspectos da Navegação, os diferentes dados da Logística e do Material, incluindo na área médica, os casos verificados ou em acompanhamento, os níveis e consumos da aguada e do combustível e nos equipamentos, as avarias ocorridas e se estão a ser ou foram já reparadas. O que é curioso notar é o seu crescente interesse e cuidado em obter informações que lhes permita, para além de uma apresentação bem estruturada e ligada, formular, de uma forma prática e bem consubstanciada, uma síntese relevante e sobretudo o evoluir nas recomendações porquanto ao princípio é-lhes, naturalmente, muito difícil fazê-las.

RA- Aos poucos e poucos vão captando o essencial…

CVM - No fim deste processo fazem já recomendações muito consistentes e chamo-os e digo-lhes, «Está a ver, segui as suas recomendações e só não fiz isto ou aquilo, porque …» e explico-lhes o porquê dessa decisão, para eles perceberem que as coisas têm uma utilidade, um fim e um enquadramento e essa evolução

que lhes notamos é não só nos conteúdos mas até na forma de os apresentar, de os estruturar e de os ligar.

RA – Isso numa perspectiva pessoal?

CVM – E de trabalho em equipa. Aliás, considerando o grupo, há também uma união que tende a desenvolver-se mais no mar, em que se reforçam mais os laços à medida que se vão conhecendo e que, como eles próprios nos dizem, acabam, nalguns casos, por os aproximar mais do que o ano e meio na Escola Naval.

Tudo isso são elementos muito interessantes. Fazemos também com os cadetes exercícios de liderança[5], em termos de manobra de embarcações, das baleeiras, de remo…

Quando os deixamos de ter aqui, costumo dizer que a "Sagres" parece como quando os casais deixam de ter os filhos em casa.

RA – Fica "vazia"…

Falou-nos em oficiais da Escola Naval?

CVM – Embarca um Director de Instrução que é um oficial superior e um Comandante de Companhia que este ano é uma oficial subalterna. Os cadetes estão organizados em grupos e vão rodando pelos oficiais de quarto à ponte, são dados aos mastros e têm aulas dadas pelos oficiais do navio, incluindo trabalhos a elaborar e apresentar conforme a classe a que pertencem: Administração Naval, Engenharia Mecânica ou de Armas e Electrónica, Fuzileiros ou Marinha.

RA – Muito positivo.

CVM – Outro aspecto importante das viagens de instrução é o da Representação, que tem de ser transmitida e sobretudo vivenciada. O navio representa melhor com cadetes e a Formação dos cadetes ganha com as funções de Representação atribuídas ao navio.

RA – Como que interagem…

CVM – Mas há mais. Há dois aspectos dessa representação que podem ser tratados separadamente mas que estão profundamente interligados. Um é o próprio relacionamento interpessoal; é as pessoas criarem empatia com os outros, conseguirem comunicar com outras pessoas, estarem abertas para essa comunicação. O dia-a-dia no embarque tende a desenvolver essa capacidade entre eles e isso acaba por se repercutir nos contactos pessoais com pessoas exteriores ao navio em terra e a bordo, aquando das recepções, das visitas ao navio e até quando essas pessoas (VIPS, OCS, etc.) embarcam connosco.

RA – Sem dúvida!

CVM – Aliás, hoje os jovens, sobretudo, são motivados a ficarem atrás dum computador, a comunicar por msg's e por isso é importante estimular esse convívio e eu penso que o ambiente vivido num grande veleiro favorece esse relacionamento interpessoal.

RA – O outro?

CVM – Depois, há todo o aspecto mais específico da Representação. O de as pessoas assumirem um papel em que elas são mais do que elas próprias. É claro que só se consegue dar este segundo passo quando o primeiro já está assimilado. Às vezes começam, um pouco, até por observar.

O simples facto deste navio, quando chega a um porto, ter, por si só, uma forte acção de Representação facilita que se apercebam melhor do que se espera deles, o que lhes permite irem-se, pouco a pouco, familiarizando com esta vertente acrescida do relacionamento que a Representação implica pois, como sabemos, passa por outras múltiplas nuances.

Recepção no Rio de Janeiro em 6 de Setembro de 2007.

RA – Ainda me lembro de duma visita que fiz a um Aviso, com os meus Pais, tinha eu oito anos[6]. Há a representação em portos nacionais e talvez com mais impacto no estrangeiro?

CVM – A forma como encaramos os vários portos é sempre a mesma. Tentamos sempre fazer o melhor, ter sempre o navio na melhor forma, responder da melhor maneira, enfim, receber bem, sempre, e transmitir uma boa imagem o que só se consegue quando essa atitude faz parte da nossa forma intrínseca de estar e de actuar. É a única maneira de melhor assegurar que a Representação seja feita como deve ser feita.

RA – Falaram-nos das filas em St. Malo. Não só de imigrantes…

CVM - Este navio, para além de ser um veleiro, com todos os símbolos fortes que incorpora; o nome, «Sagres», o Infante D. Henrique, como Carranca, as Cruzes de Cristo, nas velas, que ligam tudo à nossa maritimidade, à nossa História, à época áurea dos nossos Descobrimentos, sensibiliza-nos a todos e, mais do que nos sensibilizar, a todos nos mobiliza.

O Comandante Vale Matos.

RA – Uma vez[7], fomos guiados por cadetes e sentimos neles um empenho, uma satisfação, um aprumo, talvez uma legítima vaidade, que encantou o nosso grupo e já deveriam estar saturados de tantos, como nós, desconhecidos.

CVM - A "Sagres" é, para além de navio escola, uma embaixada itinerante da Marinha e de Portugal, transportando com ela, não só a evocação do nosso passado comum, mas principalmente jovens que terão nas suas mãos o dia de amanhã. É para esse futuro, com os pés assentes no presente, que todos trabalhamos dia-a-dia; para que a "Sagres" continue a levar longe e bem alto o nome da Marinha e de Portugal e para que os jovens de hoje possam vir a ser os grandes marinheiros e marinheiras de um amanhã em que o mar seja também cada vez mais elemento de ligação, identidade e projecção nacional, para bem de todos e da realização pessoal de cada um.

RA - Não falámos da sua Guarnição mas depois do que observámos há semanas, quando do embarque de convidados das Jornadas do Mar da Escola Naval, deduzimos que todos viverão de modo muito intenso e contagiante o espírito do navio tal como no filme «Eram Duzentos Irmãos»[8] se tentou recriar.

A Revista da Armada e os seus leitores orgulhar-se-ão da sua «Sagres», muito mais do que um casco com um número de ordem porque motivados desde dentro, dão, agora em Português, expressão ao melhor que nós somos como pessoas e mesmo, acreditassem mais nele, como Povo.

Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

Fotos:
CTEN Maurício Camilo, 1TEN Castro Afonso,
1SAR A Gonçalves Mendonça e 1MAR E Escusa Branco

Notas

[1] Uma vedeta, ao encostar, meteu-lhe dentro uma fieira de rebites e o Curso de «Duarte Pacheco», então embarcado, entrou em doca seca antes de iniciar a sua primeira viagem que foi também o seu primeiro embarque.

[2] Presente o G/M EMQ Roque Martins.

[3] A que teve a artilharia anti-aérea de maior calibre em Portugal - 127 mm! Fomos seu Chefe do Serviço Técnico de Artilharia em 1964/5! Fazíamos, com a "irmã" (a «Diogo Cão»), a anterior Esquadrilha de Submarinos e a FAP, o treino NATO da Armada.

[4] Há hoje, também, uma maior preocupação em integrar todos os oficiais, afinal o Estado Maior, através do *Briefing* do Comando como observámos na actual «Corte Real», durante um trânsito da STANAVFORLANT entre a Alemanha e a Noruega.

[5] A Liderança era nos anos 50 uma pesquisa meramente pessoal. Ainda temos muitos dos livros que líamos, seguíamos e divulgávamos. Cremos que hoje a Formação Pessoal e Social é mais cuidada, independentemente de nos parecer que seja mais necessária. E mais profissionalizante a Formação, nomeadamente para Comando…

[6] Em Lourenço Marques, a um dos nossos Avisos de 1ª Classe, em 1948, quando junto duma das «Oërlikon», a EB, o Artilheiro que nos acompanhava, um homem já maduro, solenemente lhes revelou que «temos agora um equipamento que vê os navios de noite». Há sessenta anos!

[7] Há uns bons anos, numa concentração de veleiros que ocorreu em Lisboa, estava a «Sagres» aberta ao público, já noite, na doca do Espanhol, quando resolvemos metermo-nos na bicha para, com uma amiga de minha Mulher visitarmos o navio.

[8] De Armando Vieira Pinto, em 1952, tendo por argumento uma viagem de cadetes na «Sagres».

NAVIO-ESCOLA "SAGRES"

Setenta Anos, Setenta Efemérides

Como é sabido, nem todas as pessoas logram atingir a provecta idade de setenta anos. No entanto, este número é seguramente muito mais invulgar e reduzido quando tratamos de navios. Constituindo o navio-escola *Sagres* objecto central do nosso estudo há mais de uma década, julgámos pertinente divulgar, por esta ocasião, uma lista das efemérides que marcaram as três vidas do *ex-libris* da Marinha Portuguesa – *Albert Leo Schlageter* (1937-1948); *Guanabara* (1948-1962); e *Sagres* –, precisamente no mês em que ele acede, por direito próprio, ao restritíssimo clube de veleiros septuagenários. Julgamos que este facto poderá constituir uma preciosa ajuda para que doravante todos o conheçamos melhor, podendo, eventualmente, alguma destas datas, servir de pretexto a uma qualquer comemoração a bordo, nomeadamente no decurso das longas e exigentes navegações. Isto, claro está, na falta de motivo melhor. Cumpre em qualquer dos casos realçar que nem todas as datas são festivas, pelo que as de carácter mais aziago nos devem ajudar a reflectir quanto à essência do que significa andar no mar e quais os requisitos a que deve atender um verdadeiro navio-escola. Por genuíno acaso, o número de datas a que chegámos soma também o bonito número de setenta, quiçá uma por cada vela do merecido bolo de aniversário, que seguramente todos ajudaremos a apagar no próximo dia 30 de Outubro.

Que contes muitos e melhor navegados, preferencialmente à vela, são os nossos votos!

22 de Janeiro de 1982 – Pela primeira e única vez na sua história o navio entrou no Golfo Pérsico.

25 de Janeiro de 1949 – Chegada a Montevideu, capital do Uruguai, primeiro e único porto estrangeiro visitado pelo *Guanabara*. Nesta mesma data, mas em 1982, o navio atraca em Abu Daby, nos Emiratos Árabes Unidos, primeiro porto visitado no Golfo Pérsico.

30 de Janeiro de 1962 – Data da portaria nº18997, em que o navio-escola *Sagres* é aumentado ao efectivo da Marinha Portuguesa.

3 de Fevereiro de 1979 – Primeira passagem do navio pelo Estreito de Malaca, e consequente estreia da navegação pelo oceano Índico, durante a primeira viagem de circum-navegação (1978-1979).

8 de Fevereiro de 1962 – Cerimónia de incorporação do navio-escola *Sagres* na Marinha Portuguesa, que decorreu no Rio de Janeiro. Neste mesmo dia é içada pela primeira vez a Bandeira Portuguesa e o então Capitão-tenente Silva Horta toma posse como primeiro Comandante do navio, depois de haver sido o último Comandante da antiga *Sagres*.

10 de Fevereiro de 1938 – Início das provas de mar do *Albert Leo Schlageter*, no rio Weser, em Hamburgo.

12 de Fevereiro de 1938 – Aumento ao efectivo do *Albert Leo Schlageter,* na *Kriegsmarine*.

14 de Fevereiro de 1938 – O *Fregattenkapitän* Bernhard Rogge, primeiro Comandante do *Albert Leo Schlageter,* assume o comando do navio, depois de haver comandado o *Gorch Fock*. Neste mesmo dia o navio efectua a primeira travessia do canal de Kiel.

24 de Fevereiro de 1938 – Provas de estabilidade do *Albert Leo Schlageter,* em Kiel. Neste mesmo dia, mas em 1979, dá-se a chegada do navio-escola *Sagres* a Mormugão (Goa), tendo sido o primeiro navio da Marinha Portuguesa a visitar aquele país, depois da anexação dos antigos territórios portugueses pela Índia, em 1961.

26 de Fevereiro de 1962 – Início da primeira docagem da *Sagres,* ainda no Rio de Janeiro.

20 de Março de 1938 – Largada do *Albert Leo Schlageter* de Brunsbuttel, para a primeira viagem de instrução.

22 de Março de 1984 – Final da segunda volta ao mundo (1983-1984) do navio-escola *Sagres*.

23 de Março de 1938 – Colisão do *Albert Leo Schlageter* com o navio-vapor *Trojan Star*, da *Blue Star Line,* no estreito de Dover.

27 de Março de 1938 – Início da primeira docagem do *Albert Leo Schlageter,* em Hamburgo, com vista à reparação dos danos provocados aquando da colisão com o *Trojan Star*.

31 de Março de 1975 – Início da primeira docagem do navio-escola *Sagres* na doca-seca do Arsenal do Alfeite.

1 de Abril de 1979 – Primeira passagem do navio-escola *Sagres* no canal de Suez, no sentido leste-oeste, data em que simultaneamente se estreia a navegar no Mar Mediterrâneo. Neste mesmo dia, mas em 1977, atraca em Hamburgo, onde participa nas comemorações do centenário da *Blohm & Voss,* estaleiro alemão onde havia sido construído quarenta anos antes.

18 de Abril de 1962 – Início das primeiras provas de mar do navio-escola *Sagres*, no Rio de Janeiro.

19 de Abril de 1993 – Início da viagem ao Japão (1993-1994), aquela em que até à data o navio-escola *Sagres* percorreu uma maior distância, num total de milhas 33.842 milhas.

20 de Abril de 1938 – Chegada do *Albert Leo Schlageter* ao primeiro porto estrangeiro, Santa Cruz de Tenerife nas ilhas Canárias.

25 de Abril de 1962 – Largada do navio-escola *Sagres* do Rio de Janeiro com destino a Lisboa, na sua primeira viagem com a bandeira portuguesa.

30 de Abril de 1962 – Chegada a Recife, primeiro porto estrangeiro visitado pelo navio-escola *Sagres*. Neste mesmo dia, mas em 1979, o navio conclui a sua primeira volta ao mundo (1978-1979).

3 de Maio de 1963 – Pela primeira vez o navio-escola *Sagres* dobra a Ponta de Sagres, encontrando-se embarcados os cadetes do curso *Luís de Camões*.

4 de Maio de 1982 – Início da viagem aos Estados Unidos com participação, no regresso, na regata Newport/Lisboa. Até à data esta foi a viagem em que o navio atingiu a maior percentagem de navegação à vela, com uns impressionantes 80%.

12 de Maio de 1938 – Chegada do *Albert Leo Schlageter* a Port of Spain, primeiro porto fora da Europa praticado pelo navio. De salientar que quarenta anos depois, já com a bandeira portuguesa, no decurso da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979), a *Sagres* volta a fazer escala na capital de Trinidad e Tobago, agora no dia 1 de Agosto de 1978.

25 de Maio de 1965 – Primeira passagem do Equador do navio-escola *Sagres,* no sentido norte-sul.

26 de Maio de 1962 – Primeira passagem do Equador do navio-escola *Sagres,* no sentido sul-norte.

3 de Junho de 1962 – Chegada ao Mindelo em Cabo Verde, para todos os efeitos à época, o primeiro porto nacional visitado pelo navio-escola Sagres.

5 de Junho de 1964 – Início da primeira regata (Lisboa/Bermuda) em que o navio-escola *Sagres* participa, seguindo embarcado o famoso escritor australiano Alan Villiers.

12 de Junho de 1963 – Data da chegada do navio-escola *Sagres* a St. Malo, primeiro porto da Europa visitado com a bandeira portuguesa.

16 de Junho de 1962 – Chegada do navio-escola *Sagres* ao Funchal, constituindo-se assim como o primeiro porto português visitado, ainda antes da chegada a Lisboa.

19 de Junho de 1963 – Data do primeiro regresso à Alemanha, quinze anos depois e com a bandeira portuguesa, tendo atracado durante dois dias em Brunsbuttell, com a finalidade de atravessar o canal de Kiel.

21 de Junho de 1963 – Primeira travessia do canal de Kiel pelo navio-escola *Sagres,* no sentido oeste-leste.

23 de Junho de 1962 – Chegada do navio-escola *Sagres* a Lisboa, data em que, também pela primeira vez, o navio pratica um fundeadouro nacional, desta feita em Cascais, tendo, depois de entrar a barra, fundeado no Quadro dos Navios de Guerra (QNG). Neste mesmo dia, mas em 1978, teve início a primeira volta ao mundo do navio-escola *Sagres* (1978-1979), a mais longa viagem realizada pelo navio até à data, num total de 311 dias.

24 de Junho de 1993 – Chegada do navio-escola *Sagres* a Cape Town, África do Sul, porto mais meridional visitado pelo navio.

27 de Junho de 1962 – Data em que o navio-escola *Sagres* atraca pela primeira vez em Lisboa, tendo sido o cais da Doca de Marinha o local então escolhido.

29 de Junho de 1993 – O navio-escola *Sagres* dobra, pela primeira e única vez, o cabo da Boa Esperança.

Arquivo NRP Sagres

30 de Junho de 1962 – Pela primeira vez os dois navios-escolas atracam de braço-dado, o actual navio-escola *Sagres* e o navio-depósito *Santo André,* antiga *Sagres.* Cinco anos mais tarde, em 1967, a *Sagres* pratica pela primeira vez o canal de Cape Cod, no sentido norte-sul.

1 de Julho de 1963 – Primeira travessia do canal de Kiel pelo navio-escola *Sagres,* no sentido leste-oeste. Quarenta anos mais tarde, em 1983, o navio-escola *Sagres* inicia neste mesmo dia a sua segunda viagem de circum-navegação (1983-1984).

3 de Julho de 1948 – Formalização da cedência do *Albert Leo Schlageter* à Marinha do Brasil.

4 de Julho de 1948 – Içada pela primeira vez a bandeira do Brasil no ainda *Albert Leo Schlageter,* em Bremerhaven. Nesse mesmo dia deu-se início ao reboque do *Albert Leo Schlageter* para o Rio de Janeiro.

12 de Julho de 1964 – Data da chegada do navio-escola *Sagres* a Nova Iorque, primeiro porto visitado na América do Norte.

14 de Julho de 1973 – Data do primeiro regresso do navio-escola *Sagres* a Hamburgo, local onde foi construído, e onde havia estado pela última vez em 1939.

15 de Julho de 1937 – Início da construção do *Albert Leo Schlageter* nos estaleiros da *Blohm & Voss,* em Hamburgo.

21 de Julho de 1959 – O *Guanabara* conclui a última viagem, ao serviço da Marinha do Brasil.

24 de Julho de 2004 – O navio-escola *Sagres* conclui a sua mais longa tirada entre Baltimore e Portimão num total de 3.290 milhas.

25 de Julho de 1978 – Pela primeira vez o navio-escola *Sagres* atravessa o canal de Cape Cod, no sentido sul-norte.

28 de Julho de 1982 – O navio-escola *Sagres* vence a regata Newport/Lisboa e conclui a tirada com maior duração, num total de 31 dias de mar. Neste mesmo dia, mas em 1999, ocorre a queda ao mar e desaparecimento do Marinheiro Nuno dos Santos Marques, a cerca de 270 milhas a leste dos Açores, na posição φ=38º 26'.27 N; L=019º 18'.36 W.

6 de Agosto de 1948 – O *Albert Leo Schlageter* chega a reboque ao Rio de Janeiro.

11 de Agosto de 2004 – Primeira e única travessia do canal de Corinto pelo navio-escola *Sagres,* encontrando-se embarcados o Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, e o então Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vidal Abreu.

22 de Agosto de 1978 – Primeira travessia do canal do Panamá pelo navio-escola *Sagres*, no sentido leste-oeste, data em que também pela primeira vez entra no oceano Pacífico.

29 de Agosto de 1962 – Primeira docagem do navio num estaleiro nacional, que teve lugar na doca nº2 da CUF, na Rocha Conde d'Óbidos.

3 de Setembro de 1978 – Chegada do navio-escola *Sagres* a Acapulco, México, primeiro porto visitado no Pacífico.

8 de Outubro de 1948 – Início da primeira docagem do *Guanabara,* no Rio de Janeiro. Em 1962, já com Bandeira Portuguesa, começa neste dia a primeira viagem de instrução do navio-escola *Sagres,* com os cadetes do curso *Luís de Camões.*

16 de Outubro de 1963 – O navio chega a Ponta Delgada, primeiro porto visitado no arquipélago dos Açores.

27 de Outubro de 1948 – Incorporação do navio-veleiro *Guanabara* na Marinha do Brasil. Neste mesmo dia, o então Capitão-de-fragata Pedro de Araújo Suzano toma posse como primeiro Comandante do navio.

10 de Outubro de 1961 – Assinatura do contrato de venda do *Guanabara* a Portugal.

30 de Outubro de 1937 – Lançamento à água do *Albert Leo Schlageter*, em Hamburgo.

9 de Novembro de 1975 – Chegada do navio-escola *Sagres* a Leningrado na União Soviética, actual S. Petersburgo, porto mais setentrional visitado pelo navio.

14 de Novembro de 1944 – Colisão do *Albert Leo Schlageter* com uma mina, no Mar Báltico, cerca de 20 milhas a nordeste da ilha de Rüggen.

16 de Novembro de 1992 – Primeira e única travessia do canal do Panamá, no sentido oeste-leste, pelo navio-escola *Sagres*.

25 de Novembro de 1978 – Primeira passagem da Linha de Mudança de Data pelo navio-escola *Sagres,* no sentido leste-oeste, aquando da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979). Na segunda volta ao mundo (1983-1984) esta passagem teve lugar no dia 1 de Outubro de 1983.

30 de Novembro de 1960 – O *Guanabara* é formalmente abatido ao efectivo dos navios da Marinha do Brasil.

2 de Dezembro de 1936 – Assinatura do contrato de construção do *Albert Leo Schlageter,* entre a *Kriegsmarine* e os estaleiros da *Blohm & Voss,* em Hamburgo.

5 de Dezembro de 1992 – Maior número de milhas à vela (55,9) percorridas num quarto (16h00-20h00) pelo navio-escola *Sagres,* a que corresponde uma velocidade média de 13,98 nós, efectuada na tirada entre a Bermuda e Lisboa, a concluir a viagem que se prolongou por oito meses.

8 de Dezembro de 1948 – Início da primeira viagem de instrução do *Guanabara,* ao serviço da Marinha do Brasil.

15 de Dezembro de 1978 – Chegada a Tóquio, Japão, primeiro porto da Ásia visitado pelo do navio-escola *Sagres.*

17 de Dezembro de 1948 – Chegada do *Guanabara* a Recife, primeiro porto escalado pelo navio.

25 de Dezembro de 1978 – Primeiro e único dia de Natal cumprido a navegar, entre Tóquio e Nagasaki, no decurso da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979). Aquando da viagem ao Médio Oriente (1981-1982) o Natal foi celebrado em Port Said, Egipto, e na segunda volta ao Mundo (1983-1984), por esta ocasião, o navio encontrava-se atracado em Macau. Já na viagem ao Japão (1993-1994) o dia de Natal foi celebrado em Mormugão (Goa), na Índia.

29 de Dezembro de 1981 – Primeira e única passagem do Canal de Suez, no sentido oeste-leste, pelo navio-escola *Sagres*.

31 de Dezembro de 1978 – Primeira passagem de ano fora de Portugal, com o navio atracado em Nagasaki, Japão, durante a primeira volta ao Mundo (1978-1979). Na viagem ao Médio Oriente (1981-1982), na segunda viagem de circum-navegação (1983-1984) e na viagem ao Japão (1993-1994), este momento foi festejado a navegar.

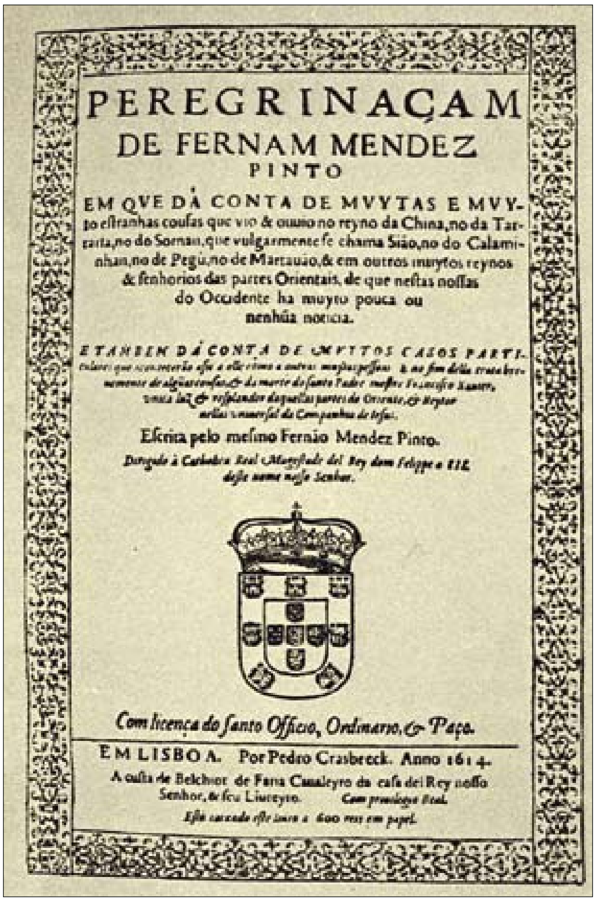
António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Fernão Mendes Pinto

Quando se fala da gesta portuguesa no Extremo Oriente, neste período que antecede a fundação de Macau, imediatamente vem à memória a figura de Fernão Mendes Pinto e as suas Peregrinações. A obra que nos deixou escrita – e que tanta controvérsia levantou ao longo dos séculos – é o espelho dessa gente lusa que viveu um pouco ao sabor do destino, pelos mares da China e do Japão, comerciando por aqui e acolá, perdendo-se e reencontrando-se pelas vielas conturbadas de um mundo desordenado. Um mundo onde nada é definitivo, nada é seguro, nada é perene e as fronteiras que podia separar a riqueza e a glória da desgraça e do sofrimento eram tão ténues e fugazes como o aparecimento súbito de um tufão ou como o fugaz estalar de dedos de um mandarim ambicioso. As relações oficiais entre Portugal e a China comprometeram-se em 1522 – como foi dito – mas o *Celeste Império* não podia viver cercado pelas suas próprias leis, pretendendo continuar a consumir os produtos que lhe chegavam através do mar. A falta de percepção da realidade concreta vivida ao sabor dos ventos e correntes do Sueste Asiático não foi exclusiva da corte em Lisboa, e teve o seu contraponto em Pequim, num espaço, aliás, mais complexo e mais difícil de moldar.

A China da primeira metade do século XVI consumia vários produtos que estavam à mão dos portugueses, em regiões onde o seu poder naval era decisivo. E um desses produtos era a pimenta, que comprava em muito maior quantidade do que toda a que passava à Europa, fosse pela via do Cabo da Boa Esperança, fosse pela via que nunca se fechou no Médio Oriente. Por isso era normal que, apesar das proibições, essa especiaria acorresse a vários pontos da costa chinesa, alimentando um comércio clandestino de dimensões inimagináveis. Um comércio onde os portugueses aventureiros, como Fernão Mendes Pinto, ganharam as suas próprias raízes e influências, nalguns casos enriquecendo, noutros perdendo a vida ou arrastando-a cruelmente nos cárceres chineses. Uma parte dessa pimenta passava por Malaca, vinda do Malabar, do Coromandel ou do Achém, mas a maior porção circulava directamente para China, entrando pelos portos das províncias do sueste, do Guangdong e Fujien. Se passava por Malaca, pagava os direitos alfandegários de que vivia a feitoria, e com que financiava o carregamento das naus de cravo, noz moscada e macis que iam para a Índia e para Lisboa; se não passava, não dava lucro à coroa, que também não tinha meios para policiar os mares da Insulíndia cruzados por centenas de juncos de carga. Por isso, os capitães portugueses também o toleravam.

Criou-se, portanto, uma situação dúbia que favoreceu o aventureirismo de muitos portugueses de então e que foi a fonte de muitas fortunas: comprar pimenta (e outros produtos) onde quer que a havia, e transportá-la em juncos até ao rio de Cantão ou até alguma das ilhas vizinhas, onde não chegava o poder central de Pequim, e onde as autoridades costeiras pactuavam com um negócio que lhes trazia grandes proventos. E quando, pelos anos trinta do século XVI, o conflito entre a Coreia e o mundo nipónico fechou a via comercial em que circulava a prata japonesa, abriu-se mais uma profícua porta de contrabando, onde os portugueses voltavam a ter um papel decisivo. Desta vez, através de Fujien, província a norte de Cantão, mais perto das ilhas de Ryu Kyu (as ilhas dos Léquios, entre Taiwan e o Japão) e do país do Sol Nascente.


PEREGRINAÇAM
DE FERNAM MENDEZ
PINTO
EM QVE DÁ CONTA DE MVYTAS E MVYto estranhas cousas que vio & ouuio no reyno da China, no da Tartaria, no do Sornau, que vulgarmente se chama Sião, no do Calaminhan, no de Pegù, no de Martauão, & em outros muytos reynos & senhorios das partes Orientais, de que nestas nossas do Occidente ha muyto pouca ou nenhũa noticia.

E TAMBEM DÁ CONTA DE MVYTOS CASOS PARTIculares [illegible]

Escrita pelo mesmo Fernão Mendez Pinto.

Com licença do Santo Officio, Ordinario, & Paço.

EM LISBOA. Por Pedro Crasbeeck. Anno 1614.

Frontispício da 1ª edição da "Peregrinação", de Fernão Mendes Pinto.

Não é difícil imaginar a vida desses homens que compravam o seu pequeno espaço a bordo dos juncos e viajavam numa semi-clandestinidade, sempre no "fio da navalha" e na esperança de um dia poderem regressar a Portugal com a fortuna amealhada. Foi esta – estou em crer – a vida de Fernão Mendes Pinto. O texto que escreveu – depois de ter regressado a Portugal, estando já a viver pacatamente na sua Quinta do Pragal (Almada) – pode ser uma amálgama de factos mal datados, incorrectos nos pormenores, fantasiosos e exagerados, mas isso não é mais do que o espelho da sua própria vida.

E não me parece que adiante muito dizer que escreveu de memória e que não tinha presente muitos dos factos de que fala – como fazem alguns comentadores. Não é relevante. O seu livro não pode ser lido como um relato de factos mas de aventuras: as aventuras de um marinheiro que andou pelos mares da Índia e da China durante vinte e um anos. E todos nós sabemos o que são "as aventuras dos marinheiros". Todos nós ouvimos o que nos contou a geração anterior à nossa, e uma parte do que ela própria ouviu de outra e de outra. Se hoje nos rimos quando se fala de "sudoeste rijo" é por isso mesmo: porque em tempos se falava do "sudoeste rijo" como se o vento nessa altura fosse diferente do que é hoje, e como se as novas gerações nunca pudessem vir a saber e a experimentar como eram valentes os homens de então. E Fernão Mendes Pinto é essencialmente isso: um velho marinheiro que nos quer dizer como os temporais do tempo dele eram muito piores que os de agora; que os piratas da China eram tantos como já não há, e tão cruéis como nunca se viu; que a sua vida foi feita de sacrifícios e privações como os leitores nunca poderão imaginar. Mas, se descontarmos tudo isto e soubermos ler *A Peregrinação* com a atenção que merece, verificamos que é um dos testemunhos mais vivos e reais da vida do mar naquele tempo. As noites de chuva, o vento que rasga velas, as amarras que se partem, os navios que vão à garra, as surriadas, as vagas que varrem o convés, o sono, o cansaço, a fome, o medo, todos eles são legítimos e verdadeiros como não é fácil de encontrar noutra documentação.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

ALMIRANTE FERNANDO DE OLIVEIRA PINTO

MARINHEIRO NOTÁVEL NO MAR E EM TERRA, NA PAZ E NA GUERRA

Desde há muito as opiniões têm-se dividido entre os adeptos da generalização e os da especialização. Reconheço que existem vantagens e desvantagens em cada uma das opções mas, pessoalmente, talvez por a minha carreira naval ter sido francamente variada, desperta-me sempre interesse conhecer a biografia de oficiais dito generalistas.

Fernando de Oliveira Pinto é um desses exemplos.

Nos derradeiros anos da Monarquia, em 1906, após frequentar o Colégio Militar, ingressa na Escola Naval tendo, em 1909, ao terminar o período académico, embarcado no cruzador "S. Gabriel", o primeiro navio português em que foi montado um equipamento de TSF e o que efectuou a primeira viagem de circum-navegação, iniciada em 11 de Dezembro de 1909. Cite-se o facto curioso do navio ter tomado conhecimento em Manila da implantação da República e hasteado, pela primeira vez, a nova bandeira nacional em Timor.

No dia 14 de Outubro, a navegar de Zamboanga para Díli, consta no Diário Náutico do "S. Gabriel" que *houve uma aula primária e prelecção geográphica pelo guarda-marinha Oliveira Pinto.* É o primeiro registo da sua actividade pedagógica a qual, mais tarde, havia de exercer na Escola Naval durante um largo período.

Em Janeiro de 1911 Oliveira Pinto passa no porto de Lourenço Marques à canhoneira "Diu", navio a prestar serviço na Estação Naval de Moçambique. Em Setembro, mês em que é promovido a 2º tenente, regressa a Lisboa, depois de uma ausência durante a qual cruzou o Atlântico, o Pacífico e o Índico e conheceu o então Ultramar Português, mais detalhadamente Moçambique.

Seguiram-se três anos, com um intervalo de Dezembro de 1912 a Janeiro de 1913 em que foi Delegado Marítimo de Sesimbra, de embarque em vários navios, na maioria cruzadores em comissão nas águas do Continente. Em Setembro e Outubro de 1914 é Ajudante de Ordens do Administrador dos Serviços Fabris, nome como era designado o responsável pelo Arsenal da Marinha.

Foto Arquivo de Marinha

Guarda-Marinha Fernando de Oliveira Pinto.

Entretanto, em Julho, a Grande Guerra tinha eclodido na Europa e logo no mês seguinte, os alemães, que cobiçavam Angola e Moçambique, atacam o posto militar português de Mazuía, na fronteira do Rovuma e matam o respectivo comandante, um sargento de Marinha, que foi o primeiro militar português a morrer em combate na Grande Guerra. Em Setembro acontece uma grave ocorrência no sul de Angola com uma força militar vinda do Sudoeste Alemão. Torna-se necessária a rápida ocupação efectiva do território, especialmente na região de Cuanhama aonde as forças portuguesas nunca tinham ido, apesar de estar dentro das fronteiras angolanas. Assim, é constituído o Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola, do qual o 2º Tenente Oliveira Pinto faz parte. A força desembarca em Moçâmedes a 23 de Novembro de 1914 e terá acções de combate em Tchipilongo, em Maio do ano seguinte e na Môngua, em Agosto [1]. No dizer do historiador francês René Pélissier *o combate de Môngua constitui a maior batalha campal jamais realizada por um colonizador europeu contra um poder de estado negro-africano a sul do Saará desde a vitória etíope contra os italianos a 1 de Março de 1896* [2].

Foto Museu de Marinha

Cruzador "S. Gabriel".

Recorde-se que o General Pereira D'Eça, comandante da coluna militar onde estava integrado o Batalhão de Marinha, no relatório do combate dedica uma especial atenção a esta força afirmando, entre outros predicados, que ela *foi, sem o maior exagero, uma unidade de elite, cuja têmpera ficou definida dizendo que foi a mais resistente nas marchas a mais esforçada nos combates.*

O comportamento do Tenente Oliveira Pinto durante o combate de Môngua mereceu do Ministro das Colónias o seguinte louvor: *Distinguiu-se pela inteligência, energia, actividade, resistência à fadiga, espírito disciplinador em todos os serviços e ainda valentia que deu provas nos combates travados no Cuanhama em especial na direcção das cargas executadas pelo seu pelotão no combate de 20 de Agosto.* Foram-lhe então concedidas as medalhas de prata de valor militar e da cruz de guerra de 1ª classe. Após a ocupação da região do Cuanhama, que culmina com o içar da Bandeira Nacional em Ngiva, na embala do soba, a 5 de Setembro de 1915, o Batalhão de Marinha regressa, no mês seguinte , a Lisboa e o 2º Tenente Oliveira Pinto retorna à vida de bordo.

A requisição dos navios alemães, surtos em portos nacionais, leva à declaração de guerra por parte da Alemanha, a 9 de Março de 1916. Portugal entra na guerra! A Divisão Naval de Defesa e Instrução intensifica a actividade e Oliveira Pinto, que ascende a 1º tenente em Setembro de 1917, presta serviço na Divisão, na Defesa Marítima e nos Serviços de Barragem. Embarca no cruzador auxiliar "Pedro Nunes" em Outubro e Novembro desse ano. Foi uma das oito viagens que o navio fez para Brest ao serviço do Corpo Expedicionário Português. O "Pedro Nunes" era escoltado por contratorpedeiros portugueses e ingleses escalando habitualmente, na viagem de regresso, Plymouth. Neste porto e no de Brest ficou conhecido por *navio fantasma* visto, apesar de navegar em águas infestadas por submarinos alemães, nunca ter sido atacado. Embarca depois no contratorpedeiro "Tejo" que comboia di-

versos navios no percurso Lisboa-Funchal. Caber-lhe-á parte do louvor dado pelo Major-General da Armada às guarnições do "Pedro Nunes" e do "Tejo".

Em Agosto de 1918 tem o seu primeiro comando no mar, o caça-minas "Augusto Castilho" e a 21 desse mês escoltando o vapor "Sam Miguel", do Funchal para Lisboa, com nevoeiro denso, avista nas proximidades do Cabo Raso, às 6 horas e 30 minutos, um grande submarino inimigo em meia imersão, rompe então fogo contra ele, que apesar de navegar a toda a velocidade é atingido por três granadas, duas na torre e uma no costado, adornando para bombordo e desaparecendo rapidamente. É agraciado com a cruz de guerra de 2ª classe pela *coragem e decisão que demonstrou no dia 21-8-918 sendo Comandante do caça-minas "Augusto Castilho" quando ao largo do Cabo Raso, este navio atacou com tiros de peça um submarino de grandes dimensões.*

Mais tarde, a 14 de Outubro, seria também o "Augusto Castilho" camboiando ainda o "Sam Miguel" do Funchal para Ponta Delgada, que trava combate com um submarino alemão, tendo o caça-minas sido afundado e o seu comandante, 1º Tenente Carvalho Araújo, morto. Este oficial fez inicialmente parte do Batalhão de Marinha em Angola mas por razões de saúde regressou a Lisboa. Curiosa a coincidência de situações entre o herói de Môngua e o do "Augusto Castilho". Quiz o destino que Oliveira Pinto sobrevivesse à guerra, terminada a 11 de Novembro de 1918 e durante a qual em terra, tinha ganho as medalhas de valor militar e da cruz de guerra e no mar, a segunda cruz de guerra. Para um jovem 1º tenente era um brilhante início de carreira.

No ano de 1919 é-lhe ainda concedida a medalha de coragem, abnegação e humanidade em *atenção aos relevantes serviços prestados como comandante de unidade mobilizada a cargo de quem estava a vigilância marítima e a rocega de minas, evitando a perda de muitas vidas devido ao seu muito zêlo, altruísmo e abnegação.*

Ao concluir o comando do "Augusto Castilho", no fim de Agosto de 1918, é nomeado instrutor de uma turma do 1º ano do Curso Elementar de Pilotagem da Escola Naval. Será longa a sua permanência na Escola, durará cerca de duas décadas. Embarca por curtos períodos em viagens de aspirantes, com a excepção de Outubro de 1930 até ao mesmo mês do ano seguinte, ano da sua promoção a capitão-tenente, em que presta serviço como oficial imediato do cruzador "Carvalho Araújo". Foi uma difícil e delicada missão – a participação nas medidas de repressão da Revolta da Madeira e dos Açores, em Abril de 1931 – tendo a força de desembarque do cruzador sido determinante para a rendição dos revoltosos de Angra do Heroísmo.

Foto Museu de Marinha

O 2º Tenente Oliveira Pinto, porta-bandeira do Batalhão de Marinha Expedicionário a Angola.

Voltando à actividade no ensino, a partir de 1918, do 1º Tenente Oliveira Pinto, dos sucessivos louvores que recebeu transcreve-se o último, já capitão-de-fragata posto a que tinha sido promovido em 1937, dado pelo 1º Comandante da Escola Naval em Agosto de 1939. *Deixando hoje de prestar serviço nesta Escola o capitão-de-fragata Fernando de Oliveira Pinto que desde 1918 a 1930 exerceu o cargo de instrutor e de 1931 em diante ocupou o lugar de professor do 4º grupo, acumulando no ano lectivo de 1937-1938 com a regência dos cadetes do 2º grupo, louvo o referido oficial pela sua dedicação à educação e ao ensino dos alunos da Escola Naval, missão em que relevou elevadas qualidades.*

Foto Museu de Marinha

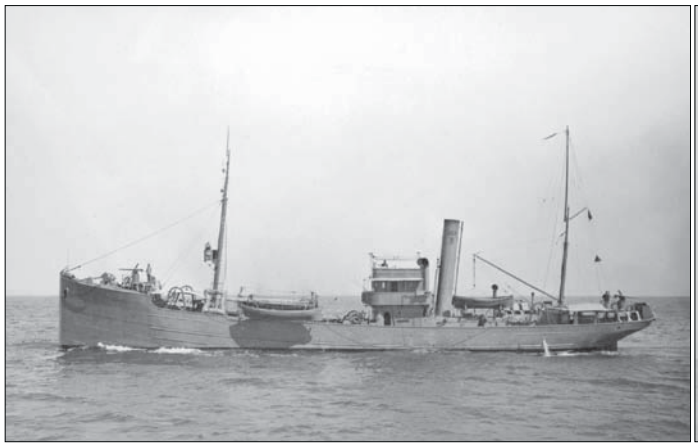
Içar da Bandeira Nacional em Ngiva.

Os anos 30 do século XX foram marcantes para a Marinha. Em 1933 chegaram as primeiras unidades navais, os avisos de 2ª classe, do Programa Naval "Magalhães Correia" e em Janeiro de 1936, com a tomada de posse do novo Ministro, Capitão-Tenente Ortins de Bettencourt, grandes reformas aconteceram no meio naval. Em Outubro a Escola Naval é transferida para o Alfeite, há uma reacção a esta medida, sendo parte do respectivo corpo docente substituído. O Comandante Oliveira Pinto mantem-se na regência da sua cadeira. Como sempre o fez e fará os interesses da Instituição estão acima dos seus proveitos pessoais.

Inicia então a terceira fase da sua carreira naval. Como já referido a primeira estendeu-se até ao final da Grande Guerra e a segunda compreendeu às duas décadas na Escola Naval. Esta nova fase decorrerá de Agosto de 1939 a Outubro de 1944.

Será Comandante do contratorpedeiro "Lima" até Julho de 40, no mês seguinte é promovido a capitão-de-mar-e-guerra, e depois do contratorpedeiro "Douro" em acumulação com o cargo de Comandante da Esquadrilha de Contratorpedeiros e Torpedeiros. Efectua então exercícios em águas do Continente, adestramento de guarnições de outros navios e no "Douro" Serviço de Busca e Salvamento nos mares dos Açores. Por fim é nomeado, em Abril de 1941, Comandante Chefe da Força Naval da Metrópole e graduado em comodoro. Foram os seus últimos embarques. Em Novembro de 1944 é louvado pelo Major-General da Armada devido *à forma como exerceu o Comando Superior da Força Naval da Metrópole durante mais de três anos com grande actividade, competência e são critério e pelo elevado espírito de cooperação de que sempre deu provas, assim como pelo muito tacto com que sempre se houve e lhe grangeou muita estima e muito respeito dos seus subordinados.*

Volta então à Escola Naval como seu Director e 1º Comandante. Os vinte anos ali passados a leccionar permitir-lhe-ão exercer um comando que irá, entre outras medidas, incentivar a modernização das várias cadeiras então ministradas. De salientar durante o seu comando a realização, de 25 de Abril a 3 de Maio de 1945, das Comemorações do 1º Centenário da Escola, evento que, objecto de um vasto e cuidado programa, ficou documentado na obra, "Os primeiros cem anos da Escola Naval", edição do Ministério da Marinha. A obra inclui um escrito do Comandante Olivei-



Caça-minas "Augusto Castilho".

Transporte de tropas "Pedro Nunes".

Fotos Museu de Marinha

ra Pinto, intitulado "Escola do Mar-Escola Naval", em que este apresenta uma síntese histórica da Escola e termina afirmando: *A Escola Naval através dos seus cem anos de existência pode orgulhar-se de ter cumprido a sua missão. Glória a todos os que contribuíram para esse desiderato!*

Nesse mês de Maio termina a II Guerra Mundial na Europa. Oliveira Pinto tinha sido, como no anterior conflito mundial, um operacional exercendo comandos no mar e no último ano, o primeiro responsável pela formação dos futuros oficiais. Como ele várias vezes declarou: *A Marinha vale o que vale a sua Escola Naval – Este é o seu mais refulgente espelho.*

Ascende a contra-almirante em 1945 e no ano seguinte despede-se definitivamente da Escola Naval para assumir o cargo de Superintendente dos Serviços da Armada. Serão dois anos dirigindo superiormente os serviços relacionados com a estrutura militar naval, *num período de árduas tarefas já que se tornava premente a familiarização da Marinha com novos meios e novas armas que a guerra revelara*. Cumprida esta missão, em 1948, o Major-General da Armada louva o Contra-Almirante Oliveira Pinto pois *no desempenho do cargo manifestou mais uma vez as suas apreciáveis qualidades de inteligência, lealdade, elevado espírito de cooperação e dedicação ao serviço.*

Em Agosto e Setembro desse ano representa a Marinha nas Comemorações Tricentenárias da Restauração de Angola, tendo então a oportunidade de visitar os locais onde tinha estado 33 anos antes, quando 2º tenente. Esta visita foi o tema de uma conferência que proferiu, em Dezembro de 1948, na Sociedade de Geografia de Lisboa [3].

No ano de 1948 é Inspector da Marinha e, no ano seguinte Chefe do Estado-Maior Naval, assumindo assim a chefia do órgão responsável pela concepção e orientação da actividade militar naval da Armada. Em Novembro é promovido a vice-almirante e no mês seguinte louvado *pela leal cooperação prestada como Chefe do Estado-Maior Naval cujas funções desempenhou com inteligência, esforço, competência e grande dedicação ao serviço*. Nesse mesmo mês é nomeado Major-General da Armada, isto é o seu chefe militar, onde se manterá durante três anos. Em Setembro de 1950 o cargo passa a ser designado por Comandante Geral da Armada. Em 1951 é condecorado com a medalha de mérito militar de 1ª classe pelo Ministro da Marinha e em 1952, ano em que passa à situação de Reserva, o mesmo governante louva-o *pelos serviços distintíssimos prestados no desempenho dos altos cargos de Major-General da Armada e Comandante Geral da Armada e classifico de muito importantes as comissões desempenhadas e de altos e relevantes os serviços prestados*, concedendo-lhe a medalha militar de ouro de serviços distintos.

Foto Arquivo de Marinha

Almirante Fernando de Oliveira Pinto.

Terminava a carreira na Armada um notável marinheiro que tinha combatido no mar e em terra na Primeira Guerra Mundial, comandado navios na Segunda, chefiado os dois organismos cimeiros da Armada, a Superintendência dos respectivos serviços e o Estado Maior Naval, culminando com o Comando Geral. Em quatro décadas tinha percorrido todos os postos de oficial, sempre demonstrando possuir notabilíssimas qualidades.

Mas o Almirante Oliveira Pinto trabalhou até ao fim dos seus dias. De 1953 a 1958 foi Presidente do Supremo Tribunal Militar e á data do seu falecimento, em Junho de 1961, era chanceler do Conselho da Ordem Militar de Avis, cargos que muito prestigiou.

A concluir esta biografia transcreve-se uma passagem da nota necrológica, publicada nos Anais do Clube Militar Naval [4] quando na data do falecimento do Almirante e que sintetiza de um modo preciso a sua distintíssima carreira:

Dificilmente se encontrará folha de serviços mais brilhante e destacada. E poucas vezes também se encontrará um sentido mais vincado do dever, da dignidade, da justiça e da camaradagem que mesmo quando Chefe máximo jamais esqueceu.

José Luís Leiria Pinto
CALM

Notas

(1) Anais do CMN 49, 1918, p. 161-179, 205-214, 275-288, 341-349, 391-406

(2) "As Campanhas Coloniais de Portugal (1844--1941)" Editorial Estampa, Lisboa, 2006

(3) Anais do CMN 79, 1949 p. 111-142

(4) Anais do CMN 91, 1961 p. 627-630

Fontes

Arquivo Histórico da Marinha: Livros Mestres I p. 117, J p. 41; K p. 125 e O p. 81 e 101

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

Breve evocação do vulcão dos Capelinhos

1957 – 2007

Uma erupção vulcânica, seja qual for o seu tipo, é um fenómeno natural que, para além de ser a única maneira de ver "nascer terra", desperta imensa curiosidade, inicia-se por uma longa série de tremores de terra e provoca, quase sempre, estragos mais ou menos avultados.

O vulcão dos Capelinhos não fugiu à regra. Desde o dia 24 de Setembro de 1957, a Ilha do Faial, nomeadamente no seu prolongamento oeste, foi assolada por numerosos abalos sísmicos, embora de pequena intensidade, que se manifestaram cada vez mais próximos uns dos outros até ao amanhecer do dia 27, o que, por vezes, dava a sensação de um tremor contínuo. Quando o Sr. Tomás Pacheco, faroleiro de serviço, pelas 0645 da manhã foi observar o estado do mar, verificou, "a cerca de um quilómetro a ONO do farol, uma mancha azul-clara" e pouco depois no meio dela viu "borbulhar a água" e quase de seguida "levantar-se em cachão", caindo algumas pedras em seu redor. Nascera o vulcão dos Capelinhos.

O edifício vulcânico apresentava, a menos de uma semana do seu "nascimento", a clássica forma de ferradura (4-10-1957).

Não era a primeira vez que os açorianos presenciavam uma erupção vulcânica submarina; o episódio mais famoso foi, porventura, o de 1811, que deu origem à pequena ilha Sabrina, assim baptisada pela guarnição de uma fragata inglesa, com esse nome, casualmente em Ponta Delgada, que logo que aquela se tornou visível acorreu ao local e nela implantou a bandeira de Sua Magestade; efémera ilha: poucos dias (ou horas) depois, o material friável que a formara era engolido pelas vagas do oceano. Mas a sorte dos Capelinhos foi diferente: a força e a frequência das explosões, com emissão de enormes quantidades de cinzas, *lapilli*, vapores e episódios intercalares de lava, aliada à sua duração, acabaram por originar um vasto promontório a oeste da "velha" ilha do Faial, o qual, evoluindo na sua estrutura e aparência, se mantem ainda hoje, cinquenta anos após o início do seu longo adormecimento.

A partir dos primeiros momentos da actividade eruptiva, o fenómeno foi acompanhado por curiosos, que vinham não só de outros pontos da Ilha como, principalmente, da vizinha Ilha do Pico, e por personalidades mais interessadas, profissionalmente, entre as quais o Tenente-Coronel José Agostinho, director do Observatório de Angra do Heroísmo e o Engenheiro Frederico Machado, então Técnico Superior na Junta Autónoma dos Portos de Angra; no início da tarde de 4 de Outubro chegou a pequena Missão do Centro de Estudos Geográficos (1), enviada pelo Ministério da Educação, que logo entrou em comunicação com as autoridades locais pelas quais foi posta ao corrente dos acontecimentos mais perceptíveis: a existência de grandes explosões alternando ritmicamente com períodos de maior serenidade. A Missão ficou instalada numa casa vaga, posta à sua disposição pelo Governador Civil, Dr. Freitas Pimentel, situada na estrada que conduz ao farol, a cerca de dois quilómetros e meio do foco eruptivo e com excelente visibilidade: foi o nosso "quartel general" nos dois períodos de intervenção directa: 4 a 22 de Outubro de 1957 e de 2 a 27 de Janeiro do ano seguinte.

Foram anotadas sistemática e meticulosamente as fases de actividade e as suas características e analisados, quanto possível com os meios ao dispor, os materiais expelidos em grandes quantidades: tipos e altura das nuvens, quer as de cinza e *lapilli* quer as de vapores de água e de gases, ora elevando-se na atmosfera, quando leves, ora enovelando-se e "correndo" à superfície do mar, quando densas; sempre que "permitido" verificámos a natureza e as dimensões dos grandes blocos arrancados às paredes das crateras pela força das explosões; e assistimos às violentas manifestações eléctroestáticas produzidas pela fricção brutal entre as partículas expelidas.

As primeiras observações sistemáticas foram iniciadas no dia 6; e, num continuum de 32 horas, mostraram que a sucessão das fases de paroxismo e de acalmia era irregular: por vezes podiam ocorrer violentíssimas explosões quase contínuas e muito duradouras (a mais longa registada foi de 4h12); outras, embora violentas, eram de mais curta duração (23 a 35 minutos) e diferentemente espaçadas entre si (intervalos maiores entre 1h34 e 3h36); nas de média intensidade foram registados períodos entre 1h03 e 2h59 ; naquele mesmo período de tempo apenas foram apontadas duas acalmias aparentemente totais, pela ausência completa de vapores de água ou de qualquer outra manifestação, ambas de muito curta duração: cerca de 2 minutos cada uma, seguindo-se logo explosões de pequena intensidade que iam aumentando progressivamente. O início de cada explosão era precedido pelo empolamento da água lodosa, sempre presente na cratera, à excepção de no fim dos grandes paroxismos; e só por breves instantes. Assim se formou uma ilha que cresceu de dia para dia construindo-se em formas sucessivas, sendo a mais típica a "clássica" ferradura mais ou menos aberta até ao anel irregular, a qual, devido a um capricho das condições atmosféricas (2) manteve sempre para o lado de terra o bordo mais baixo, possibilitando-nos uma observação correcta de todo o edifício vulcânico.

Este estilo de erupção é caracterizado pela projecção violentíssima dos materiais em grandes jactos verticais (*surtseyanos)* ou oblíquos, com uma forma que lembra a ramagem de abetos (*cipressoides*); na extremidade de cada um deles, constituídos essencialmente por escórias, *lapillis* e cinzas, via-se sempre uma pedra, por vezes de grandes dimensões, como que orientando o todo; de cor negra e baça, a achocolatada, eram acompanhados pela presença quase constante de vapor de água (3) que, à medida que se elevava, se misturava progressivamente ao conjunto; na base, porque de muito maior densidade, enovelavam-se ga-

Violento jacto surtseyano *e nuvens densas em* couve-flor *(5-10-57).*

Fortes jactos cipressoides *e emanações de gases (6-10-57).*

Repuxo stromboliano *(Dezembro,1957; foto gentilmente cedida, então, pelo eng. F. Machado).*

Lavas escoriáceas caindo para o mar (Dezembro,1957; foto gentilmente cedida, então, pelo eng. F. Machado).

Setembro,1979: aspecto da península formada pela erupção, vendo-se o que então restava do cone central stromboliano *e do anel* surtseyano *de cinzas.*

zes magmáticos com a configuração de *couve-flor* que, após terem rolado pelos flancos da nova ilha, alastravam pela superfície do mar. Tudo manifestações *pseudo-vulcanianas*. Raramente funcionava uma só boca; três e quatro simultâneas era frequente, como frequente era também o seu funcionamento alternado. A altura a que o material sólido expelido subia não era afectada pelo vento – variava, sim, conforme a intensidade da explosão – e atingiu o máximo de 1400 m, nesta fase, enquanto as brancas nuvens de vapor de água, ultrapassando em muito os 2000 m que o clinómetro podia medir, se dissipavam lentamente impelidas pelos ventos. Sensíveis aos ventos eram também, de certo modo, as "chuvas" de cinza e lama que, em enormes extensões, se estendiam como cortinas cinzento-azuladas, ora sobre o mar, ora atingindo a terra antes de entrarem na circulação da atmosfera; a primeira queda de cinza em terra (noite de 5 e parte do dia 6 de Outubro), abrangeu mais de 1100 ha, tendo sido medidos 29 cm de espessura sobre um telhado das casas dos faroleiros, contíguas ao farol e 5 cm a uns 2 km. Num dos dias de grande intensidade de queda, às 1100 da manhã, apesar do sol radiante, foi necessário acender a luz eléctrica na nossa casa-vigia... e algumas pessoas sentiram-se mal devido ao cheiro intenso a gás sulfídrico e a outros compostos de enxofre. Um vento intenso acompanhava a passagem destas nuvens; era um ambiente sinistro e inquietante, mais do que aquando das grandes explosões, porque estas se desenrolavam um pouco mais longe de nós, e, ao mesmo tempo, de uma beleza dantesca.

No fim dos primeiros dois meses de intensíssima actividade vulcânica, as cinzas cobriam uns 2500 ha de terras, antes de milho e de pastagens.

E a vida da erupção seguia nestas alternativas, até ter ocorrido, de 29 para 30 de Outubro, o afundamento do ilheu; e quando, logo nos princípios de Novembro, a actividade vulcânica recomeça (terá mesmo sofrido uma paragem total ou só um hiato nas grandes explosões?) retoma o grau de intensidade inicial. Ao analisar a sua evolução, nas comemorações do Ano Geofísico Internacional (1958, em Paris) os especialistas foram unânimes ao declararem que este fora o vulcão mais impetuoso dos últimos anos.

Tendo regressado do Faial na tarde de 22 de Outubro, não pudemos presenciar estas ocorrências importantes na evolução do vulcão: o abatimento do ilhéu e o ressurgimento da erupção. Mas tinhamo-nos cruzado com o Dr. Georges Zbyszeweski, geólogo dos Serviços Geológicos, que as presenciou e, mais tarde, teve a amabilidade de no-las transmitir: violentas e sucessivas explosões fizeram abrir duas *locas* laterais, uma no dia 24, logo no dia seguinte colmatada pelos materiais expelidos, outra a 26; as explosões, violentas, sucediam-se muito próximas umas das outras; ao começo da tarde do dia 29 iniciam-se os desabamentos do ilhéu, em "fatias sucessivas"; parecia que o vulcão se ia extinguir.

Após uma forte explosão, cinzas e fumos elevam-se ainda a grande altura (11-10-57; foto tirada a bordo do navio-patrulha "Príncipe").

Violenta explosão cipressoide *com grande queda de cinzas e emanação de gases (17-10-57).*

Mas passadas umas horas, iniciava-se o renovo da erupção, exactamente com as mesmas características do início; os fenómenos de abatimento e recomeço eruptivo reproduziram-se por três vezes, até restarem apenas "dois fragmentos" do edifício primitivo; só no dia 7 de Novembro começa a emergir o que viria a ser a base do aparelho vulcânico ainda existente. O material dos abatimentos (devido à falta de apoio do anel construído, em conseqüência do esvaziamento parcial da câmara magmática e dos ataques das vagas a um material muito pouco consistente), impelido pelas correntes litorais, logo formou um cordão de "areia" negra ligando o edifício vulcânico em construção, ao antigo embarcadouro de Porto Comprido; aumentando rapidamente o seu volume, pouco a pouco, deixou de ser atravessado pelo mar e formou um largo promontório triangular, com a nova cratera como vértice.

Na noite de 16 de Dezembro, após um dia de intensos paroxismos, de forte queda de cinzas e de lamas, ocorreram, pela primeira vez com notoriedade, pequenas emanações de lava fluida, emitidas por várias bocas actuando ora simultâneamente ora em alternância, actividade que se prolongou até ao dia 20; era uma lava de basalto olivínico, de solidificação rápida, que escorria para o mar em grandes blocos de superfície rugosa – episódios de caracter *stromboliano*, símbolos de mudança de comportamento da actividade vulcânica, devida a variações de tensão no interior da câmara magmática. Novos e mais intensos episódios deste tipo repetir-se-iam em Maio.

Ao regressarmos ao Faial a 2 de Janeiro, o aspecto da extremidade oeste da Ilha era totalmente diferente: estava consolidado o promontório que ligava o "velho" Faial à nova cratera (que entretanto havia migrado para Leste, aproximando-se de terra cerca de 500 m), podia-se descer de jeep pelo Porto Comprido e aproximarmo-nos da base do cone vulcânico, de onde filmei várias erupções de grande intensidade. Logo recomeçámos a observação sistemática, envolvendo de novo longos períodos ininterruptos. Num deles ocorreu uma das explosões mais longas e violentas que nos foi dado ver: durou das 0905 às 1435, com várias crateras a funcionar em simultâneo, lançando jactos *cipressoides* que chegaram aos 1400 m, sempre acompanhados pela expulsão de materiais grosseiros (4) que ora caiam dentro da cratera ou rolavam pelas encostas (os maiores e mais densos), ora caiam no mar, formando bancos flutuantes de *lapilli* e crivando-o

Julho, 1993: a erosão põe a descoberto algumas das escoadas *de lava das erupções de Maio de 57.*

Outubro,1997: a erosão não pára de destruir o edifício vulcânico, que se apresentava, então, com arribas quase verticais, a cujos pés se depositava o material grosseiro caído.

Julho, 2002: o farol dos Capelinhos projectando-se contra e edifício vulcânico, cada vez mais erodido.

de repuxos de espuma, fazendo lembrar intensos bombardeamentos no mar, como foi recordado por quem a estes assistiu. Estas explosões eram ainda mais impressionantes pelos fracos ruídos que as acompanhavam: para além do estalido das descargas electroestáticas, do crepitar das rochas batendo umas nas outras, de um leve ruído de fritura devido à queda dos *lapilli* no mar, só uma ou outra vez se ouvia alguma detonação surda e isolada.

Ao longo desta estadia verificámos, como alterações principais do comportamento desta erupção: o prolongamento sistemático das grandes explosões; o muito maior volume de material, tanto fino como grosseiro, causa suficiente para obstruir a entrada directa de água do mar na cratera e espalhar um tapete de grossos blocos por todos os flancos do cone; uma vez por outra, os intervalos entre as mais violentas explosões alongavam-se um pouco. No dia 19 de Janeiro, após uma noite com pequenas emanações de lava, apenas se viam fumos brancos a elevarem-se mansamente contra o azul do céu; como as explosões nunca ocorriam subitamente, tive tempo de subir a encosta SE (mormente constituída por cinzas e *lapilli*, agora atapetada com fragmentos da lava e crivada de buracões devidos à queda de *bombas* da noite anterior) e examinar a cratera: os fumos que se viam da terra firme provinham de blocos de lava caídos durante parte da noite, da libertação de gases, com a aparência de água a ferver, e de vapor de água; a comunicação com o mar estava largamente aberta, o nível da água na cratera era o do mar, sem se ver qualquer vestígio de continuidade do anel-ilha; na base da cintura interior das arribas viam-se desabamentos consecutivos devidos à acção do mar juntamente com a fragilidade do material e, no cimo, deslizamentos que modificavam o perfil da encosta. A meio da tarde, as explosões reapareceram, crescendo de intensidade. Pelas 10 horas do dia seguinte iniciou-se outro dos muito violentos e prolongados paroxismos que nos foi dado observar: mais de cinco horas consecutivas com, pelo menos, quatro bocas a trabalhar num conjunto ligeiramente desfasado; a altura da explosão das cinzas atingiu os 1200 m e a dos vapores de água, ultrapassou os 2000 m, limite do clinómetro; pedras caiam em quantidade apreciável em torno da cratera, alcançando a arriba do Costado da Nau, situada a mais de 1 km do centro eruptivo; durante a explosão viam-se as bocas "deslizar" para Leste. Quando o paroxismo terminou pudemos observar algumas modificações importantes: a migração da principal cratera activa foi de tal modo que a filmada na véspera estava totalmente fechada, elevada de vários metros em relação ao novo posicionamento e transformada num lago de água pastosa (ou lava?) de onde se elevavam fumos de enxofre; no fundo da nova cratera viam-se várias fumarolas, bocas separadas umas das outras por esporões quase verticais, a alturas diferenciadas e alinhadas; de início, o fundo estava completamente seco, mas pouco depois viu-se nitidamente ser invadido por água lodosa que, devido à cratera estar totalmente fechada e os seus bordos a várias dezenas de metros acima do mar, só podia entrar por infiltrações.

Instantâneo de uma das mais violentas e prolongadas explosões (20-1-1958; duração 4h35).

Se até Maio foi assim, em síntese, o comportamento do Vulcão dos Capelinhos, neste mês iniciaram-se profundas modificações (5): nos dias 12 e 13 deu-se uma "violenta série de abalos – mais de 450, sem epicentro comum" e a actividade passa ao tipo *stromboliano*, com fortes ruídos e várias correntes de lava que, saindo pelos flancos e prolongando-se até Agosto, acabaram por formar um manto quase contínuo de Nordeste até ao Sul (pelo Oeste) do edifício construído e consolidaram os mantos de *lapilli* e cinza, tornando-os resistentes à abrasão marinha; as projecções de lava subiram a mais de 500 m proporcionando, durante a noite, grandioso espectáculo. No interior da cratera formou-se um pequeno lago de lava, sempre intranquilo pelas sucessivas explosões de gases magmáticos e rebentamento de grandes bolhas de lava, cujos respingos *(spatter)* e algumas *bombas* se foram acumulando dentro da cratera, acabando por formar um cone central de escórias soldadas (*hornitos*); ainda em Maio atingia já 70 m de altura, em Agosto 144 m e na fase final 160 m. Este cone é limitado a Leste e a Sul por uma depressão periférica (provavelmente devida a um abatimento), igualmente juncada por *bombas* e placas de lava solidificada. A actividade final do Vulcão dos Capelinhos consistiu em explosões moderadas, de tipo *stromboliano*, a última das quais no dia 21 de Outubro, tendo sido observada a 24 a última emissão de fragmentos incandescentes .

De então para cá, as modificações topográficas do maciço vulcânico são devidas: à acção das chuvas, que vai retirando os materiais ligeiros de superfície, expondo outros mais grosseiros; a desabamentos nas encostas do cone central, crivado de um "complicado sistema de fendas"(6); ao ataque do mar em torno do edifício vulcânico, cuja linha de costa fatalmente recua, enquanto os mantos de lava derramados sobre o material friável que o mar facilmente escava, caem, desapoiados, quebram e originam uma "coroa de calhaus" que o protege.

O início da erupção manifestou-se, como é hábito e foi assinalado, pela ocorrência de sismos intensos e muito repetidos, que assustaram toda a população da Ilha, naturalmente tanto mais quanto mais próxima do epicentro se encontrava, ou seja os habitantes das freguesias a Oeste do Faial; por isso, parte das famílias que tinham parentes ou amigos em lugares mais afastados, lá se acolheram. Dias depois, quando as chuvas de cinza, sempre acompanhadas de emanações de gases de compostos de enxofre, incómodos para a respiração, começaram a cair, maior foi o sentimento de insegurança; mas, mesmo assim, gente mais idosa, especialmente mulheres, só com a intervenção do Governador Civil, Dr. Freitas Pimentel, médico muito respeitado na Ilha, foi possível evacuar a área mais

atingida, de modo que os treze meses que durou a erupção apenas causaram prejuízos materiais. E não foram poucos: pastagens e campos de cultura, principalmente de milho então, base da alimentação local prestes a ser colhido, ficaram inutilizados pela cinza acumulada; água das cisternas impróprias para consumo de pessoas e gados, devido a infiltrações de cloreto de amónio; casas danificadas pelos abalos sísmicos e coberturas abatidas pelo peso das cinzas embebidas em água; caminhos intransitáveis, não só quando da passagem das cortinas de cinza húmida, por falta de visibilidade e pelo escorregadio do piso, como, sempre que chovia, por as cinzas das encostas escorrerem em rios de lama. Parte da população faialense acabou por seguir para os Estados Unidos, clássico local de imigração açoreana, e para o Canadá, que rapidamente soube abrir as "portas" a estas populações.

Raquel Soeiro de Brito

Catedrática Emérita
Universidade Nova de Lisboa

No dia 16 de Outubro será passado na Academia de Marinha, durante a Sessão Comemorativa evocativa do Vulcão dos Capelinhos, um filme relativo aos primeiros meses da erupção.

Notas

(1) A Missão do Centro de Estudos Geográficos, do então Instituto de Alta Cultura, foi rapidamente constituída pelos Professores da Faculdade de Letras de Lisboa, Orlando Ribeiro, catedrático, e Raquel Soeiro de Brito, extraordinário, pelos alunos do curso de Geografia J. Lucas e A. Ribeiro, um meteorologista e o Sr. Salvador Fernandes, fotógrafo e operador de câmara, sempre apoiados, no Faial, por equipas decididas de Bombeiros Voluntários locais. Esta Missão teve, desde o início, a colaboração de várias autoridades civis e militares, sendo de destacar o interesse manifestado pelo Ministério da Educação quanto às pesquisas a realizar e, principalmente, o empenho em conseguir a rápida deslocação à Ilha; por isso a Missão foi transportada de Lisboa por um avião PV-2 (Harpoon), e no Faial pode dispor, para as observações de estudo à volta da ilha, em várias fases de formação, da colaboração dos Patrulhas P581 N.R.P. "Príncipe" e P587 N.R.P. "Maio", sem a qual estas observações não se poderiam ter realizado. Na ilha contámos sempre com o apoio das autoridades locais, nomeadamente os Serviços Meteorológicos e a Junta Autónoma, principalmente na pessoa do Eng. Frederico Machado, a quem se devem os levantamentos topográficos que permitiram seguir os deslocamentos das crateras e a evolução de conjunto do aparelho eruptivo; mas também a civis, como o Sr. Eduino Labescat, que se prontificou a emprestar-nos o seu barco de recreio (com a condição de ir comnosco, acompanhado pelos seus amigos e "homens de confiança" Carlos Peixoto e Manuel Duarte), sem o que não poderíamos ter feito a primeira incursão ao ilhéu.

A esta Missão seguiu-se outra dos Serviços Geológicos de Portugal e observações várias de especialistas estrangeiros, entre os quais os americanos W.T. McGuinness, do Lamont Geological Observatory, e J. Scofield e R. Sisson, da National Geography Society e o vulcanólogo belga H. Tazieff. Posteriormente, pelo Ministério das Obras Públicas foi enviada uma Missão para estudar as primeiras medidas a tomar, na sequência dos prejuízos causados.

(2) Embora o esbeiçamento da cratera fosse devido à acção dos jactos inclinados emitidos pelas fortes explosões, o deslocamento das nuvens de cinza e *lapilli* fino era influenciado pela direcção e intensidade dos ventos. É conhecida a persistência de ventos dos quadrantes de Oeste nesta região; contudo, durante os dias de permanência no Faial devido à ocorrência do vulcão tal não aconteceu, facilitando a deposição das camadas de cinza a Oeste, o que permitiu a observação dos fenómenos que ocorriam no interior do edifício vulcânico.

(3) A existência de nuvens de vapor de água é de regra no caso dos vulcões submarinos ou de cratera alagada.

(4) Um dos que foi possível medir, no dia imediato, tinha 1,20 m de comprimento e 0,80 m de largura; a altura, visível, era de 0,70 m – e não se sabe a profundidade do afundamento... .

(5) A observação directa do vulcão, pela Missão de Geografia, terminara a 25 de Janeiro de 1958, ainda com a erupção numa fase *vulcaniana* muitíssimo intensa; as referências que se seguem são obtidas pelos artigos publicados pelos vários especialistas que estudaram as fases *strombolianas* que se seguiram praticamente até ao seu adormecimento, a 24 de Outubro daquele ano, a maior parte das quais reunidas pelo Prof. Victor Hugo Forjaz (que realizou vários estudos nomeadamente sobre a evolução dos materiais expelidos pelo vulcão, suas deformações topográficas e degradação térmica) na obra "Vulcão dos Capelinhos – retrospectivas", em homenagem ao Eng. Frederico Machado.

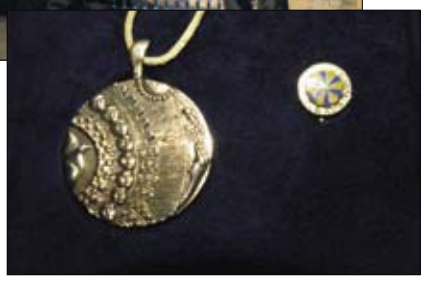
(6) Fenómeno vulgar devido quer ao assentamento quer ao abatimento do material.

INSÍGNIA E MEDALHA DE OURO DA CIDADE DE ALMADA

CONCESSÃO DA DISTINÇÃO AO ARSENAL DO ALFEITE

● A Câmara Municipal de Almada deliberou atribuir ao Arsenal do Alfeite a Insígnia e Medalha de Ouro da Cidade de Almada, a mais alta Distinção Municipal.

Esta distinção, que muito honra o Arsenal, simboliza o alto apreço autárquico pela Instituição e por todos os Arsenalistas.



A Sessão Solene de entrega da Insígnia e Medalha de Ouro teve lugar no dia 10 de Julho, pelas 21h30m, no Salão Nobre da Academia Almadense, que acolheu na ocasião cerca de um milhar de pessoas. Assistiram à cerimónia diversas individualidades das quais se destacam a presença do Superintendente dos Serviços do Material, VALM Conde Baguinho, e de ex- Administradores do Arsenal.

Durante a cerimónia, a autarquia sublinhou as qualidades ímpares do Arsenal, a importância da sua história e o seu insubstituível valor em muitos domínios da vida do Concelho.

Ao receber a Insígnia e a Medalha de Ouro da Cidade, o Administrador, CALM Victor Gonçalves de Brito, em representação do Arsenal, teve oportunidade de agradecer a distinção, interpretando-a como reconhecimento e apreciação do contributo valioso de todos aqueles que têm trabalhado no Arsenal ao longo da sua prestigiosa história.

À cerimónia seguiu-se uma muito apreciada actuação de Carlos do Carmo, acompanhado pela orquestra Sinfonieta de Lisboa e do pianista Mário Laginha.

O Almoço de Curso...

No mar tanta tormenta e tanto dano,
Tantas vezes a morte apercebida!
Em terra tanta guerra, tanto engano,
Tanta necessidade aborrecida!

Lusíadas – Canto I

Faz este ano vinte anos que me formei como médico. Organizou-se um almoço, com a pompa e a circunstância que a ocasião exigia. Fui e vi as caras de pessoas, que comigo partilharam anos de vida, mas que há muito tempo não via. A curiosidade era imensa. Afinal vinte anos na vida de qualquer pessoa trazem muitas mudanças, vinte anos na vida de um médico, são de importância fundamental. Esse tempo diferencia a massa que éramos – porque na Medicina o curso (ainda que longo…) é apenas uma ferramenta básica – nos técnicos especialistas que nos tornámos. É na especialidade que se define a actividade real de cada médico. A medicina permite a intelectualidade e a meditação filosófica (como é o caso dos Psiquiatras e da elasticidade intelectual que necessitam), do trabalho manual (como acontece em todas as cirurgias) e dos verdadeiros construtores de puzzles que são as especialidades ditas médicas (Medicina Interna, Gastrenterologia, Neurologia, etc) – como tem sido bem evidenciado na série de grande sucesso "Dr. House". Nestas últimas especialidades, procuram-se juntar queixas, sinais e a informação de uma miríade de exames (sempre em crescendo na nossa medicina moderna e tecnicista), até atingir um diagnóstico…

Foi assim divertido saber que o Zé é neurologista, que a Fátima é ginecologista, que a outra Fátima é psiquiatra. Contudo, neste grupo ali reunido havia uma singularidade – o Médico da Marinha – eu próprio. Ser médico militar era uma opção muito pouco usual quando eu entrei na Marinha. Após o período de formação de médicos, que aconteceu após o 25 de Abril, com cursos que atingiam o milhar, aconteceu um *numerus clausus* reactivo e restritivo, que iria abranger a minha geração. O número de médicos formados na minha faculdade (a Faculdade de Medicina de Lisboa, no Hospital de Santa Maria) decresceu para a centena por ano. Assim aconteceu com a admissão de médicos na Marinha, em que cursos de duas dezenas deram lugar a cursos de três ou quatro, ou mesmo a uma total ausência de candidatos. Mais tarde esse facto teria reflexão no reduzido número de médicos subalternos, agravada pela saída maciça de médicos jovens, por abate ao quadro, mas não é disso que quero tratar hoje…

Alguns dos cerca de noventa médicos ali presentes queriam saber como foi e é a minha vida. Afinal, em que termos era diferente a minha vida pessoal e profissional da deles, que fizeram o percurso civil? Apeteceu-me então dizer-lhe muitas coisas, principalmente as da alma, das dúvidas sobre a escolha – que sempre me assaltaram – já que, que eu conheça, poucos médicos da minha geração entraram na Faculdade de Medicina a pensarem ser médicos – navais. Apeteceu-me contar-lhes das emoções durante as viagens, particularmente das viagens a países estranhos, exóticos e, principalmente, apeteceu-me falar-lhes dos poemas e desta escrita pública (que já vai longa) na Revista da Armada. Mas calei-me. Falou mais forte a impressão de que a profissão militar é mal compreendida por qualquer grupo civil. Ficou a certeza de que não compreenderiam, por exemplo, o desconforto físico do enjoo prolongado e, mais, muito mais importante, não compreenderiam a poesia da saudade…Não conseguiria explicar-lhes o êxtase do Pico a surgir no horizonte, nem a beleza daquele pôr do sol fotografado (que me deu um prémio de fotografia), num fim de tarde nos trópicos. Não conseguiria, ainda, explicar-lhes que as palavras e as histórias a bordo têm um peso maior e que os marinheiros, pelo menos os que compreendem o mar, são românticos. Tudo o resto, a "má vida" de que têm fama, só serve para esconder a paixão pelo porto mais bonito do mundo…o porto de Lisboa…

Não lhes disse, mas escrevo aqui, dos amigos – daqueles que me telefonaram insistentemente na doença e na tristeza, que me vão acompanhar na velhice, esses são quase todos oficiais de marinha, dos muitos com quem partilhei camarotes apertados, tempestades e desejos, enquanto embarcado. Claro também tinha amigos no curso, melhor dito, tinha amigas. Não pela razão maldosa que alguns leitores vão inferir, mas porque a maior parte dos alunos eram do sexo feminino (tendência que se reforçou ainda mais em anos vindouros) e porque consegui impressionar algumas (mais sensíveis) com os livros que lia pelos anfiteatros, desde os primeiros livros de Lobo Antunes, cheios de palavrões e de desencanto, que eu lhes lia em voz alta, quer pelo exame oral (de muito boa memória) com o Prof. Daniel Sampaio – nessa altura um médico desconhecido, que tinha um irmão licenciado em Direito também desconhecido chamado Jorge Sampaio – que acabou em citações de poesias de Fernando Pessoa. Para muitos contudo era apenas uma espécie de "enfant terrible". Um rapaz esquisito e solitário que morava numa residência dos serviços sociais, onde havia sempre alguém acordado. Era na Casal Ribeiro, ali mesmo junto à Defensores de Chaves, de fama duvidosa…

A verdade é que este almoço me pôs a olhar para trás e sobre a opção naval da minha vida. Cheguei à conclusão que os momentos mais intensos da minha vida foram passados na Marinha. Que os embarques e a vida naval – sim, para os quais nunca fui voluntário – me trouxeram momentos inesquecíveis. É bem verdade que a profissão nos torna naquilo que somos e a opção naval, se levada a peito, nos torna pessoas e por extensão médicos diferentes. Obriga-nos a, constantemente, passar

do "mar para a terra", entre uma cultura militar – naval, que se vai entranhando, e a cultura médica global (a das técnicas novas, em constante mutação, a das grandes urgências, a da essência médica, sempre entre a vida e a morte…) em que alguns teimam em estar incluídos. É nesta dualidade, tão bem expressa pelo génio de Camões no poema acima, em que amiúde me sinto.

Agora, que o fado da vida me colocou em contacto com os médicos mais jovens, procuro passar-lhes que a essência das suas futuras vidas navais, terá que, de uma qualquer forma pessoal, abraçar aquelas duas realidades. Tento explicar-lhes que, precisamente o que nos torna diferentes são as tormentas do mar que nos oferecem e que, se em terra travamos guerras e lutamos contra enganos, também é para nosso crescimento e glória, para que a verdade seja servida… Dessas lutas que travei em terra, não falei nesse almoço, nem falo aos futuros médicos da Marinha. Prefiro sorrir em silêncio quando eles perguntam entre si, quem é o "Doc".

Sorri, ao final, nesse dia do almoço de curso, a um destino que fez nascer em mim este vazio por preencher, capaz de ver o mais importante na vida: as pessoas. Devo-o a todos os livros, estranhos e esquisitos, que no meio das anatomias, das fisiologias, das taquicardias e dos enfartes, nunca deixei de procurar. Devo-o, também, à solidão e ao desencanto, que não tenho como estranhos, mas como amigos. Devo-o, por fim, a todos estes marinheiros dos mais simples, aos mais importantes, que comigo partilharam a intimidade das suas vidas. Guardei em silêncio, no meio da sobremesa e da conversa social, este orgulho contido de ser, assim, sem querer, tão diferente…O leitor, o leitor anónimo, que conhece nestes escritos públicos o mais íntimo dos meus pensamentos saberá se tem valido a pena. Muitas vezes só essa esperança me aquece e orienta…

Doc

A razão de ser de uma "Página da Saúde"

Quando em Maio de 2007 a Revista da Armada disponibilizou as suas páginas para a Direcção do Serviço de Saúde divulgar assuntos na área da saúde, foi publicado um pequeno texto que pretendia introduzir a própria Página, onde se referia *"propõe-se apresentar, a partir do presente número, temas que deverão preencher critérios de índole informativa, preventiva e formativa com interesse para os leitores"*.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) considera a Saúde como *"um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não consiste apenas na ausência de doença ou de enfermidade"*. É ainda a OMS defensora de diversos princípios considerados relevantes para a felicidade dos povos e para a sua segurança, dos quais, pela pertinência, destacamos: um, a sublinhar que *"uma opinião pública esclarecida e uma cooperação activa da parte do público são de uma importância capital para o melhoramento da saúde dos povos"* e outro que o reforça, a referir que *"os resultados conseguidos por cada Estado na promoção e protecção da saúde são de valor para todos"*.

Partilhando em absoluto com estas orientações e porque a Marinha é uma organização que necessita do seu pessoal com *"um estado de completo bem-estar físico, mental e social"*, entendemos que o melhor modo de obter este desiderato é pela adopção de medidas sanitárias e sociais adequadas, entre as quais elegemos a prevenção da doença, medida que, a par da promoção da saúde, serão transversais aos artigos desta Página.

Foram, entretanto, publicadas quatro edições tendo-nos sido manifestado que seria interessante produzir uma informação mais detalhada sobre o aparecimento do tema, no fundo, "A razão de ser de uma Página", curiosamente uma das medidas do plano de actividades da DSS mais incentivada pelo VALM Ferreira Pires, à data Superintendente dos Serviços do Pessoal.

A n.º1, dizendo respeito ao "cancro da mama", constituiu uma primeira mensagem ao rastreio para aquela doença que teve início em Maio no HM. Trata-se do tumor de maior incidência nas mulheres do nosso país e que, quando detectado precocemente, é curável. O rastreio mantém-se e tem tido adesão significativa por parte dos familiares e civis do sexo feminino. Foram desencadeadas acções de divulgação através das Ordens de serviço, dos recibos de vencimentos e da Revista da Armada.

Já a vacinação, tema central da 2ª Página, constitui uma medida sanitária relevante em saúde pública e também nas Forças Armadas, uma vez que o seu plano de vacinação deve estar actualizado, de forma a não atrasar outro tipo de vacinas mais específico para eventuais missões no exterior. Constitui, além disso, um dever de cidadania (sanitária e económica) para com os seus semelhantes. Simultaneamente, foi lançada uma campanha interna de regularização do plano de vacinação, cuja cobertura plena acreditamos será atingida em 31DEZ07.

O sol e os tumores malignos da pele estão intimamente ligados e têm uma incidência significativa no pessoal da Marinha, motivo porque ocuparam as 3ª e 4ª Páginas, pois, por razões profissionais, muitos têm uma elevada exposição solar, nem sempre protegidos de modo adequado. Acresce que os tumores da pele são aqueles cuja incidência, também por razões ambientais, mais aumenta no mundo. Neste quadro, pretende-se sensibilizar e esclarecer não só os militares e militarizados mas também as suas famílias, por constituírem um suporte essencial na vida de todos.

A próxima Página, a 6ª, versará sobre o que é, hoje, o Hospital da Marinha, a sua oferta de serviços a todos os militares e militarizados e suas famílias, assim como as suas actividades, designadamente nas áreas da formação e na colaboração com o Serviço Nacional de Saúde.

Futuras páginas irão debruçar-se sobre o rastreio e a prevenção do cancro do cólon por se tratar da patologia que mais mortes causa no país, tendo atingido em 2005, o número de 6000 novos casos diagnosticados, muitos deles não curáveis. É o exemplo da doença onde a prevenção constitui o melhor "tratamento", pois, se detectado precocemente, de preferência na fase de pólipo, é curável. Prevemos que, ainda em 2007, terá início um rastreio dirigido aos militares e militarizados da Marinha a partir dos 40 anos.

Abordaremos a questão da medicina dentária, chamando uma vez mais a atenção para a necessidade de serem cumpridos os exames médicos anuais, pelo que será aumentada a oferta noutros pólos.

A questão das doenças infecto contagiosas como a tuberculose e a sida, da qual Portugal ocupa o 2º lugar em incidência na Europa, e por outro lado, as hepatites e as infecções sexualmente transmissíveis (IST), patologias por vezes prevalentes em locais que poderão ser alvo de actuação das nossas forças, merecerão também destaque.

Dedicaremos ainda Páginas ao tabagismo, focando as diversas patologias desencadeadas por este flagelo e os seus custos em tratamentos, às toxicodependências, seu rastreio, tratamento e controle, área em que a Marinha é pioneira, assim como aos problemas do alcoolismo.

A obesidade, outra epidemia do séc. XXI, será igualmente tratada. A hipertensão arterial, o sal e a questão do colesterol não serão esquecidos.

Embora já se venham realizando acções de rastreio e palestras nalgumas unidades sobre estas temáticas, é nossa intenção, visando alcançar um dos princípios acima referidos, alargá-las a todas as unidades, de preferência para pequenos grupos permitindo, assim, a interactividade.

A finalizar, reafirmamos que "prevenir é poupar" e, como diz o povo, "no poupar é que está o ganho". Desejamos agradável leitura e … previna-se, pela sua saúde!

(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

DFE 9 – MOÇAMBIQUE 71/73

● Realizou-se no passado dia 2 de Junho, na Póvoa do Varzim, mais um almoço-convívio do pessoal do DFE 9 que realizou comissão em Moçambique em 71/73. O evento decorreu em ambiente de sã camaradagem e grande espírito de amizade.

"O ALCACHE"

● Realizou-se no passado dia 15 de Junho o almoço comemorativo do 12º aniversário do "O ALCACHE", Associação dos ex-marinheiros da Armada do Distrito de Setúbal.

O almoço realizou-se no restaurante " O Beco " em Setúbal, seguido de animação e lanche. No final procedeu-se ao corte do respectivo bolo de aniversário quando se cantou além dos parabéns, a marcha da Associação e a marcha dos Marinheiros.

Foi também apresentado o livro "FUZILEIROS FORÇA DE ELITE" escrito por três sócios da nossa associação com uma pequena secção de autógrafos.

"MARINHEIROS" DO CONCELHO DE SOUSEL

● Realizou-se em 16 de Junho, no Pavilhão dos Bombeiros Voluntários de Sousel, o 4º almoço/convívio dos "Marinheiros" do Concelho de Sousel que teve início após um minuto de silêncio em que foram recordados os Camaradas falecidos.. O convívio terminou com um lanche e com o Hino da Associação Nacional de Fuzileiros e o Hino Nacional, cantados em coro por todos os presentes, onde não faltou o tradicional bolo comemorativo e respectivo champanhe. O encontro decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem e contou com a presença de centena e meia de "Marinheiros" e seus familiares.

NÚCLEO DE MARINHEIROS DE CABEÇO DE VIDE

● Realizou-se no passado dia 30 de Junho o 12º almoço-convívio de marinheiros de Cabeço de Vide que contou também com a presença de seus familiares. O evento constou de uma visita ao Museu da Marinha seguido de um almoço na messe da "UAICM". Recordaram-se os velhos tempos vividos na Armada, ficando um agradecimento a todos os que contribuíram para este evento.

NÚCLEO DE MARINHEIROS DE ARGANIL

● Integrado nas comemorações do 30º aniversário da fundação do Núcleo de Marinheiros de Arganil, realizou-se no passado dia 14 de Julho uma viagem cultural e de saudade a Lisboa que incluiu visitas ao AVG, ao INA, (com almoço naquelas instalações), ao Planetário e ao Museu de Marinha. No regresso a Arganil os marinheiros e familiares juntaram-se no lanche-ajantarado na àrea de serviço de Santarém para encerrar com boa disposição esta romagem de convívio que contou com a colaboração da Câmara Municipal de Arganil.

15º ANIVERSÁRIO DO CFS ARTILHEIROS 1991 / 1992

● Realizou-se no passado dia 14 de Julho o 3º almoço-convívio do Curso de Formação de Sargentos Artilheiros de 1991/92. O evento decorreu no Restaurante "Muralha", em Barcelos, e contou com a presença de 6 elementos do curso, acompanhados por 18 familiares. O 16º aniversário ficou agendado para a zona de Águeda.

GUARNIÇÃO DA "CORBETO"

● Realiza-se no próximo dia **13 de Outubro** num restaurante em Arraiolos, o primeiro almoço-convívio da guarnição que prestou serviço a bordo da CORBETO entre Maio de 1977 e Maio de 1979. Para mais informações e inscrições contactar ex-Marinheiro CM Bandeira, TM 96 676 74 40 ou Telef. 266 499265.

1ª GUARNIÇÃO DA "ROBERTO IVENS"

● A Comissão de Confraternização de 2007 dos marinheiros da 1ª Guarnição do NRP "Roberto Ivens" vai realizar um convívio no próximo dia **20 de Outubro** em Sines. Os interessados devem contactar Cte Caroço TM 964580029, MAR CM Oliveira Pereira TM 966853763 e MAR CM Inácio TM 963610522.

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 100

Norte (N):

♠ D 9 7 ♥ R V 3 ♦ R 10 9 8 ♣ A R 2

Oeste (W):

♠ 8 ♥ D 9 7 6 5 ♦ V 7 5 2 ♣ 8 6 5

Este (E):

♠ A 10 4 2 ♥ A 10 8 ♦ A 6 4 3 ♣ V 10

Sul (S):

♠ R V 6 5 3 ♥ 4 2 ♦ D ♣ D 9 7 4 3

Ninguém vuln. E abre em 1♦, S intervém em 1♠ e N fecha em 4♠. W sai a ♥5, joga V de N, E o A que continua com o 10 feito de R em N. Analisando agora as 4 mãos, em que linha preferia estar sentado para marcar pontos para a sua coluna?

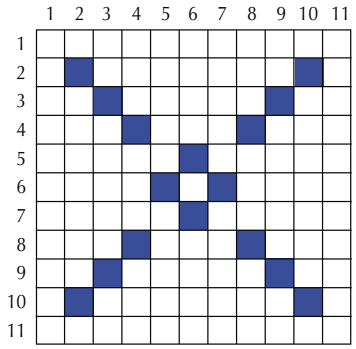
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 100

Se escolheu N-S fez bem, pois o contrato é cumprível desde que S jogue com atenção. Vejamos como: joga ♠D e depois o 9 que E deixa passar, continuando com o 7 que E faz de A para jogar outra ♥; corta de V e joga ♦D para o A de E, esperando que não tenha mais ♥, o que realmente acontece, pelo que vira V♣; faz o A em N e vem à mão na D para tirar o último trunfo de E, no qual balda ♣R de N para desbloquear o naipe e fazer o resto das vazas, uma vez que o 10 caiu em E.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 383



HORIZONTAIS: 1 – Ornamentação da madeira, executada com uma ponta metálica aquecida ao rubro. 2 – Maganas (fig). 3 – Consoante dobrada; destinos; no meio da osga. 4 – Três vogais diferentes; bile; filtre. 5 – Mil quatrocentos cinquenta e um em romanos; ulano na confusão. 6 – Nome próprio masculino; pita, na confusão. 7 – Parte do pé chamada vulgarmente peito do pé; fiz referência a. 8 – Mar na confusão; no princípio de inglês; barrete turco de lã vermelha ou branca (inv). 9 – Andava; colheita de frutos de um ano; nome de letra. 10 – Degustais. 11 – Aquele que se ocupa de oceanografia.

VERTICAIS: 1 – Relativo à pirometria. 2 – Impugna verbalmente ou por escrito. 3 – No meio da arma; presta culto a; nome de letra. 4 – Vila do conselho de Esposende, distrito de Braga (inv); rio de Portugal; lavra. 5 – E quase grafia; instrumento de matemática, para medir com a máxima exactidão as fracções de uma divisão numa escala graduada (inv). 6 – Faça andar à roda; que existe ou que é conhecido há apenas pouco tempo. 7 – Atasco; género de aves galináceas (inv). 8 – Antigamente empregava-se quando se falava a uma pessoa só; lua, na barafunda; espécie de albufeira (inv). 9 – Vogal (pl); capelo; apelido. 10 – Qualidade do que é sólido. 11 – Que contém prata.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 383

HORIZONTAIS: 1 – Pirogravura. 2 – Marotos. 3 – Rr; fados; sg. 4 – Oea; fel; coe. 5 – Mcdli; oualn. 6 – Eloi; apit. 7- Tarso; aludi. 8 – Rma; ing; zef. 9 – Ia; anona; ze. 10 – Provais. 11 – Oceanografo.

VERTICAIS: 1 – Pirometrico. 2 – Reclama. 3 – Rm; adora; pe. 4 – Oaf; lis; ara. 5 – Grafi; oinon. 6 – Rode; novo. 7 – Atolo; agnag. 8 – Vos; ual; air. 9 – Us ; capuz ; sa. 10 – Solidez. 11 – Argentífero.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM RES António Carlos Rebelo Duarte nomeado Presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo ● CFR Luís Pedro Correia Policarpo nomeado Comandante interino do NRP Sacadura Cabral ● CFR João Eduardo Fragoso Gouveia nomeado adjunto do Capitão do Porto do Douro, em substituição do CFR Victor Manuel Martins dos Santos ● CFR Miguel Nuno de Matos Machado da Silva nomeado Comandante do Agrupamento de navios da Escola Naval em substituição do CFR Valentim José Pires Antunes Rodrigues ● CFR Paulo Jorge de Oliveira Cavaleiro Ângelo nomeado adjunto Militar do Gabinete do Estado-Maior General das Forças Armadas, em substituição do CFR Nuno Pereira de Matos Machado da Silva ● CTEN Paulo Jorge de Carvalho Alonso Lino nomeado adjunto do Chefe da Repartição de Operações no comando Operacional da Madeira, em substituição do CTEN Paulo João Leal Caneco ● CTEN EN MEC Rogério Pedro Pereira Santana nomeado para adjunto do Chefe do Departamento Marítimo dos Açores para a Logística do Material, em acumulação, Director do Depósito Pol NATO de Ponta Delgada, em substituição do CTEN EN MEC Helder Joaquim do Carmo Limpinho ● 1TEN Eduardo Luís Ramadas Godinho nomeado Chefe do Centro de Comunicações do Comando Operacional dos Açores, em substituição do 1TEN Nuno Miguel Brazuna Ranhola ●: 1TEN SEP Victor Gabriel Monteiro Pires nomeado para Patrão Mor da Capitania do Porto de Setúbal em substituição do CFR OT RES Luís Lamarelho Martins ● 1TEN SEP João Luís Moreira Gaspar nomeado para Patrão Mor da Capitania do Porto de Lisboa em substituição do CFR OT RES Artur Manuel Barbosa Alves ● 1TEN SEP Paulo Alexandre Pereira Loura nomeado para Patrão Mor da Capitania do Porto de Leixões em substituição do CTEN Carlos Manuel da Ribeira ● 1TEN SEG António José Borges Reis nomeado para Patrão Mor da Capitania do Porto do Funchal, em substituição do CTEN OT Diamantino Gomes Brás ● 1TEN David Manuel Fonseca Rodrigues nomeado para Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Centro em substituição do CFR AN João Lumley Norte ● 1TEN SEP João Manuel do Rosário Guerreiro nomeado para adjunto do Capitão do Porto de Lagos para a Delegação Marítima de Sagres, em substituição do CTEN OT RES Luís Gonzaga Nunes Madeiras ● 1TEN SEP José Sevivas Marracho nomeado para adjunto do Capitão do Porto de Lisboa para a Delegação Marítima do Barreiro, em substituição do CTEN OT Alberto Pereira de Carvalho.

RESERVA

● CALM EMQ Victor Lima Borges Brandão ● SMOR TF Manuel Maria Dimas ● CAB CCT Adriano Manuel Martins Guimarães ● CAB FZ Fernando Daniel da Silva Azevedo.

REFORMA

● CMG FZ Silvério Teixeira Rodrigues ● CMG Pedro Manuel Ferreira de Bastos Moreira ● CMG António Augusto Raínho Cambraia Duarte ● 1TEN OT Octávio Nunes dos Santos Rocharte ● 1TEN OT António dos Remédios da Costa ● 1TEN OT Victor Manuel Marques Grilo ● SMOR FZ José Ribeiro Esteves ● SMOR CE António Maria de Lemos ● SMOR TRC Valdemar Ferreira Seco ● SCH L Joaquim José da Conceição Monteiro ● SCH CM Alexandre Herculano Teixeira Torres ● SCH M José Augusto Fernandes Pinheiro ● SCH M António Manuel do Sacramento Ferreira ● SAJ L João dos Santos Alves Paixão ● SAJ L António Maria Palma ● SAJ FZ Joaquim Rodrigues Polainas ● SAJ FZ Victor da Costa Mouzinho ● SAJ V João Gomes de Almeida ● SAJ H José António Cavaleiro Perpétuo, SAJ H José Marques do Cortinhal ● 1SAR TES João Andrade dos Santos ● 1SAR L Albano Dias Madureira ● 1SAR A José António Ferreira Rufino ● 1 SAR MQ Silvério Martins ● 1 SAR MQ António Manuel Rebocho Carrasqueira ● CAB V Manuel António Mendonça Garção ● CAB FZ José Manuel Mendes ● CAB FZ Francisco Dias dos Santos ● CAB A António José Simões Cabrita ● CAB CM Aníbal Jorge Lourenço dos Santos ● CAB FZ Manuel Mendes Gonçalves de Freitas ● CAB T FO Carlos Alberto da Silva Ramos.

FALECIMENTOS

● CMG REF Manuel José da Silva Dias ● CMG REF António Vasco Pinto de Magalhães Martinha ● CMG REF Justino Nobre da Silva Ramos ● CTEN REF Joaquim Manuel Vaz Chaves Ubach ● 1TEN REF António Maria Teixeira ● SMOR A REF Francisco Manuel Bento ● SAJ E REF Manuel Moreira da Silva ● SAJ T RES Fernando Manuel Gonçalves Fernandes ● 1 SAR CM REF António Alves ● 1 SAR TF REF Manuel Ferreira de Carvalho ● 1 SAR MQ REF José Paulo Alves Frazão ● CAB CM REF António da Silva Nobre ● CAB CM REF Rogério da Paixão Henrique ● CAB CM REF Albertino das Flores da Cruz Vaz ● CAB SE REF Joaquim Bento Coca da Conceição ● CAB CM REF Manuel Ludgero dos Santos ● 1MAR TFD Bruno José Dias Teixeira ● AG1CL PM REF António Presumido Maurício ● AG1CL PM REF António Maria Marques.

SANTA MADALENA®
MEDICINA DENTÁRIA

Acordos: ADME ADMG ADMFA ADMA

Ortodontia (aparelhos removíveis e fixos)
Dentisteria
Cirurgia
Higiene Oral
Implantes
Rx Panorâmico
Odontopediatria (crianças)
Prótese Dentária

De 2ª a 6ª feira das 09.00 às 20.00 horas - Sábado das 09.00 às 13.00 horas

LISBOA - R. Gomes Freire, 183 1.º - 1150 - 177 Lisboa - Tel: 21 353 46 55/70 - Fax: 21 354 56 40
SINTRA - Av. Dr. Miguel Bombarda, 27, 4.ºB - 2710 - 590 Sintra - Tel: 21 924 34 02 - Fax: 21 924 45 22
ALVERCA - E.N. 10 - N.º8 - (Edifício Cinema) Sala 108 - 2615 - 139 Alverca - Tel: 21 957 36 40 - Fax: 21 957 36 42
TAGUSPARK - Núcleo Central, 185 - 2780 - 920 Porto-Salvo - Oeiras - Tel: 21 421 52 58 - Fax: 21 421 52 59
MONTIJO - Rua Guerra Junqueiro nº 2, 1-B - 2870 - 333 Montijo - Tel: 21 232 17 84 - Fax: 21 232 17 86

www.santamadalena.pt - email: santamadalena@netcabo.pt

17. Barca

O termo barca caracteriza todo e qualquer veleiro de três ou mais mastros, no pressuposto de que em todos eles cruza vergas redondas em toda a sua extensão, à excepção do situado mais a ré (mezena), nelas largando pano de igual feitio. Esta armação conta ainda com velas latinas triangulares, tanto à proa como envergadas nos respectivos estais de entremastro.

No mastro da mezena deita pano latino, geralmente uma vela quadrangular, que recebe o nome do mastro, e ainda uma vela triangular a que chamamos gavetope. Como se depreende, este tipo de aparelho apenas difere da galera pelo facto de envergar pano latino no mastro situado mais a ré. Resta dizer, que de acordo com a documentação e iconografia, esta armação é muito antiga, embora, como variante da galera, que surgiu com o objectivo de minimizar o número de elementos das tripulações e cortar despesas, o aparelho de barca só se impôs, tal como hoje o conhecemos, a partir de 1840. Na sua versão mais arcaica, parece ter inspirado os navios do Mediterrâneo, nomeadamente os egípcios, romanos e fenícios. Por outro lado, combinando elementos destes com os das embarcações vikings, julga-se ter estado na génese da coga, nau, galeão e mesmo das primeiras fragatas construídas no sul da Europa.

Quanto à etimologia, esta designação confunde-se com a mais remota navegação levada a cabo pelo Homem, sendo habitual ouvi-la também como sinónimo de navio ou barco. Porém, tudo indica que tenha chegado até nós por via do latim tardio *barcae,* ou mais provavelmente pelo latim vulgar *barica.* Em qualquer dos casos, ambas as palavras latinas terão derivado do grego *bâris* ou *bârisidos,* embora subsista um amplo consenso relativamente ao facto do termo ter tido origem egípcia.

Por seu turno, a expressão «deitar a barca», era antigamente utilizada quando se pretendia avaliar a velocidade do navio, lançando à água a denominada barquinha e medindo o comprimento da linha desenrolada num período de 15 segundos, recorrendo ao auxílio de uma ampulheta graduada para esse efeito.

Em virtude de no próximo dia 30 de Outubro se celebrarem os setenta anos do NRP *Sagres,* decidimos, por isso, eleger o desenho do aparelho da «nossa barca», como base aos comentários sobre esta armação.

Bujarrona – Vela de proa triangular que enverga em estai com o mesmo nome, encontrando-se este localizado entre o estai da denominada vela de estai e o estai da giba, recebendo o último a vela de proa localizada mais a vante. Normalmente, de entre todas as velas de proa, a bujarrona é aquela cuja superfície é de maiores dimensões. Nos navios que contam com quatro panos de proa, como é o caso do navio-escola *Sagres,* ambas as velas do meio tomam a designação de bujarronas, sendo que, para as destrinçar, são utilizados os termos bujarrona de dentro ou bujarrona baixa, para aquela que se situa mais a ré, e bujarrona de fora ou bujarrona alta, para classificar a que é caçada mais a vante. Embora constitua termo de utilização pouco corrente, esta última pode também ser apelidada de contra-bujarrona.

Contrabracear – Acção que visa bracear a bordos opostos as vergas do mastro grande e as do traquete, nomeadamente quando se pretende atravessar o navio. Este termo pode igualmente ser utilizado nas situações em que se pretende bracear as vergas de um mastro ao bordo contrário àquele em que estas se encontram braceadas.

Gáveas – Nome pelo qual é conhecido o conjunto das quatro velas e/ou vergas dos velachos (mastro do traquete) e das gáveas (mastro grande) propriamente ditas. No entanto, pode também ser utilizado para caracterizar apenas as duas velas/vergas do mastro grande, sendo que as correspondentes velas/vergas do traquete habitualmente recebe a denominação de velachos, ou gáveas de proa. Embora sendo de utilização pouco frequente, as vergas/velas superiores podem igualmente ser chamadas de gáveas de cima.

Gáveas partidas – Esta designação qualifica as duas vergas que existem no local onde antigamente apenas envergava uma única vela, denominada gávea. Pela necessidade de melhor gerir a superfície vélica em função da intensidade do vento, ao qual devemos ainda somar a vantagem na respectiva manobra e maior resistência do pano com vento forte, nesse espaço foi acrescentada mais uma verga, passando doravante essas vergas a ser conhecidas como gávea baixa e gávea alta. Com o mesmo significado podem ser utilizadas as expressões vergas dobradas ou vergas volantes, sendo o último termo sinónimo de verga móvel.

Lanzudo – Coxim com mealhar que envolve alguns cabos fixos do aparelho, nomeadamente ovéns e estais, actuando como uma espécie de defensa, com o intuito de proteger as velas quando estas neles roçam. Também conhecido como lanudo ou coxim da enxárcia.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**) e mezena (**D**).

Mastaréus – Velacho (**E**) e gávea (**F**).

Mezenas partidas – Quando o espaço entre a retranca e a verga onde corre a esteira do gavetope se encontra dividido por uma segunda carangueja, regra geral para facilidade da manobra e optimização da mareação, passam aí a envergar duas velas, designadas, respectivamente, de mezena baixa e mezena alta. Nesta situação dispensa-se a existência da mezena de tempo, uma vez que em caso de temporal se pode optar por caçar apenas um dos panos. A expressão mezenas dobradas é utilizada com significado equivalente. Cumpre referir, que a existência de mezenas partidas foi uma variação introduzida nos seus navios pelos grandes armadores alemães, com o objectivo de minimizar as tripulações das grandes barcas de quatro e cinco mastros, sendo por isso conhecida internacionalmente por mezena alemã – *german spanker.*

Toca-brióis – Designação atribuída ao marinheiro que sobe ao mastro com a função de folgar o tirador dos brióis, para que a vela, quando caçada, fique com a sua superfície perfeitamente estendida. Por vezes torna-se necessária a sua acção, nomeadamente quando se larga o pano com vento fraco, uma vez que a sua intensidade, por si só, não consegue vencer a resistência dos próprios cabos e inércia dos respectivos aparelhos de força, para enformar a vela.

Velachos – Nome dado ao conjunto das denominadas gáveas de proa, conhecidas individualmente como velacho baixo e velacho alto.

Velas de proa – Vela de estai (**1**), bujarrona de dentro (**2**), bujarrona de fora ou contrabujarrona (**3**) e giba (**4**).

Velas do alto – Nome habitualmente utilizado para caracterizar as velas mais altas envergadas num veleiro redondo, sobre-joanetes no caso vertente. Em sentido lato pode considerar-se sinónimo de crista, não obstante esta última denominação ser um pouco mais abrangente, englobando, inclusivamente, os latinos altos – leia-se entremastros: estai do galope do grande e estai do galope do gavetope –, e ainda o gavetope e a giba.

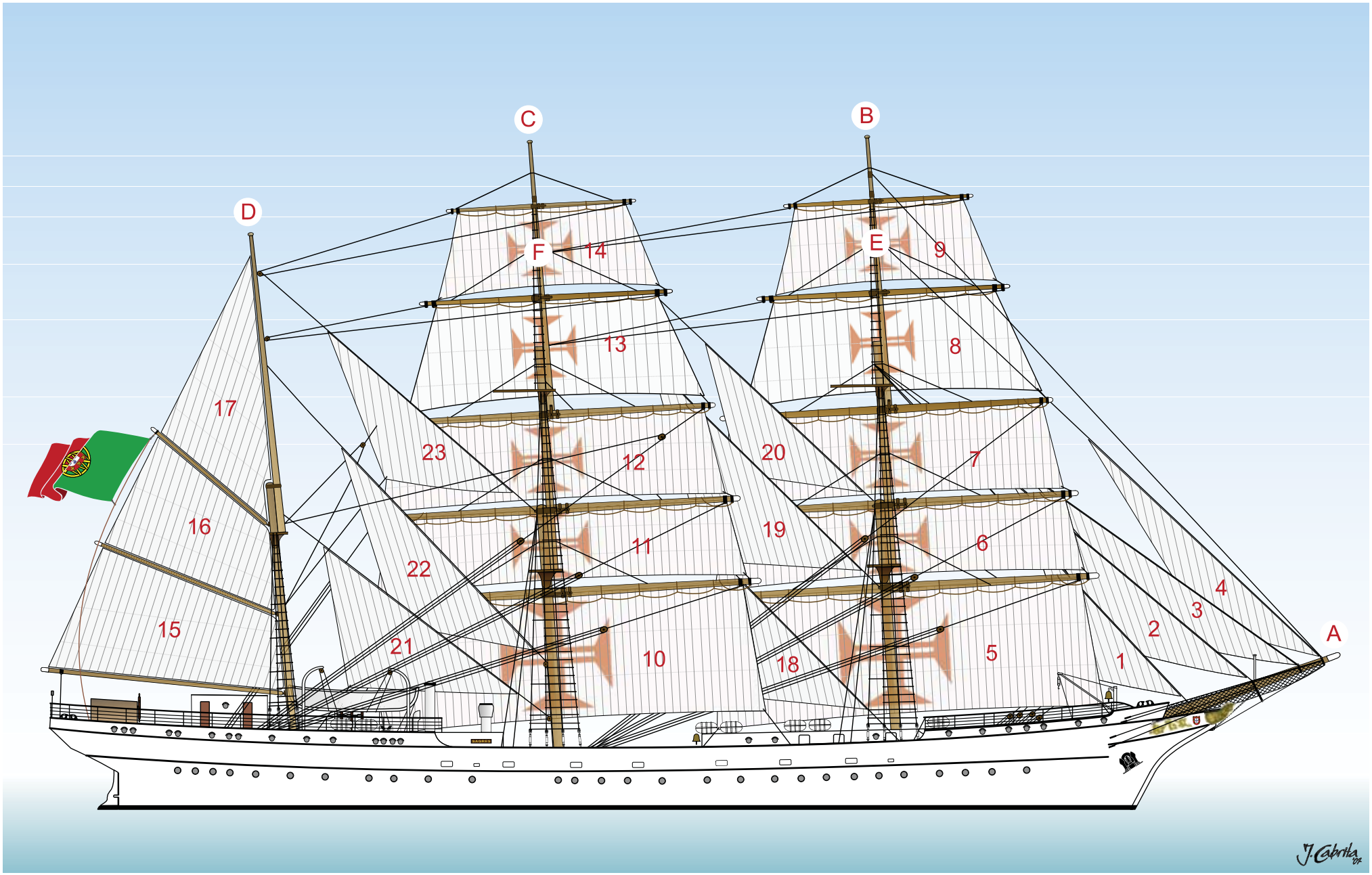
Velas do traquete – Traquete redondo (**5**), velacho baixo (**6**), velacho alto (**7**), joanete de proa (**8**) e sobre-joanete de proa (**9**).

Velas do grande – Vela grande ou grande redondo (**10**), gávea baixa (**11**), gávea alta (**12**), joanete do grande (**13**) e sobre-joanete do grande (**14**).

Velas da mezena – Mezena baixa (**15**), mezena alta (**16**) e gavetope (**17**).

Velas de entremastro – Vela de estai de gávea (**18**), vela de estai do joanete grande (**19**), vela de estai do galope do grande (**20**), vela de estai da mezena (**21**), vela de estai do gavetope (**22**) e vela de estai do galope do gavetope (**23**).

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com



Barca

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 413 • ANO XXXVII

NOVEMBRO 2007 • MENSAL • € 1,50

BICENTENÁRIO DA PARTIDA DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL

Foto Cristina Seara

D. João VI

Pormenor da estátua equestre oferecida por Portugal à cidade do Rio de Janeiro no IV centenário da sua fundação

Escultura de Salvador Barata Feyo - 1965

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 413 • Ano XXXVII
Novembro 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343

Embarque de D. João, Príncipe Regente, para o Brasil em 27 de Novembro de 1807.

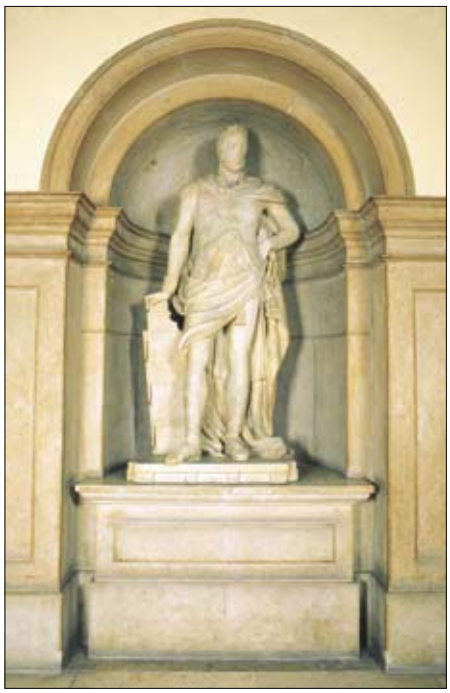
Nicolas Deleride. Lisboa – Museu Nacional dos Coches

ANUNCIANTES:
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

BICENTENÁRIO DA PARTIDA DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL

Foto António Sacchetti



Estátua do Príncipe Regente.
Joaquim José de Aguiar – 1814.
Hospital da Marinha.

D. João VI 2
D. João VI e Napoleão. O Rei Absoluto e o Imperador Republicano 4
Portugal e a Europa à hora de Napoleão 6
Os Navios da Armada Real Portuguesa em 1807 10
De Cabral a D. João VI – A expansão do Brasil 14
José Maria Dantas Pereira Primeiro Director da Academia Real dos Guardas-Marinhas no Rio de Janeiro 16
Algumas Fontes para o Estudo da Crise de 1807 19

23

Patrono do Novo Curso da Escola Naval D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

A MARINHA DE D. JOÃO III (28) 24
OPERAÇÃO HERA 2007 25
A MARINHA E A SOCIEDADE 26
ANIVERSÁRIO DO MUSEU DE MARINHA / MARINHA – IMPÉRIO/BONANÇA
NOVO PROTOCOLO DE SEGUROS 29
DIVAGAÇÕES DE UM MARUJO (24) 30
NOTÍCIAS 31
QUARTO DE FOLGA / BANDA DESENHADA 33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS 34
SETTING SAIL CONTRACAPA

D. JOÃO VI E NAPOLEÃO

O Rei Absoluto e o Imperador Republicano

Os acontecimentos mais relevantes que ocorreram durante as grandes transformações das sociedades, bem como as datas em que aconteceram, ficaram gravados como marcos balizadores das diferentes épocas históricas. No entanto as circunstâncias que deram origem a esses acontecimentos tiveram, normalmente, um longo período de maturação, ainda que depois tenham surgido de forma revolucionária. Assim as datas que a seguir se referem são meramente indicadoras.

A passagem do século XV para o século XVI foi uma época de grandes mudanças. Corria o Renascimento (1400-1530), com notável esplendor nas artes, letras e ciências. A tomada de Constantinopla pelos turcos (1453), em pleno Renascimento, marcou o início da Idade Moderna. Os Descobrimentos estimularam a integração das "histórias" dos diferentes povos e culturas que até então se desconheciam e permitiram que se começasse verdadeiramente a escrever a História Universal.

No campo do pensamento e da acção política, interessa agora referir dois aspectos: o regresso ao Absolutismo e a criação do Estado Moderno.

O Absolutismo, que já tinha existido na Antiguidade, manifestou-se pela autoridade régia que, pouco a pouco, se foi libertando de qualquer limitação. Para isso, a nobreza teve que perder certos atributos e alguns dos poderes que exercera na Idade Média. Por exemplo, teve que perder o direito de justiça, foi interdita de recrutar exércitos privados, foi afastada de cargos importantes e as cidades medievais passaram a estar sob tutela de corregedores.

Em Portugal, o Absolutismo teve início com D. João II (1455-1495), que sentiu necessidade de eliminar o Duque de Bragança, o Duque de Viseu, o Bispo de Évora D. Garcia de Menezes, acusados de conspiração; o Marquês de Montemor, o Conde de Faro e outros nobres fugiram para o estrangeiro.

Em França, o Absolutismo teria começado em 1515 com a subida de Francisco I ao trono.

Simultaneamente apareceram os primeiros teóricos da noção de Estado, ligado ao Príncipe, sendo apontado como criador do conceito "Estado" o político florentino Maquiavel (1469-1527). D. Manuel I (1469-1521) foi quem organizou o Estado Moderno em Portugal.

Após o Renascimento veio a Idade da Razão (1558-1648), durante a qual foram organizados e fortemente desenvolvidos os princípios e as iniciativas fragmentadas do Renascimento. Basta recordar nomes como Bacon, Descartes, Spinoza, Kepler, Pascal, Galileu, Napier, Garcia de Horta, Pedro Nunes, Montaigne, Camões, Cervantes, João de Barros, Diogo do Couto, etc..

D. João VI – 1816

Gravura aberta por Charles-Simon Pradier a partir da pintura de Jean – Baptiste Debret e impressa por Chardon. Moldura original de madeira e estuque dourada, decorada com simbologia real tradicional.
Col. Particular.

Mas o poder absoluto continuou a intensificar-se. Foi também a época de Isabel I de Inglaterra, a *Grande Rainha*, do Cardeal Richelieu em França, da grandeza e decadência da Espanha dos Filipes a que Portugal estava ligado.

Para o aprofundamento e expansão do Absolutismo contribuíram muitos filósofos e políticos ainda hoje frequentemente referidos:

Grotius (1583-1645) incluiu o mar e a liberdade dos mares nos seus estudos e distinguiu-se pelos seus tratados de direito internacional (*Sobre o Direito de Guerra e da Paz* – 1625); pensava que o Governo não tinha que se sujeitar às leis feitas pelos homens, mas só ao direito natural. Jean Bodin (1530-1596) debruçou-se sob o conceito de "soberania" que definiu como o "poder que não tem igual a nível interno nem superior a nível externo"; chocado com as Guerras Religiosas defendeu que se a função do Estado é manter a ordem, só o pode conseguir através da soberania absoluta e inalienável [1]. Thomas Hobbes (1588-1679), que viveu os horrores da Guerra Civil de Inglaterra (1643-1649), pensava que a "monarquia absoluta era natural" e que "nenhum governo é soberano se estiver sujeito a quaisquer outras leis, para além das da Natureza e de Deus" [2].

Assim, o poder estava no Rei e o Rei tinha poder absoluto. Não havia outros símbolos de soberania nem eram feitas referências ao território.

Foi a seguir a esta época e por força das doutrinas expressas que o Absolutismo atingiu o seu ponto mais alto, com Luís XIV em França, com a República do déspota Cromwell em Inglaterra, com Pedro *o Grande* na Rússia e, embora pouco mais tarde, com D. José, ou melhor, com o Marquês de Pombal, em Portugal. Estava na moda o "despotismo esclarecido" como uma evolução do Absolutismo, mais teórica do que prática. A Luís XIV, o Rei Sol, é atribuída a frase *l'Etat c'est moi*.

O mais claro representante do despotismo esclarecido em Portugal foi Marquês de Pombal, que procurou modernizar o Estado. Quis manter a nobreza, elevando-a mas mantendo-a obediente ao Rei. Para isso, se por um lado criou o Real Colégio dos Nobres e reformou o ensino universitário, por outro lado eliminou *exemplarmente* os que se poderiam opor à sua política, como o Duque de Aveiro, o Marquês de Távora e outros.

Depois veio o Iluminismo (1715-1789), caracterizado pelo grande progresso do conhecimento e pela luta contra a Cristandade, liderada pelos *filósofos* entre os quais se salientam Voltaire, Diderot, d'Alembert, Rousseau, Kant, Ribeiro Sanches. Marca também o início da *Revolução Industrial* em Inglaterra e do aparecimento do *Terceiro Estado* em França, constituído por camponeses e proletários, separados da nobreza pela burguesia, que era odiada pelos primeiros e desprezada pelos segundos.

O território ou a posse do território continuava a não ter o significado que viria a adquirir após o Congresso de Viena (1814-1815). Basta ver a História: Portugal nasceu de um Condado oferecido em dote; D. João IV, já nesta quar-

ta dinastia, ofereceu parcelas do território em dote (Tânger e Bombaim), no casamento de sua filha Catarina com Carlos II de Inglaterra; foi o próprio Napoleão que comprou aos espanhóis, em 1800, parte da vastíssima Luisiana anteriormente colonizada por franceses, para a vender em 1803 aos Estados Unidos que, por sua vez, já haviam comprado ou compraram depois, Manhattan e Hawai aos naturais, o Alasca à Rússia, etc.; e só em 1908 é que o Congo deixou de ser propriedade pessoal de Leopoldo II e foi entregue à Bélgica.

O poder, insiste-se, estava no Rei, apoiado na Corte. Quanto aos nobres, só viviam sem grandes preocupações os da Corte ou os que, na obediência ao Rei, tinham boas relações com a Corte. Esta, aliás, foi sempre crescendo.

Avançando pela Europa fora, Napoleão ia negociando tratados humilhantes com os vencidos ou obrigava-os a abdicar e a entregar a coroa a indivíduos por si designados, quase sempre membros da sua família ou seus generais.

Assim, a partida da Corte para o Brasil manteve o poder no Rei, de forma legítima e inquestionada, tanto em Portugal como no estrangeiro. Ainda se admitiu que a Rainha ficasse em Portugal, partindo para o Brasil apenas o Príncipe Regente e seu filho, mas foi considerado mais seguro o embarque de toda a família. O que se passou em Espanha, no ano seguinte, mostra a sensatez desta decisão. Diz Romero Magalhães: *Havia que subtrair a Rainha demente D. Maria I, o Príncipe Regente D. João e os demais familiares à iminência de uma captura que viesse a desembocar numa abdicação forçada a favor do Imperador Napoleão I* [3].

Foi o que a vizinha Espanha não conseguiu evitar. Governava Carlos IV (1748-1819), que tinha como Primeiro-Ministro Manuel Godoy, Capitão-General dos Exércitos, Grande Almirante de Espanha e das Índias, Príncipe da Paz, Duque de Alcudia, de Sueca e de Evoramonte, e ainda favorito da Rainha Maria Luísa. Godoy teve uma política desastrosa; aliou-se a Napoleão e perdeu a esquadra em Trafalgar (1805); no plano acordado com Junot para a ocupação e partilha do nosso país estava-lhe reservado o *Principado dos Algarves*. O Rei ainda pensou em embarcar para uma das colónias espanholas da América, mas as circunstâncias, com realce para a fraqueza do Rei e a posição de Godoy, não lho permitiram.

O príncipe herdeiro, Fernando, filho de Carlos IV e de Maria Luísa, manifestou-se contra Godoy, o que agradou ao povo. No motim de Aranjuez (em 1808, já o Regente português estava no Brasil), Carlos IV foi obrigado pelo povo a abdicar a favor do filho, Fernando VII. Porém, nesse mesmo ano e independentemente deste acto, Napoleão chamou pai e filho a Bayona e obrigou-os a entregar a coroa a seu irmão José. Ficaram ambos presos em Valençay. Fernando VII, restaurado em 1814, após a deposição de Napoleão, ainda recuperou o poder absoluto em 1823, embora sem as colónias da América; Carlos IV foi viver para Itália, não mais voltando a Espanha.

Tendo falecido a Rainha D. Maria I, D. João VI foi aclamado Rei em 1816, no Brasil, dois anos após a queda de Napoleão. O Absolutismo, já um pouco enfraquecido, só caiu em 1820, com a revolta liberal do Porto, seguida da de Lisboa. O Rei regressou a Lisboa em 1821.

Quanto à errada ideia de uma "fuga precipitada" para o Brasil, seria bom recordar alguns factos.

Napoleão Bonaparte – 1805.
Andrea Appiani.

A hipótese de garantir a independência do poder soberano fora de Lisboa, na iminência da conquista da capital por forças estrangeiras, já havia sido considerada umas três vezes: no tempo de D. António Prior do Crato, de D. João IV e de D. José.

A saída do Regente D. João e da Família Real para o Brasil foi ponderada cuidadosamente, pelo menos desde a reunião em Mafra do Conselho de Estado, em 19 de Agosto de 1807.

Há muitos registos relacionados com a preparação desta importante decisão. Por exemplo, os navios teriam, como então era usual, que desembarcar a artilharia para terem espaço para acomodar grande número de passageiros e poderem transportar mais carga. Pois em 22 de Outubro foi assinada por George Canning [4] uma Convenção secreta segundo a qual a Inglaterra se comprometia a comboiar até ao Brasil os navios assim desprotegidos, embora a esquadra franco-espanhola tivesse perecido em Trafalgar. Como se pode falar de "fuga precipitada"?

O Regente não se ausentou do País, para escolher no exílio a protecção de qualquer soberano amigo. Deslocou-se dentro dos seus domínios, mantendo o seu poder soberano intacto e dando continuidade à governação do Estado. Mais ainda, com esta sábia decisão conservou impoluta a sua autoridade em todos os seus domínios territoriais, o que evitou a agressão a qualquer das parcelas do vasto império.

D. João VI manteve a independência e a unidade nacionais, o Brasil veio a ter a independência menos perturbada de toda a América do Sul e Napoleão viu frustrada a sua aspiração ao título de Imperador da Europa.

Mas hoje, é com interesse e simpatia pelo grande país irmão que devemos salientar um outro aspecto, também consequência da deslocação da Família Real ao Brasil. Para isso bastará citar Macedo Carvalho, Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil [5]:

D. João, afora salvar a Coroa e preservar a Dinastia de Bragança, assegurou a integridade do território e a soberania do Brasil. O maior legado de D. João para o Brasil foi a unidade territorial e linguística, base indispensável à estruturação do Estado nacional. D. João lançou os alicerces das principais instituições político-económicas que viabilizaram o crescimento do Brasil, para não mencionar as de carácter administrativo, científico-cultural, jurídico e militar, encerrando o período colonial. A vinda de D. João para o Brasil tem grande significado na estruturação do futuro império brasileiro e na elaboração do projecto político e civilizatório da nova nacionalidade e do Estado.

É importante também recordar que quando a Família Real partiu para o Brasil não havia ainda países independentes no continente sul-americano. O Rio de Janeiro logo começou a receber as Embaixadas de todos os países amigos de Portugal, o que lhe trouxe muito prestígio e contribuiu para divulgar todas as suas belezas e potencialidades. Nenhum outro país americano pôde beneficiar de experiência semelhante. Depois disto tudo e do ambiente criado, o Brasil só podia mesmo ser um Estado independente, e um grande Estado.

António Emílio Sacchetti
VALM

Notas

[1] Will & Ariel Durant, **The Age of Reason Begins**, The Story of Civilization, n.º 7, Nova Iorque, Simon and Schuster, 1961, pp. 630 e 631.

[2] Op. cit.

[3] Magalhães, Joaquim Romero, Comissário-Geral da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, em "Palavras Prévias" do catálogo da exposição **"D. João VI e o Seu Tempo"**, no Palácio da Ajuda.

[4] Pinto, Francisco Leite, **A saída da Família Real Portuguesa para o Brasil a 29 de Novembro de 1807**, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1992.

[5] Carvalho, Coronel L. P. Macedo, *A Acção de D. João VI no Brasil*, **Jornal do Exército**, Abril 2000, pp. 26 a 33.

Portugal e a Europa à hora de Napoleão

O princípio do século XIX europeu não teve paralelo sob o ponto de vista da agitação social e uma conflitualidade intensa que ultrapassou a forma comum das guerras de outros tempos. A França Revolucionária, com mais ou menos intensidade e variando o seu próprio alinhamento, enfrentou quase todos os outros países europeus. Foram diversas as coligações que se lhe opuseram, mas sempre com a presença de duas potências: a Áustria que os defrontou em terra e se opôs ao alargamento das fronteiras; e a Grã-Bretanha que disputou com sucesso a soberania do mar, que seria o grande *calcanhar de Aquiles* gaulês. Apesar da sua posição periférica afastada das fronteiras do conflito, Portugal foi arrastado por duas vezes para este vendaval europeu, sempre forçado pelo alinhamento tradicional a par da Inglaterra, numa aliança que nunca encontrou alternativas credíveis depois da Restauração de 1640. E 1805, já com Napoleão Bonaparte na posição de imperador, chega a Lisboa o General Jean Andoche Junot, como embaixador de França, trazendo a particular incumbência de convencer o rei de Portugal a abandonar essa aliança e a fechar os portos nacionais à navegação britânica. Entendia Bonaparte que o segredo para derrotar a velha Albion era cortar-lhe as vias de comércio marítimo que a alimentavam, e Lisboa era um ponto de apoio fundamental dentro da densa teia de rotas oceânicas, que ligavam a metrópole aos seus vastíssimos domínios de além-mar.

General Junot.

No essencial, não estava enganado o Imperador. Mas Portugal também não tinha alternativas credíveis que lhe garantissem a preservação dos territórios ultramarinos, porque, no momento em que hostilizasse a Grã-Bretanha ser-lhe-ia vedado o acesso ao mar, sem apelo nem agravo. A missão diplomática de Junot estava, portanto, votada ao fracasso, de pouco lhe valendo os apoios e a solidariedade ideológica de alguns sectores nacionais muito ligados ao poder. É verdade que o governo dirigido pelo Príncipe Regente D. João (futuro D. João VI) se caracterizou por múltiplas hesitações, adiando todas as decisões definitivas no que dizia respeito à política externa, mas a cínica frieza e a arrogância das potências envolvidas no conflito – nomeadamente a Grã-Bretanha e a França – recomendava esta postura não permitindo uma escolha segura.

É verdade que a aliança inglesa tinha sido uma das garantias da independência e da manutenção de um império, que exigia um poder marítimo que Portugal não tinha, mas também era verdade que os britânicos tinham dessa aliança uma opinião muito própria que tinha deixado Portugal em muito maus lençóis meia dúzia de anos atrás, quando da chamada Guerra das Laranjas. Foram circunstâncias que criaram muita desconfiança nas elites políticas portuguesas, em nada favorecendo um leal empenho do país na mais velha aliança europeia. Compreendia-se a divisão de opiniões e a alternância de influência política pró-britânica e pró-francesa, adiando qualquer decisão clara e definitiva. Sobretudo porque a localização geográfica do país não fazia prever que estivesse na primeira linha de fogo, de um momento para o outro.

A pressão efectuada pela França, com a embaixada de Junot em 1805 não passou despercebida aos britânicos, que em Agosto de 1806 enviaram uma esquadra a Lisboa, com o emissário Lord Rosslyn. Também eles pressionavam o regente D. João alertando-o para o perigo de uma invasão e para a necessidade de garantir a sua defesa, com a qual a Inglaterra estaria disposta a colaborar. Alertou ainda o governo português para a possibilidade de retirar a corte e a família real para o Brasil, caso essa invasão ocorresse e não pudesse ser detida na fronteira. Aparentemente ninguém deu muita importância a estes avisos e sugestões, mas é de crer que o cenário estava na mente de alguns sectores próximos do poder.

Em 1803, Rodrigo de Sousa Coutinho, na qualidade de Presidente do Tesouro Real, elaborara um pequeno memorial em que avisava o Príncipe da necessidade de defender a coroa em todas as circunstâncias que a conjuntura internacional ditasse. Caso os franceses alguma vez entrassem em Portugal, como já tinham feito na Suíça, no Reino de Nápoles ou no Piemonte, a abolição da monarquia será uma das suas medidas imediatas, e com ela sucumbirá todo o império ultramarino, onde o Brasil tem um lugar de destaque. Devia, portanto, o soberano considerar muito seriamente a possibilidade de passar ao Brasil, onde se levantará um poderoso império e de onde poderá regressar e reconquistar os territórios europeus. Sousa Coutinho foi demitido das suas funções na sequência de uma intriga onde pontuaram os partidários da aproximação à França, mas a ideia não desaparecia, como se provou em 1807, quando efectivamente os franceses invadiram Portugal.

Como disse, contudo, em 1806 as diligências do embaixador inglês não foram levadas muito a sério e o seu regresso à Grã-Bretanha, sem nenhuma decisão concreta de D. João, tem sido interpretado como um fracasso. E quando, em 1807, Napoleão se virou de novo para a Península Ibérica, reunindo em Baiona, o exército comandado pelo General Junot, com o intuito de ocupar Portugal e negar a utilização dos seus portos aos ingleses, o governo português continuou a tentar retardar a campanha, com respostas dúbias e medidas dilatórias. Tal não era já possível, contudo. Em 29 de Outubro era assinado, entre a França de Bonaparte e a Espanha de Godoy, o célebre tratado de Fontainebleau, que reforçava a adesão espanhola ao Bloqueio Continental, já assinado em Fevereiro, e a permissão para a passagem do exército francês que ocuparia Portugal. O acordo previa a futura divisão do país em três partes, de que a parcela norte seria dada ao Reino da Etrúria (criado por Bonaparte em 1801), a do centro seria uma moeda de troca para os ingleses abandonarem Gibraltar e a do sul para Godoy com o título de *Príncipe dos Algarves*. Portugal não tinha alternativa. Através de Domingos de Sousa Coutinho (irmão de D. Rodrigo), assinava-se em Londres, a 22 de Outubro, um acordo secreto em que a Grã-Bretanha se comprometia a enviar uma esquadra para a foz do Tejo, com o objectivo de proteger a saída de todos os navios de guerra e mercantes, pertencentes à Marinha Real ou a

privados. Em troca Portugal abriria um ou dois portos do Brasil ao comércio britânico, nas mesmas condições que tinham em Lisboa. Este tratado nunca viria a ser ratificado, mas permitia, no tempo imediato, a retirada da família real para o Brasil, com a garantia de preservação da monarquia soberana que, naturalmente, nunca poderia sobreviver com a ocupação francesa.

O exército de Junot entrou em Portugal na zona de Segura, avançando ao longo do Tejo até Abrantes, Santarém, Vila Franca. Foi recebido em Sacavém por uma deputação do nomeado Conselho de Regência, a 29 de Novembro e entrou em Lisboa no dia 30, à frente de um grupo de 1500 homens. O exército francês estava muito desgastado pela marcha forçada a que fora obrigado desde a fronteira, mas não encontrara qualquer resistência militar organizada. O único contratempo fora causado pelas más condições meteorológicas que assolaram o país nesse longínquo Outono de 1807. O seu principal inimigo foi o mau tempo, que cessou, subitamente, no dia 29, permitindo que a esquadra largasse pano em direcção ao sul. Portugal iria passar um período particularmente agitado até 1811, sob ocupação estrangeira directa, a que se seguiu uma fase menos aguda mas ainda frágil, com uma tutela inglesa directa e sempre sob a ameaça do vendaval napoleónico, que só terminou em 1815. Com a conferência realizada nessa cidade e o tratado assinado pelos estados europeus, encerrava-se um ciclo tremendo que começara no último quartel do século XVIII e que varrera toda a Europa levantada em armas. Não é possível abordá-la em detalhe, nos limites restritos deste artigo, mas é importante observar alguns dos seus pormenores, dando relevo aos seus principais actores.

Não há dúvida que o acontecimento político e social mais intenso de todo o século XVIII (e XIX) foi a *Revolução Francesa*. Os historiadores consideram-na como o marco que põe fim à Idade Moderna e marca a entrada no período contemporâneo, não só pela agitação que provocou e pela intensidade de quase tudo o que lhe diz respeito, mas, sobretudo, pelas alterações conceptuais que lhe estão ligadas. Alterações de natureza política e social – bem entendido que mudaram todas as relações de poder europeias, mas também de natureza científica, ética e até religiosa. A *Revolução Francesa* trouxe uma nova maneira de pensar que tomou conta de todos os povos, com mais ou menos intensidade, nalguns casos através de uma adesão positiva aos seus princípios, noutros pela contestação e negação dos mesmos. Não foi indiferente para ninguém. Os seus antecedentes encontram-se na crise moral que se agudiza durante todo o século XVIII, e na reacção dos filósofos iluministas que reordenaram valores, e conseguiram um impacte extraordinário das suas ideias junto das classes médias letradas que agitaram a

Napoleão Bonaparte.
Jean-Baptiste Isabey – 1802.

mole parisiense numa altura particularmente crítica. A Revolução tomou conta dos espíritos antes de passar aos factos, e fê-lo de uma forma ingénua e antropologicamente optimista, muito própria do iluminismo que lhe está na origem. Será difícil saber se no

William Pitt.
Primeiro-ministro britânico.

dia 14 de Julho de 1789 – uma data simbólica que ainda hoje é o dia nacional da França, e encarado como o dia da liberdade da pátria francesa –, quando os amotinados tomaram conta da prisão da Bastilha, alguém previa ou sequer sonhava com os anos de vertigem que se lhe seguiram. Se a tragédia concebida pelos gregos é uma marcha incontrolável para o abismo de personagens inebriados pela descoberta de um qualquer segredo esfíngico (surdos aos avisos do coro), a marcha da Revolução é disso um exemplo perfeito.

Toda a Europa acompanhou com uma atenção expectante os acontecimentos que se seguiram a 1789, e a opinião geral dos intelectuais mais notórios (Kant, Goethe, Foster, etc.) era favorável ao movimento revolucionário. Exceptuou-se, talvez, o caso dos ingleses, que não podiam deixar de reconhecer algumas das ideias presentes na *Revolução Americana*, que levara a secessão dos Estados Unidos. Sob o ponto de vista das relações internacionais, o fenómeno era novo e ninguém estava preparado para ele. As monarquias absolutas não podiam deixar de se inquietar com os exemplos que vinham de França, mas o cuidado que lhe dispensavam era o mesmo que já tinham com a difusão da filosofia iluminista. Na perspectiva das ameaças entre estados – que fora um flagelo durante todo o século XVIII – a Revolução parecia inofensiva, tanto mais que afirmava como princípio fundamental a renúncia da guerra contra outrem, não se compreendendo como podia ser fina a película que separava um claro intuito de anexação de território, da ideia rebuscada de "invadir um espaço para o libertar". Com este argumento, aliás, se proclamava que as fronteiras naturais da França eram aquelas que lhe tinham sido dadas naturalmente pelo Oceano, pelos Pirenéus, pelos Alpes e pelo Reno, o que – com o andar dos meses – não deixaria de suscitar desconfianças nos estados italianos, na Áustria, nos príncipes alemães (nomeadamente na Prússia) e na própria Inglaterra, que veria com a apreensão a ideia de ocupar os territórios da Bélgica e a foz dos grandes rios que corriam da Europa Central para o norte.

Um conjunto de estranhos acontecimentos (difíceis de esclarecer na sua origem) precipita uma alteração política que tem na data de 10 de Agosto de 1792 o marco mais importante. É nessa altura que surge em frente das Tulherias o batalhão de soldados marselheses, cantando o hino que até hoje ficou como o hino nacional francês. Dissolve-se a Assembleia Nacional e é proclamada a República, governada por uma Convenção, precipitando-se os acontecimentos que levaram ao julgamento grosseiro e à execução de Luís XVI, a 21 de Janeiro de 1793. A Revolução entra na sua fase mais sangrenta que duraria até ao estabelecimento de um Directório governativo em 1795. A questão mais importante prende-se com o choque

provocado pela execução do rei e Maria Antonieta (Outubro de 1793), e com a invasão da Bélgica. A guerra, que era apenas aberta com a Prússia e a Áustria, alargou-se à Grã-Bretanha, Espanha, Portugal, à maioria dos príncipes alemães e a quase todos os estados italianos. A França conseguiu importantes vitórias contra quase todos eles, em campanhas terrestres conduzidas por jovens generais saídos da Revolução, mas não teve igual sorte no mar. A Marinha Francesa dispunha de melhores navios, mas não tinha os quadros adequados, que tinham desaparecido nas sucessivas vagas de terror revolucionário. A 1 de Junho de 1794 ("The Glorious First of June" para os ingleses) sofreu uma pesadíssima derrota ao largo de Brest, onde pereceram mais de 5000 homens. Seria esta a lógica do alinhamento de forças europeias nos anos que se seguiriam: um razoável domínio do continente por parte dos franceses, que dispunham de um contingente numeroso e motivado; e uma fragilidade permanente no mar, onde os ingleses davam caça aos seus navios e bloqueavam quase todos os portos.

É neste contexto de guerra que emerge a figura de Napoleão Bonaparte, um jovem general oriundo de uma família da pequena nobreza, que aderira à Revolução e que ganhara um prestígio crescente com as suas vitórias em Itália e no Egipto. Napoleão impôs-se decisivamente em 1799, numa altura em que os franceses estão saturados de uma classe política corrupta e incapaz, que não encontrava saída para nenhum dos grandes problemas que afectavam a França. O seu prestígio começa a desenhar-se quando Lazare Carnot (conhecido matemático, pai do engenheiro e físico Nicolas Carnot que idealizou o ciclo das máquinas térmicas que recebeu o seu nome), ao tomar conta da pasta da Guerra, idealizou um plano ofensivo que visava submeter a Áustria e obrigá-la a um armistício nas melhores condições para a França. O plano de Carnot era o de desenvolver uma acção concertada com os exércitos do Reno e Danúbio, ao mesmo tempo que o exército de Itália efectuaria uma manobra de diversão. Ora, acontece que a manobra principal não surtiu os efeitos pretendidos, mas aquela que estava previsto ser apenas uma manobra de diversão, levada a cabo pelo general Bonaparte, teve o maior sucesso e forçou os acontecimentos de forma empolgante. A Áustria ficou quase completamente desguarnecida no seu flanco sul e viu-se obrigada a pedir auxílio a Catarina II, da Rússia, que lho teria dado, não fora a sua morte inesperada e a substituição pelo indeciso e frágil Paulo I. O directório, entretanto, apercebendo-se do poder de Napoleão e da posição que ocupara, ordena-lhe que cesse a campanha contra a Áustria e avance para Roma, onde conseguiria obter grandes vantagens financeiras para a França. Pedia-lhe – em suma – que suspendesse uma campanha militar decisiva, para se dedicar à pilhagem. Bonaparte não o aceitou e prosseguiu com os objectivos militares que traçara anteriormente, conseguindo forçar a Áustria a uma paz altamente vantajosa. Ele próprio assinou o armistício em Campoformio, a 7 de Abril de 1797. E este foi apenas o prelúdio de uma carreira de sucessos que tinham um impacte extraordinário junto dos franceses, ávidos de algo que, efectivamente, restaurasse o orgulho nacional após 10 anos de revolução marcada pelo terror, pela incapacidade política e pela enorme corrupção. Napoleão era a imagem do sucesso e da abnegação patriótica por que todos ansiavam. Por isso, quando surge em Paris, no 18 de Brumário (9 de Novembro), com enorme facilidade conseguiu afastar o directório e criar o primeiro consulado tripartido em que assumia o principal protagonismo.

As fronteiras da ocupação francesa no período revolucionário e napoleónico. Atlas Histórico da Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira.

Bonaparte chegou ao poder envolto no desagrado e desalento do povo francês que não encontrava uma saída para as ideias revolucionárias de 1789, e percebe-se agora como os conceitos ingénuos de que a França nunca faria a guerra contra um povo estrangeiro, se dissolveram na marcha da própria Revolução. A França revolucionária olhara sempre para os outros países como um grupo de conspiradores contra a liberdade da pátria, mas agora recuperava de forma exacerbada o orgulho nacional. Estava pronta para o sonho imperial que Napoleão corporizou.

A Grã-Bretanha viveu a *Revolução Francesa* de uma forma completamente diferente do resto da Europa por variadíssimas razões. A mais importante – talvez – é a de que ela própria já não tinha um regime monárquico absolutista, nos moldes continentais, e praticava uma certa forma de pacto social, pese embora um pouco diferente do que fora propalado por Rousseau. Por isso não sentiu que as suas estruturas políticas e sociais fossem abaladas de forma tão dramática como o sentia a Áustria ou a Espanha. Diz-nos Hobsbawm que à data da *Revolução Francesa*, mais de um século passara desde que em Inglaterra fora julgado e executado um rei, e desde que "o lucro privado e o desenvolvimento económico eram aceites como os objectivos supremos da política governamental". Estas duas observações não têm (talvez) a ligação que o autor lhes quer dar, mas pode entender-se a primeira parte como a constatação de que o poder régio não tinha o carácter sagrado e de direito divino, que assumia nas monarquias absolutas do continente. E não está aqui em causa qualquer problema de ordem ou organização social, mas apenas uma relação diversa com o poder que dá outro sentido à comunidade. Existe um mer-

cado britânico (a ela ligado) e não assenta numa estrutura de trabalho servil. Assenta num desejo comum de participar nesse mercado, de trabalhar para ele, usufruindo à medida do seu desenvolvimento, fora de uma relação imutável de dependência formal e sacralizada. Esta particularidade é muito importante porque esteve na base da chamada *Revolução Industrial*, associada normalmente à construção e aproveitamento produtivo da máquina a vapor, e ao desenvolvimento económico da Grã-Bretanha. Não importa aqui desenvolver em pormenor as razões do desenvolvimento económico anglo-saxónico, mas é fácil de constatar a presença de um sistema fabril que não tem paralelo e que trabalha para um vasto mercado.

As colónias britânicas no Novo Mundo desempenhavam um papel fundamental no seu sistema económico e a rotura teve efeitos imediatos particularmente nefastos, mas em pouco tempo a Grã-Bretanha reatou com os Estados Unidos as relações que lhe interessavam. O algodão em bruto americano foi muito mais importante que o orgulho britânico, e em pouco tempo voltou a entrar nas fábricas do Lancashire, que exportavam os panos para todo o mundo. Aliás, com enorme espanto dos franceses, a Inglaterra assinava no final dos anos noventa, um tratado de amizade e comércio com os Estados Unidos, levantando graves problemas ao governo francês que se via na eminência de entrar em guerra com os norte-americanos. Quero com isto salientar que as ilhas britânicas tinham uma preocupação relativa quanto à possibilidade de invasão do seu território – defendido pelas próprias condições geográficas – pretendendo, sobretudo, um domínio do mar, onde circulavam os seus navios, com as matérias-primas que adquiriam, e com os produtos acabados que vendiam. Na rivalidade que mantiveram com a França, durante todo o século XVIII, o mar e as possessões ultramarinas foi o palco privilegiado das lutas e combates, sem que a sua independência alguma vez fosse posta em causa. O máximo que a França conseguiu na ameaça credível ao território britânico foi a possibilidade de usar a Irlanda como testa-de-ponte para uma eventual invasão.

Compreendendo a postura da Grã-Bretanha no contexto das nações europeia no final do século XVIII e princípio do XIX, entendemos com facilidade, porque conseguiu fazer frente à França napoleónica – dotada de uma força anímica que era difícil de igualar – e porque é que Portugal estava condenado a apoiar-se na aliança inglesa, como garante da sua própria sobrevivência enquanto nação independente. Era o preço a pagar pela possibilidade de manter um império ultramarino espalhado pela América, Ásia e África, sem uma marinha suficientemente forte para garantir a liberdade de comunicações com esses territórios.

Em 1766, o embaixador de Portugal junto da corte inglesa era Martinho de Melo e Castro, um homem de raros talentos diplomáticos que, mais tarde veio a ser Secretário de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos. E em 7 de Abril desse ano, numa carta enviada ao Marquês de Pombal, dizia que "só quando a Grande Bretanha vir a Coroa Portuguesa poderoza e rezoluta, então é que a há-de tratar como aliada e não como Dependente". O seu raciocínio era muito claro, e teve ocasião de o pôr em prática quando ocupou um lugar no governo: a Inglaterra não respeitaria Portugal, e nunca o trataria de igual para igual se este não tivesse nada para lhe dar, que não fosse apenas a sua localização estratégica no contexto do Império Britânico. Nas circunstâncias específicas do século XVIII, podíamos ainda acrescentar que as relações económicas e políticas entre os dois países assentavam em tratados altamente desvantajosos para os nacionais, acrescentando à insuficiência militar uma enorme dependência económica. E não adianta argumentar com a diferença de dimensão entre os dois países, porque património colonial de ambos não espelhava a desproporção da riqueza económica de um e outro. O resultado prático desta continuada negligência (que vinha do final do século XVII) foi o ser arrastado para as guerras, pela razão das alianças, e não ser sequer reconhecido no momento de ditar as condições de paz.

Foto Henrique Ruas

D. João VI .
Albertus Jacob Frans Gregórius – 1774-1853.
N.º INV.º 57035.
Lisboa, Palácio Nacional da Ajuda.

Em 1807, A França jogava uma cartada decisiva decretando o fecho dos portos do continente europeu aos navios ingleses. Imaginava Napoleão que assim conseguiria a asfixia económica britânica, limitando o seu comércio com os consumidores europeus e bloqueando-lhe os pontos de apoio indispensáveis à navegação. Para o imperador, o valor de Portugal residia apenas na sua costa. Nem sequer se empenhou convincentemente em recuperar os navios que estavam em Lisboa, e que os ingleses receavam vir a cair nas mãos dos franceses. Se o príncipe D. João tem ficado em Portugal rendendo-se às intenções imediatas da França, o país ficaria sem a representatividade de um soberano reinante, sem marinha, sem colónias e sem futuro. É compreensível que tivesse adiado a sua decisão até tão tarde quanto lhe fosse possível, esperando, por ventura, um milagre que evitasse a invasão, mas com Junot em Abrantes não havia adiamento possível. Eram as contingências de um momento que não tinham sido ditadas por quem tinha a responsabilidade do governo. Evidentemente que a retirada colocou o país ainda mais na dependência inglesa, e isso fez-se sentir, (por exemplo), durante a permanência de Beresford muito para além da paz de Viena, em 1815, quando Bonaparte foi completamente derrotado e a França cingida às suas fronteiras antigas. Mas digamos que foi – mais uma vez – o preço que o país teve de pagar pela sua independência, depois de ter negligenciado as suas condições de defesa.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

Os Navios da Armada Real Portuguesa em 1807

O PODER NAVAL PORTUGUÊS NOS FINAIS DO SÉC. XVIII

A partir do Século XVII Portugal precisou de se apoiar em nações que lhe assegurassem a liberdade dos oceanos, com vista à defesa dos seus interesses vitais – as linhas de comunicação marítima. Apoiou-se então na Potência Marítima dominante, com quem tinha interesses (económicos e políticos) comuns, mantendo com a Europa continental apenas relações comerciais.

O governo de D. Maria I conseguiria elevar o valor das forças navais a um nível nunca atingido, desde os finais do século XVI, devido à zelosa diligência do *Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar*, Martinho de Melo e Castro; mantendo-se na liderança dos destinos da Armada durante mais de 25 anos (1770-1795), procedeu a uma completa renovação da esquadra e à modernização da organização e das infra-estruturas de apoio.

As razões que terão levado este governante ao desenvolvimento da Armada seriam a ameaça de guerra com a França; a protecção do comércio, principalmente com o Brasil; a protecção das costas metropolitanas contra a crescente ousadia dos corsários berberes e franceses: a protecção dos já então reduzidos territórios no Oriente.

Em 1793 a Armada portuguesa era composta de 13 naus, 17 fragatas, 13 brigues, além de outros navios ligeiros. Construíram-se navios, repararam-se ou modernizaram-se os existentes, enquanto era também executada uma profunda Reforma Administrativa.

É também nesse ano que Martinho de Melo e Castro inicia novo esforço para aumentar o poder da esquadra, com os poucos recursos do Tesouro. Em sete anos faz construir no Arsenal 18 navios de guerra, entre elas 4 naus e renova outras no dique daquele estaleiro.

Os navios construídos ao abrigo destes projectos passaram a ser baptizados com nomes de personalidades – reis, príncipes ou figuras históricas – abandonando-se os tradicionais nomes de santos. Mesmo os navios reconstruídos e modernizados no dique mudaram de nome.

O cargo de *Provedor dos Armazéns da Guiné e Índia* é substituído pelo lugar de *Intendente dos Armazéns*, terminando a transmissão hereditária daquele cargo; para dirigir a administração e contabilidade, foi criada a *Contadoria dos Armazéns da Guiné e Índia* que mais tarde (Alvará de 3 de Junho de 1793) passa a designar-se por *Arsenal de Marinha*.

O *Conselho do Almirantado* foi instituído como a entidade que presidia à direcção superior dos assuntos da Marinha e à administração naval (Decreto de 25 de Abril de 1795) sendo constituído por um presidente e quatro vogais, escolhidos entre os mais graduados oficiais da Armada.

O quadro de oficiais foi definido e ficou a ser constituído por 4 chefes de esquadra (hoje vice-almirantes), 8 chefes de divisão (hoje contra-almirantes), 30 capitães de mar e guerra, 30 capitães de fragata, 70 capitães-tenentes, 140 primeiros tenentes e 140 segundos tenentes, e fixaram-se os respectivos vencimentos.

Martinho de Melo e Castro.
Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar 1770-1795.
Autor desconhecido.
Lisboa, Arquivo Histórico Militar.

A *Real Junta da Fazenda da Marinha* surgiu como o organismo de gestão do que respeitava à construção e recepção dos navios.

À *Real Fábrica de Cordoaria*, edificada na Junqueira competia garantir o abastecimento de amarras, cabos, massame, poleame e velame e toda a palamenta necessária às marinhas de guerra e mercante.

A construção do dique do Arsenal, que foi uma das primeiras docas secas da Europa, para reparar e querenar os navios de guerra foi outra importante medida deste período e onde foram praticamente reconstruídos alguns navios de linha.

Fundou-se o Arsenal da Baía, no Brasil e foi reorganizado o Arsenal da Índia, em Goa, importantes bases de apoio à operacionalidade e equipamento dos navios.

Foi criada (1782) a *Companhia Real dos Guardas-Marinhas* e a respectiva *Academia Real dos Guardas-Marinhas*, para a formação académica e prática dos futuros oficiais, tendo em vista melhorar a preparação daqueles oficiais para guarnecer os novos navios.

Ordenou ainda Melo e Castro que se realizassem trabalhos hidrográficos para a obtenção de cartas da costa de Portugal e planos das barras e portos. Para cooperar nesta missão seria criada (1798) a *Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hydrográficas, Geográficas e Militares* a quem foi incumbida a tarefa do levantamento e publicação das cartas hidrográficas e militares. As cartas hidrográficas eram, segundo o Secretário de Estado, documentos da maior importância para a navegação e, por isso, deviam ser o principal objectivo da Sociedade.

Faleceu com 79 anos a 24 de Março de 1795, sendo substituído (Decreto de 7 de Setembro de 1796) por D. Rodrigo de Sousa Coutinho.

Na sequência das iniciativas anteriores de melhoria das infra-estruturas de apoio à Armada Real, este governante mandou construir (Alvará de 27 de Setembro de 1797) um hospital destinado exclusivamente à Marinha Militar e que seria o *Real Hospital de Marinha*.

Devido ao impulso destes dois governantes, a Armada Portuguesa contava, no virar do século com 65 navios de alto bordo além de outros de menor porte (14 naus, 23 fragatas, 3 corvetas, 17 brigues e 8 charruas). Isto significava, segundo o Comandante Marques Esparteiro, um efectivo em pessoal embarcado de cerca de 800 oficiais e 20.000 homens numa população de 3.100.000 habitantes. O Exército da época com um efectivo oficial de 40.000 homens não conseguia mobilizar mais de 25.000.

Na administração política dos negócios da Marinha destacaram-se, como já referimos, dois secretários de Estado – Martinho de Melo e Castro (1770-1795) e D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1796-1806) – sob cuja tutela a Marinha atingiu o 5º lugar das potências navais da Europa.

Comandantes no mar foram vários os que se distinguiram nesta época de grande actividade naval, como António Januário do Vale, José Sanches de Brito, Inácio da Costa Quintela Bernardo Ramires Esquível e António Ramires Esquível. Devemos no entanto, destacar a figura de D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa.

O desenvolvimento do ensino naval fez surgir duas figuras de académicos. Manuel Carlos da Cunha e Silveira, 6º Conde de São Vicente que foi primeiro comandante da Academia Real dos Guardas-Marinhas, para além de presidente do Conselho do Almirantado, e José Maria Dantas Pereira que sucedeu ao conde de São Vicente no comando da Academia e preparou a sua transferência para o Brasil em 1807. Foi ele também o responsável pela or-

ganização da Sociedade Histórica Marítima e Geográfica.'

A PARTIDA DA FAMÍLIA REAL E A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL PARA O BRASIL

A decisão para o embarque só foi tomada quando chegou a Lisboa, em 24 de Novembro, um exemplar do jornal francês *Moniteur*, enviado de Londres pelo Embaixador D. Domingos de Sousa Coutinho, em que Napoleão afirmava já que a casa de Bragança tinha deixado de reinar em Portugal.

A 26 de Novembro, com o exército de Junot em Abrantes, o Governo tem conhecimento da invasão e publica um decreto onde eram expostos os motivos que levavam o Príncipe Regente a partir para o Brasil. No mesmo dia iniciou-se o embarque que se concluiu no tempo recorde de 48 horas. De notar que os preparativos secretos desta partida, com a transferência de mobiliário, arquivos, e toda a volumosa documentação necessária à gestão do Reino, haviam sido iniciados cerca de um ano antes...

A 27 embarcam, no cais de Belém, os membros da Família Real que iam assim distribuídos:

Nau ***Príncipe Real*** – Rainha D. Maria I, Príncipe Regente, D. João, Príncipe da Beira, D. Pedro, infante D. Miguel, infante de Espanha D. Pedro Carlos;

Nau ***Afonso de Albuquerque*** – Princesa do Brasil D. Carlota Joaquina, com suas filhas, infantas D. Maria Isabel Francisca, D. Maria da Assunção, D. Ana de Jesus e princesa da Beira infanta D. Maria Teresa;

Nau ***Príncipe do Brasil*** – princesa viúva D. Maria Francisca Benedita e infanta D. Maria Ana, ambas irmãs da Rainha;

Nau ***Rainha de Portugal*** – as filhas de D. Carlota Joaquina, infantas D. Maria Francisca de Assis e D. Isabel Maria.

Os primeiros navios que suspenderam, no início dos alvores de 28, foram as naus

Corveta Andorinha. Um dos navios portugueses que mais combates travou contra os franceses.

Fragata Ulisses. (Museu de Marinha)

Medusa e ***Martim de Freitas*** mareando de forma a passar junto dos 11 navios russos do almirante Siniavin então arribados em Lisboa e fundeados na Junqueira, com o intuito de se aperceberem das suas intenções; estes, apesar de serem aliados de Napoleão, seriam espectadores passivos da saída dos navios.

A esquadra, detida por ventos contrários saiu a barra a 29 de Novembro, 18 horas antes da entrada de Junot em Lisboa. Constava de 8 naus, 4 fragatas 12 brigues e uma galeota, acompanhada de 31 navios mercantes com mais de 15.000 pessoas, comandada pelo chefe de esquadra Manuel da Cunha Souto Maior.

Quando Junot entrou em Lisboa só teve ocasião de observar, ao longe, a esquadra portuguesa. Os franceses perdiam assim a primeira cartada; não aprisionavam a Família Real nem se apoderavam da esquadra portuguesa! Por outro lado, a capital do Reino era transferida para o Brasil – com o Governo do Reino e do Império – retirando aos franceses a legitimidade de se poderem arrogar como novos e legais governantes do país.

D. João deixava ordens para que se não resistisse aos invasores, evitando o inútil derramamento de sangue e deixava nomeada um Junta de Governo destinada a garantir o funcionamento do território com instruções para *colaborar* com Junot.

No Tejo tinham ficado ainda 5 naus a necessitar reparações e os navios russos do almirante Siniavin; no entanto a grande maioria das unidades das marinhas de comércio e de guerra portuguesas estava fora do alcance dos franceses.

Embora muito castigados por sucessivos temporais de grande violência – que lhes causaram graves avarias – chegaram todos ao seu destino com duas excepções; a nau ***Príncipe do Brasil*** que arribou a Plymouth para receber fabricos e a escuna ***Curiosa*** que regressou a Lisboa com água aberta. Isto reflecte, por um lado, a qualidade e experiência dos seus oficiais e guarnições, e por outro, a excelência dos seus projectos e dos métodos de construção naval portuguesa que, desde o século XV preparava navios para navegarem no alto mar em condições de tempo muito difíceis.

A MARINHA PORTUGUESA QUE FICOU SOB A OCUPAÇÃO FRANCESA

Após a partida da esquadra que levou a Corte e o Governo para o Brasil, ainda ficaram no Tejo alguns meios navais que não foi possível aprontar por necessitarem grandes fabricos ou por não haver aprestos ou guarnição suficientes. Eram 4 naus, 5 fragatas, 1 corveta, 2 brigues e uma charrua. Ficava também, ainda em cavername, na carreira do Arsenal de Marinha, a nau ***Príncipe Regente***, futura ***D. João VI***. Ao largo a esquadra inglesa de Sidney Smith mantinha o seu bloqueio agora centrado na vigilância da esquadra russa.

Napoleão nomeou o capitão-de-mar-e-guerra Magendie, para comandar a Marinha Portuguesa que ficara no Tejo, preparando-a para fazer frente ao bloqueio do inglês.

OS NAVIOS DA ARMADA REAL PORTUGUESA (1807)

Vamos agora examinar mais detalhadamente as características dos navios de linha portugueses, e apenas estes por uma questão de não alongarmos este trabalho [1].

Navios da Esquadra Portuguesa que largaram para o Brasil

Tipo	Peças	Nome	Guarnição	Comandante
Naus	90	***Príncipe Real***	950	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco José de Canto e Castro Mascarenhas
	74	***Rainha de Portugal***	669	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco Manuel de Souto-Maior
	74	***Conde D. Henrique***	753 (a)	Capitão-de-mar-e-guerra José Maria de Almeida
	74	***Medusa***	669	Capitão-de-mar-e-guerra Henrique da Fonseca de Sousa Prego
	64	***Afonso de Albuquerque***	634	Capitão-de-mar-e-guerra Inácio da Costa Quintela
	64	***D. João de Castro***	663	Capitão-de-mar-e-guerra D. Manuel João de Lócio
	74	***Príncipe do Brasil***	663	Capitão-de-mar-e-guerra Francisco Borja Salema Garção
	64	***Martim de Freitas***	634	Capitão-de-mar-e-guerra D. Manuel de Meneses
Fragatas	48	***Minerva***	349	Capitão-de-mar-e-guerra Rodrigo José Ferreira Lobo
	40	***Golfinho***	300	Capitão-de-mar-e-guerra Luís da Cunha Moreira (pai)
	40	***Urânia***	329	Capitão-de-fragata José Manuel de Meneses
	48	***Princesa Carlota***	349	Capitão-de-fragata Francisco António da Silva Pacheco
Brigues	24	***Voador***	136	Capitão-tenente Francisco Maximiliano de Sousa
	18	***Vingança***	97	Capitão-de-mar-e-guerra Diogo Nicolau Keating
	24	***Lebre***	133	Capitão-de-mar-e-guerra Daniel Thompson
	22	***São Boaventura***	90	-
	20	***Condessa de Resende***	90	Primeiro-tenente Basílio Ferreira de Carvalho
Escunas	12	***Curiosa***	43	Primeiro-tenente Isidoro Francisco Guimarães
	8	***Furão***	60	Capitão-tenente Joaquim Martins
	8	***Ninfa***	60	-
Charruas	36	***Thétis***	100 (b)	Primeiro-tenente Paulo José Miguel de Brito
	26	***Princesa da Beira***	100	Primeiro-tenente Joaquim José Álvares
	26	***São João Magnânimo***	100 (c)	Primeiro-tenente Custódio José da Silva e Meneses

Notas: (a) - Transportava os elementos da Academia Real dos Guardas-Marinhas. (b) - Transportava 100 passaeiros e 9 carruagens reais no porão. (c) - Transportava o material e biblioteca da Academia Real dos Guardas-Marinhas.

NAU CONDE D. HENRIQUE (1763-1822)

Nau de 74 peças construída por Manuel Vicente Nunes, foi lançada à água em Lisboa em 1763 com o nome de ***Nossa Senhora do Pilar***.

A artilharia era constituída por 28 peças de calibre 36 na bateria inferior, 28 peças de calibre 18 na bateria do convés, 10 peças de calibre 9 na tolda e 2 peças de calibre 18 e 6 de calibre 9 no castelo.

Em 1793 foi modernizada no dique do Arsenal de Marinha e passou a chamar-se ***Conde D. Henrique***. Transportou para o Brasil os membros da Academia Real dos Guardas Marinha e ficou no Brasil após a independência daquele Estado.

NAU MARTIM DE FREITAS (1763-1822)

Nau de 64 peças construída na Baía por António da Silva, foi lançada à água em 29 de Janeiro de 1763, com o nome de ***Santo António e São José*** embora fosse também conhecida pelo nome de ***Santo António a Pérola da América***.

O seu custo, incluindo a artilharia, foi de 134 904 283 reis.

A artilharia era constituída, em 1781, por 26 peças de calibre 24 na bateria inferior, 26 peças de calibre 12 na bateria do convés, 8 peças de calibre 9 na tolda e 2 peças de 12 e 4 de calibre 9 no castelo; dispunha ainda de mais 4 pedreiros de bronze de calibre 12.

Em 1793 foi mandada artilhar com 26 peças de calibre 24, 28 de 12 e 12 de 9.

Como principais dimensões tinha 53,33 metros de comprimento de quilha, 13,38 de boca, 11,25 de pontal e 6,37 de calado

Participou na expedição contra Argel em 1784, e em 1794 depois de modernizada passou a chamar-se ***Infante D. Pedro Carlos***, nome que alteraria em 1806 para ***Martim de Freitas***.

Integrou a esquadra que partiu para o Brasil em 1807 e, depois da independência daquele país foi integrada na sua Armada com o nome de ***D. Pedro I***.

NAU D. JOÃO DE CASTRO (1766-1822)

Nau de 64 peças construída no Arsenal de Marinha de Lisboa por Manuel Vicente Nunes, foi começada a construir em Maio de 1764 e lançada à água em 1766 com a designação de ***Nossa Senhora do Bom Sucesso***

O seu custo foi de 98 883 858,5 reis.

O seu armamento era constituído por 26 peças de calibre 24 na bateria inferior, 26 de calibre 12 na bateria do convés, 8 de calibre 9 na tolda e 8 de calibre 12 e 4 de 9 no castelo. A sua guarnição era de 633 homens.

Como dimensões principais apresentava 55,33 metros de comprimento de quilha, 13,38 de boca, 10,49 de pontal e 6,27 de calado.

Participou na expedição contra Argel em 1784 e na do Rossilhão em 1793.

Em 1800, depois de modernizada no dique do Arsenal de Marinha, passou a chamar-se ***D. João de Castro***.

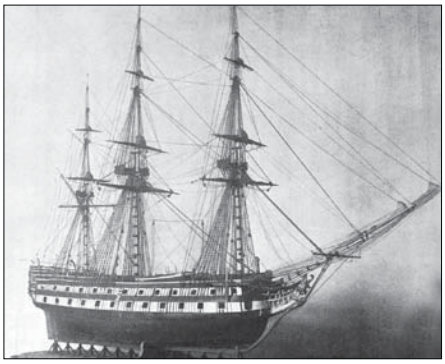
Participou na expedição contra Argel em 1784 e na expedição ao Rossilhão em 1793.

Partiu para o Brasil em 1807 com a esquadra que transportou a Família Real e ali ficou depois da independência daquele país.

NAU SÃO SEBASTIÃO (1767-1832)

Nau de 66 peças, construída por António da Silva, foi lançada à água no Rio de Janeiro em 26 de Fevereiro de 1767.

Nau D. João de Castro. Antigo modelo da Escola Naval perdido no incêndio de 1916.



Nau D. Maria I. Antigo modelo da Escola Naval perdido no incêndio de 1916.

Este navio tinha a particularidade de as suas cobertas terem uma altura de 2,55 metros que não era habitual em navios de guerra e custou cerca de 150.000.000 reis.

As suas principais dimensões eram 55,20 metros de comprimento de quilha, 14,25 de boca, 11,82 de pontal. A sua guarnição era de 574 homens

O seu armamento constava de 26 peças de calibre 24, na bateria da coberta, 26 peças de 12 na bateria do convés, 6 peças de 9 na tolda 2 peças de 12 e 4 de 9 no castelo.

Tomou parte na Campanha do Rossilhão e pertenceu à Esquadra do Oceano comandada pelo Marquês de Nisa que esteve no Mediterrâneo de 1798 a 1800.

Ficou em Lisboa em 1807 por necessitar grandes reparações no costado; recuperada durante a ocupação francesa foi crismada como ***Brasil***, mas ficou conhecida como ***Le Grand Dragon*** devido à forma da sua figura de proa.

Foi desmantelada por inútil em 1832.

NAU AFONSO DE ALBUQUERQUE (1767-1822)

Nau de 64 peças, construída por Manuel Vicente Nunes no Arsenal de Marinha e lançada à água em 26 de Julho de 1767, na presença dos monarcas, com o nome de ***Nossa Senhora dos Prazeres***.

As suas dimensões eram de 55,20 metros de comprimento de quilha, 13,35 de boca 10,46 de pontal e 6,37 de calado.

O seu armamento era constituído por 26 peças de calibre 24 na bateria da coberta, 26 peças de 18 na bateria do convés, 8 de 9 na tolda e 2 de 18 no castelo. A sua guarnição era de 634 homens.

Em 1797, depois de modernizada foi crismada como ***Afonso de Albuquerque***.

Participou nas Esquadras do Sul e na Esquadra do Oceano do Marquês de Nisa (1798-1800), onde era considerada como o navio mais ronceiro.

Seguiu para o Brasil na esquadra que transportou a Família Real levando a bordo a princesa Carlota Joaquina, esposa do Príncipe Regente e outras infantas.

Ficou no Brasil depois da independência em 1822.

NAU PRÍNCIPE REAL (1771-1822)

Nau de 90 peças construída por Manuel Vicente Nunes no Arsenal de Marinha em Lisboa e lançada à água em 13 de Julho de 1771 com o nome de ***Nossa Senhora da Conceição***. Oficialmente era navio de 80 peças, montava habitualmente 86, mas podia montar até 110 .

As principais dimensões eram 61,27 metros

NAVIOS PORTUGUESES QUE FICARAM EM LISBOA

Tipo	Nome	Peças	Ano	Guarnição	Observações
Naus	***São Sebastião*** crismada ***Brasil*** ou ***Le Grand Dragon***	64	1767	574	Imprópria para ser utilizada sem grandes reparações no casco
	D. Maria I crismada ***Cidade de Lisboa***	74	1789	639	Imprópria para navegar; utilizada como bateria flutuante
	Princesa da Beira crismada ***Portuguesa***	74	1759	562	Condenada; utilizada como bateria flutuante
	Vasco da Gama	80	1792	663	Necessitava pequenas reparações; estava quase pronta quando da chegada dos franceses; a sua artilharia foi transferida para a ***Martim de Freitas***
	Príncipe Regente depois ***D. João VI***	--	--	--	Na carreira do Arsenal de Marinha em cavername
Fragatas	***Fenix***	48	1787	379	Necessitava grandes reparações no casco
	Amazona	50	1798		idem
	Pérola	44	1797		idem
	Tritão	44	1783	329	Incapaz de ser reparada
	Vénus	36	1792	300	idem
Corveta	***Andorinha***	24	1797		
Brigues	***Gaivota do Mar***	24	1792		Necessitava pequenos fabricos
	Benjamim	24	1797		idem
Charrua	***Princesa Real***	26	1797		idem

Nau Rainha de Portugal.

de comprimentos de quilha, 15,17 de boca, 11,37 de pontal e 6,98 de calado. A sua guarnição era de 950 homens.

O seu armamento era constituído por 30 peças de calibre 36 na bateria de baixo, 30 peças de calibre 18 no convés, 12 de calibre 9 na tolda e 2 de 18 e 6 de 9 no castelo mas em 1793 seria alterado par 36 peças de 36, 34 de 24 e 18 de 12.

Em 1793 foi o navio-chefe da Esquadra do Canal comandada pelo tenente-general José Sanches de Brito.

Em 1794, depois de modernizada, passou a chamar-se ***Príncipe Real***.

Em 1788-1800 foi navio chefe do almirante Marquês de Nisa durante as operações no Mediterrâneo.

Em 1807, sob o comando do capitão-de--mar-e-guerra Francisco José de Canto e Castro Mascarenhas, partiu para o Brasil como navio-chefe da esquadra e levando a bordo a rainha D. Maria I e o Príncipe Regente D. João e o comandante-chefe da frota, chefe de esquadra Manuel da Cunha Sotto-Maior.

Ficou no Brasil depois da independência em 1822.

NAU NOSSA SENHORA DO MONTE DO CARMO, A MEDUSA (1786-1822)

Nau de 74 peças construída no Arsenal de Marinha de Lisboa por Torcato José Clavina e foi lançada à água em 24 de Agosto de 1786.

As suas dimensões eram de 51,94 metros de comprimento de quilha, 13,65 de boca e 11,47 de pontal. A guarnição era de 663 homens.

O armamento era, em 1793 de 28 peças de calibre 24, 32 de 18 e 8 de 9.

Tomou parte na Campanha do Rossilhão como navio-chefe da expedição e fez parte da esquadra que transportou a Família Real para o Brasil em 1807.

Ficou no Brasil depois da independência em 1822.

NAU D. MARIA I (1789-1810)

Nau de 74 peças construída no Arsenal de Marinha por Torcato José Clavina e lançada à água em 18 de Dezembro de 1798 com o nome de ***Coração de Jesus, Maria I***, na presença dos monarcas. Na mesma ocasião foram lançados também a fragata ***Príncipe do Brasil*** e o brigue ***Falcão***.

As suas dimensões eram 53,84 metros de comprimento de quilha, 14,40 de boca, 11,37 de pontal e 6,67 de calado. A guarnição era de 641 homens. Os documentos da época dizem ser navio de fracas qualidades náuticas.

O seu armamento, em 1793 era de 28 peças de calibre 24, 32 de 18 e 12 de 9.

Participou nas Esquadras do Canal de 1793 e de 1794.

Ficou em Lisboa em 1807 por necessitar grandes fabricos. Foi reparada durante a ocupação francesa que a utilizou como bateria flutuante, crismada como ***Cidade de Lisboa***.

Perdeu-se por encalhe no porto de Cádis em 1810.

NAU RAINHA DE PORTUGAL (1791-1848)

Nau de 74 peças construída por Torcato José Clavina no Arsenal de Marinha de Lisboa e foi lançada à água em 28 de Setembro de 1791 conjuntamente com a fragata ***São Rafael*** e o brigue ***Serpente do Mar***.

O seu custo foi de 108 151 992 reis.

As suas dimensões eram de 57,02 metros de comprimento de quilha, 14,41 de boca e 11,98 de pontal, a sua guarnição era de 669 homens e dispunha, como armamento de 28 peças de calibre 36, 22 de 24, e 16 de 12. Era considerado um navio de excelentes qualidades náuticas.

Participou nas Esquadras do Estreito de 1793 e 1794 e na Esquadra do Oceano do Marquês de Nisa em 1788-1800.

Seguiu para o Brasil em 1807 levando a bordo as filhas do Príncipe Regente, infantas D. Maria Francisca de Assis e D. Isabel Maria.

Reconstruída no Arsenal de Marinha pelo construtor naval Manuel Luís dos Santos, entrou na batalha naval do Cabo de São Vicente, em 1833, fazendo parte da esquadra miguelista; tendo sido apresada pelos liberais, passou a designar-se por ***Cabo de São Vicente*** até 1848, data em que foi mandada desmantelar.

NAU VASCO DA GAMA (1792-1822)

Nau de 80 peças construída no Arsenal de Marinha por Torcato José Clavina e António José de Oliveira, foi lançada à água em 15 de Dezembro de 1792, juntamente com a fragata ***Ulisses*** e o brigue ***Palhaço***.

As suas dimensões eram de 55,20 metros de quilha, 14,55 de boca e 11,52 de pontal. Com uma guarnição de 663 homens, armava com 28 peças de calibre 36, 32 de 24 e 16 de 12.

Participou nas Esquadras do Canal de 1793 e 1794.

Ficou em Lisboa durante a ocupação francesa por não se encontrar ainda em condições de navegar quando da chegada dos franceses. A sua artilharia foi transferida para a ***Martim de Freitas***.

Durante a ocupação francesa serviu de depósito aos produtos e materiais saqueados pelos franceses, nomeadamente a prata das igrejas, conventos e capelas de Lisboa.

Tomou parte nas Campanhas do Rio da Prata e de Montevideu em 1816.

Ficou no Brasil depois da independência em 1822.

NAU PRÍNCIPE DO BRASIL (1802-1822)

Nau de 74 peças, construída por Manuel da Costa, foi lançada à água na Baía em 12 de Setembro de 1802.

Nau "Príncipe Real, de 90 peças; foi navio-almirante da esquadra do Marquês de Nisa (1797 – 1800) e da esquadra que em 1807 partiu para o Brasil.
Levava a bordo a Rainha D. Maria I e o Príncipe Regente D. João.
Quadro do Cte. Manuel A. Branco - Museu de Marinha.

O seu custo foi de 233 620 977 reis.

As suas dimensões eram de 58,23 metros de quilha, 14,74 de boca e 11,92 de pontal, e a sua guarnição era de 663 homens.

Tomou parte na esquadra que em 1807 partiu para o Brasil com a Família Real.

Devido a avarias na mastreação nos primeiros dias de viagem, foi enviada para Inglaterra depois de desembarcar, em pleno mar os membros da Família Real que tinha a bordo.

Ficou no Brasil depois da independência.

José António Rodrigues Pereira
CMG

Bibliografia

CELESTINO SOARES, Joaquim Pedro. *Quadros Navais*. Ministério da Marinha. Lisboa, 1942.

EÇA, Vicente Almeida d', *Causas Políticas das Invasões Francesas*, Conferência na Escola Naval no Centenário das Invasões, Lisboa, 1910.

ESPARTEIRO, António Marques, *Causas da Decadência e Ressurgimento da Marinha Portuguesa*, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, 1932.

Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910). Centro de Estudos de Marinha. Lisboa, 1976.

O Famoso Botão de Âncora (1600-1895). Agência-Geral do Ultramar. Lisboa, 1959.

O Almirante Marquês de Nisa. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 1987.

Portugal no Mar (1608- 1923). Lisboa, 1954.

Heróis do Mar. Lisboa, 1954.

Três Séculos no Mar (30 volumes). Ministério da Marinha. Lisboa, 1974/1987

Dicionário Ilustrado de Marinha. Clássica Editora. Lisboa, 2001.

MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental. Economia e Guerra Peninsular*, 216 pag., Lisboa, Delfos, 1962.

MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino. *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*. 8 Volumes. Livraria Sá da Costa Editora. Lisboa 1997.

OLIVEIRA, Joaquim da Mata, *O Poder Marítimo na Guerra Peninsular*, 520 pag., Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1914.

"Subsídios para a História da Esquadra do Marquês de Nisa" *(1798-1800)*. In *Revista Militar*. 1912/1913.

SANTOS, Paulo. *A Marinha, Lisboa e o Tejo na Obra de João Pedroso*. Edições INAPA. Lisboa, 2004.

Nota

[1] O Museu de Marinha projecta publicar quando da Exposição Temporária alusiva à Partida Para o Brasil da Corte e do Governo, um trabalho mais detalhado sobre os navios daquele período.

De Cabral a D. João VI
A expansão do Brasil

Na ocasião em que escrevo, mais de um mês nos separa do dia 27 de Novembro. Nesta data, em 1807, a Família Real portuguesa, nobreza e boa parte das instituições governamentais embarcaram, no cais de Belém, na enorme frota – oito naus de linha, quatro fragatas, três brigues, uma escuna e grande número de navios mercantes – que, desde setembro, vinha sendo aprontada para, caso se tornasse indispensável, transportar para o Brasil o governo luso. Dois dias após, com vento de feição, fez-se ela ao mar, trazendo a bordo mais de 10.000 pessoas.

A grande divulgação que ao fato histórico está sendo dado pelos meios de comunicação, tem propiciado a realização de exposições, edições de livros, artigos e redação de teses acadêmicas, de qualidade dispar. Certamente, isto trará algum alento para minorar a afirmação de Ortega y Gasset, clara cabeça, lembrando que, desde o século XVI, o homem médio jamais soubera tão pouco de História quanto seus contemporâneos.

Após forte tempestade sofrida pela frota nas proximidades da ilha da Madeira (9 a 11 de Dezembro, já quase entrando o inverno, terrível época para a navegação no Atlântico Norte) dispersaram-se muitos navios, inclusive uma das naus inglesas que, sob o comando do Comodoro Moore, vinham apoiando o comboio. Tal razão levou ao abandono do *rendez-vous* acertado para a ilha de Santiago, no arquipélago de Cabo Verde, vindo a frota em rota batida para o Brasil. Aos 18 de janeiro já a nau *Príncipe Real*, que transportava o Príncipe Regente D. João e seus filhos, D. Pedro (Príncipe da Beira) e D. Miguel, mais boa parte da frota passava ao largo de Pernambuco, inclusive a nau *Afonso Albuquerque*, a qual trazia embarcada a Princeza Carlota Joaquina e quatro infantas. Quatro dias após (22 de Janeiro), entraram na baia de Todos os Santos; na cidade do Salvador, em 28 de janeiro de 1808, foi assinada a célebre Carta Régia que abriu os portos do Brasil ao comercio direto estrangeiro, exceptuando-se os gêneros submetidos a estanco, notadamente o pau-brasil. Cabe não esquecer nesta decisão a influência de José da Silva Lisboa, depois Visconde de Cairu, que Pedro Calmon apodou de "Patriarca da Independência Econômica" do Brasil, por pertencer-lhe a "honra de ter a um só tempo aberto ao mundo os portos do Brasil – e ao Brasil as portas da unidade do Império".

D. João demorou-se na Bahia até o final de Fevereiro, largando para o Rio de Janeiro dia 26, na *Príncipe Real*, em comboio com as naus *Afonso de Albuquerque*, e *Medusa*, mais a inglesa *Bedford*, a fragata *Urânia*, o bergatin *Três Corações* e o transporte *Imperador Alexandre*. A 7 de Março de 1808 entraram estes navios na Guanabara, cessando as funções do 7º e último Vice-Rei do Brasil, D. Marcos de Noronha, 8º Conde dos Arcos.

Seguiram-se as múltiplas medidas que estão dando lugar aos estudos e exposições mencionados no início deste trabalho: criações da Imprensa Régia e surgimento da *Gazeta do Rio de Janeiro*, Arquivo Militar, Jardim Botânico, Banco do Brasil, fábrica de ferro, navegação a vapor, Escola de Medicina, Biblioteca Nacional, e início das aulas da Real Academia dos Guardas-Marinha (hoje a Escola Naval do Brasil) cuja companhia também fora transferida para o Brasil, comandada pelo Capitão-de-Mar e Guerra José Maria Dantes Pereira, embarcada na nau *Conde D. Henrique*.

Mapa anónimo atribuido a Luís Teixeira, constante no Roteiro da Costa do Brasil ci 1586.

Durante o período joanino tiveram especial relevo duas ações militares, a invasão de Guiana Francesa com a tomada de Caiena e, mais tarde, a invasão da chamada Banda Oriental, tendo as tropas luso-brasileiras, comandadas pelo Tenente-General Carlos Frederico Lecor, ocupado Montevidéu em 20 de janeiro de 1817, e uma notável iniciativa cultural, a contratação da Missão Artística francesa, que chegou ao Rio em 1816, chefiada por Lebreton, que fundaria a Academia de Belas Artes. O apoio foi-lhe dado pelo erudito Conde da Barca.

Mais importante que todas estas medidas foi a elevação do Brasil à condição de *Reino Unido*, por Carta de Lei de 16 de dezembro de 1815.

Em Março do ano seguinte faleceu D. Maria I e quase dois anos depois, foi coroado D. João VI (6 de Fevereiro de 1818).

Todas estas medidas podem parecer ao leitor menos avisado que a transmigração da Família Real para o Brasil deu as bases sobre as quais se apoiaram o Império e a República brasileiras. No entanto, se as muitas medidas que, sucintamente, acabo de lembrar parecem ter consolidado o país, havia mais de 300 anos que, progressivamente, ele vinha sendo construído. Em 1519 já toda a costa fora descoberta e cartografada, conforme comprova a carta atlântica do Atlas Miller, vários núcleos de povoamento haviam sido, paulatinamente, formados em São Vicente/Cananéia, Porto dos Patos, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco e as duas primeiras vilas (São Vicente e Piratininga) criadas.

Logo foi o território dividido em capitanias hereditárias, e a par do comércio do pau-brasil, surgiu a agroindústria do açúcar, que trouxe no seu bojo a escravidão negra, a par da dos silvícolas, principiada nos primórdios da ocupação territorial. Obviamente, a História das Mentalidades explica-as, como também explica a grande maioria de negros nas ilhas caribenhas colonizadas por holandeses notadamente sob a influência da Companhia das Índias Ocidentais, a partir do atual Suriname e alcançando as Antilhas (Aruba e Curaçao, por exemplo) ingleses (Jamaica) e franceses (Haiti). A escravidão atingiu também os atuais Estados Unidos da América, notadamente os estados do Sul, e foi uma das causas da chamada Guerra de Secessão.

Repelidas haviam sido todas as tentativas estrangeiras de colonização: franceses no Rio de Janeiro, no Maranhão e holandeses no Nordeste (entre 1630 e 1654); ocuparam estes boa parte do território nacional. Entradas e bandeiras, em busca de indígenas para escravizar e de riquezas minerais, haviam impedido que padres da Companhia de Jesus, a serviço de Espanha, estabelecessem missões do Paraná ao "Con-

tinente de São Pedro" (Rio Grande do Sul). A fundação do Forte do Presépio, origem de Belém do Pará, foi fundamental à expulsão de holandeses, ingleses e franceses que tentavam estabelecer-se na foz do Amazonas e permitiu a ocupação luso-brasileira da portentosa bacia fluvial do Solimões/Amazonas.

O descobrimento do ouro levou enorme massa de mineradores às Minas Gerais e à fundação de importantes vilas como São João del Rei (1713) e São José del Rei (1718), atualmente Tiradentes e da Capitania do Mato Grosso (1748), esta junto aos territórios espanhóis de Moxos e Chiquitos. A mineração aumentou a necessidade de escravos negros, geralmente de forte compleição e, assim, adequados aos trabalhos nas minas.

Tudo isto levou à superação do Tratado de Tordesilhas e a novas demarcações de limites na gigantesca fronteira terrestre que separava o Brasil dos territórios castelhanos. Nos reinados de D. João V e D. José I foram assinados o Tratado de Madri (1750) e Preliminar de Santo Ildefonso (1777).

Neste longo e extremamente importante período para a formação do Brasil ocorreram alguns movimentos nativistas e independentistas, o principal deles sendo a chamada *Inconfidência Mineira*, reprimida com relativa violência pela Coroa portuguesa.

ALEGORIA ÀS VIRTUDES DE D. JOÃO VI.
Domingos António de Sequeira.
Palácio Nacional de Queluz.

Os vários ciclos econômicos ocorridos no Brasil desde o início da colonização, pau-brasil, cana de açúcar, ouro, diamantes deram lugar ao surgimento de notáveis artistas, notadamente arquitetos, escultores, pintores e musicistas, que hoje causam espanto a quem visita as chamadas *cidades históricas* espalhadas por todo o nosso território, sendo elas permanente desmentido de que toda a riqueza produzida no Brasil fora transferida para a Metrópole antes da chegada da Família Real, para nela dar grandeza e monumentalidade aos palácios e igrejas. As muitas obras primas do Barroco e Rococó cabalmente comprovam o destemor, a hercúle a resistência, a tenacidade e o amor à cultura daqueles heróicos luso-brasileiros que legaram à atual geração uma das maiores nações do Orbe.

Max Justo Guedes
Almirante
Marinha do Brasil

COMEMORAÇÕES DA PARTIDA DA FAMÍLIA REAL PARA O BRASIL 1807-2007

PROGRAMA

24 de Novembro

Cerimónia Militar da Marinha junto à Torre de Belém.

26 de Novembro

Academia das Ciências

18H00 Sessão de Abertura, presidida por Sua Excelência o Presidente da República

Oração Inaugural: Luís de Oliveira Ramos "A transferência da corte para o Brasil no quadro das relações internacionais: problemas e opções"

27 de Novembro

Academia de Marinha

10H00 José António Rodrigues Pereira "Transferência da Corte para o Brasil. Uma operação naval de grande envergadura"

10H45 José Luís Leiria Pinto "Dantas Pereira e a Real Academia de Guardas-Marinhas"

11H30 Intervalo

12H00 António Marques de Almeida "A difícil conjuntura financeira aquando da ida da corte para o Brasil"

15H00 João Pedro Xavier de Brito "A viagem marítima da Corte Portuguesa de Lisboa ao Brasil"

15H45 Francisco José Contente Domingues "O ensino náutico em Portugal (1761-1807)"

28 de Novembro

Sociedade de Geografia

10H00 Miguel Telles Antunes, "Portugal e a Ciência na viragem dos séculos XVIII e XIX – O Brasil e a História Natural"

10H45 Miguel Monteiro, "A entrada de Junot em Portugal em 1807"

11H30 Intervalo

12H00 Maria Helena Carvalho dos Santos, "Junot em Lisboa".

15H00 José Manuel Garcia, "Iconologia e simbolismo na partida da Corte de Portugal para o Brasil"

15H45 Mariano Cuesta Domingo, "A família real portuguesa no Brasil e la América hispânica contemporânea"

16H30 Intervalo

17H00 Ernesto Castro Leal, "Representações sobre a partida da Corte para o Brasil em 1807"

29 de Novembro

Dia dedicado à visita das Linhas de Torres.

Conferências de Edivaldo Boaventura, "D. João VI e a educação brasileira"

Escola Naval

15H00 Abertura solene do ano académico e comemorações da partida da Família Real para o Brasil.

30 de Novembro

Academia Portuguesa da História

10H00 António Pedro Vicente, "A partida da Família Real para o Brasil: Fuga ou decisão estratégica?"

10H45 Emílio de Diego "Espanha perante a política portuguesa"

11H30 Intervalo

12H00 António Ventura, "A transferência da Corte para o Brasil, vista pela literatura liberal".

15H00 Vera L. Bottrel Tostes, "O Rio de Janeiro no tempo de D. João"

15H45 Ubiratan Castro de Araújo, "Conflito e Encantamento nos tempos do rei D. João. Bahia, 1808 a 1820"

16H30 Intervalo

17H00 Sessão de encerramento

Arno Wehling, "Inovação e Continuidade no estado joanino no Brasil – a justiça"

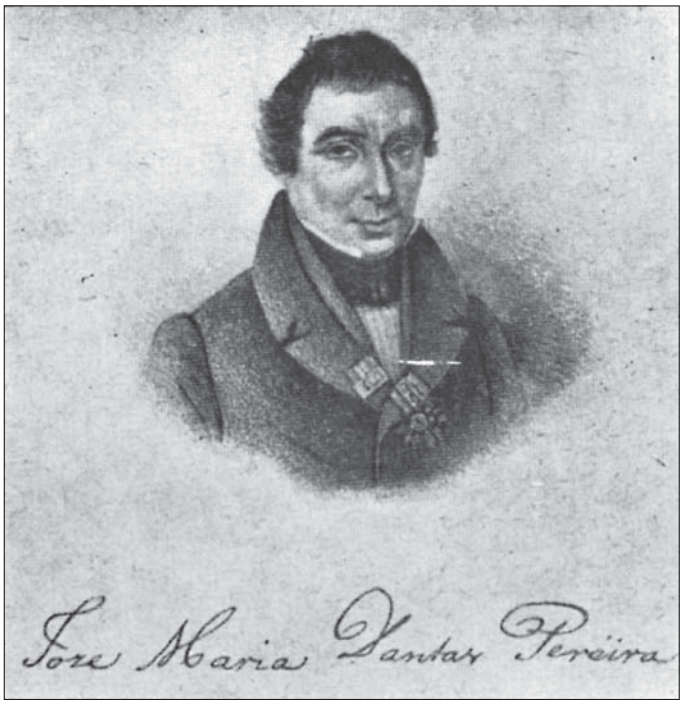
Joaquim Veríssimo Serrão, "Portugal, um reino à deriva?"

José Maria Dantas Pereira

O primeiro Director da Academia Real dos Guardas-Marinhas no Rio de Janeiro

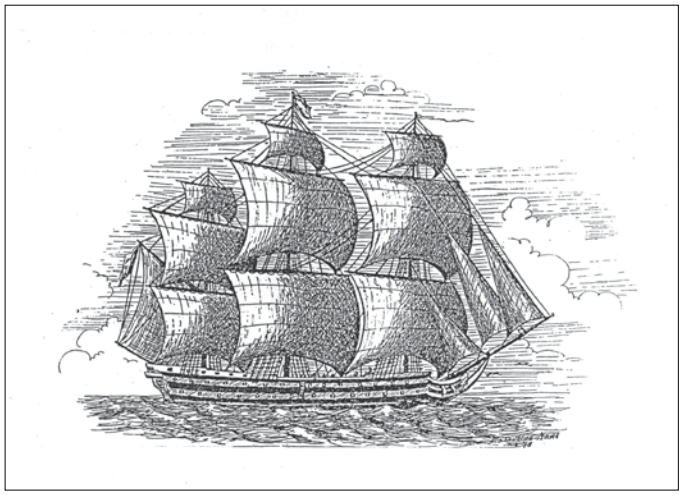
Ao longo da História da Marinha existem oficiais que, apesar de apresentarem brilhantes carreiras, por circunstâncias várias, muitas vezes de ordem conjuntural, não têm merecido o devido destaque. José Maria Dantas Pereira, o primeiro Director da Academia Real dos Guardas-Marinhas no Rio de Janeiro, é um desses *oficiais esquecidos*.

Em 1788 D. Maria I manda admitir mais 12 guardas-marinhas, além dos 48 que então constituíam a Companhia dos Guardas-Marinhas, criada em 1782, e pela primeira vez 24 aspirantes. Dantas Pereira, nascido na Vila de Alenquer em 1772, é um destes aspirantes. Segundo o mesmo Alvará é instituído o cargo de Comandante da Companhia, para o qual é nomeado Manuel Carlos da Cunha e Silveira, oitavo Conde de S. Vicente, Marechal de Campo com Exercício na Marinha.



Chefe de Divisão José Maria Dantas Pereira.

Desde o princípio Dantas Pereira, que tinha ingressado na Real Academia da Marinha em 1786, demonstra não só possuir vastos conhecimentos matemáticos, devido aos quais é encarregue de ensinar aos outros aspirantes os primeiros elementos da correspondente disciplina, como também apresenta rápidos progressos nas outras matérias do curso. Considerando que *não se devia atrasar o prémio a quem tão dignamente é merecedor dele e em consequência do inalterável princípio que Sua Majestade estabeleceu de ser tão somente o merecimento que deve habilitar os alunos para os seus adiantamentos*, é promovido a guarda-marinha logo em Janeiro de 1789. As suas promoções em oficial subalterno são extremamente rápidas e assim em Dezembro desse ano ascende a tenente do mar e no mês seguinte assume o cargo de Chefe da 3ª Brigada. A Companhia dos Guardas-Marinhas era composta de três brigadas cada uma com 20 guardas-marinhas e 8 aspirantes. Quando da sua promoção a tenente é expressa a cláusula seguinte: *Com o mesmo Exercício que actualmente tem na Real Academia da Marinha*. Esta instituição, surgida em 1779, estava separada da Companhia dos Guardas-Marinhas e leccionava essencialmente um curso de Matemática, condição indispensável para a promoção a partir de tenente. Foi extinta em 1837, originando a Escola Politécnica e mais tarde a Faculdade de Ciências de Lisboa.



Nau "Conde D. Henrique".

Por Carta de Lei de Abril de 1796 é criada na Academia e Companhia dos Guardas-Marinhas (de salientar que é o primeiro diploma legislativo em que é referida a Academia) um *Curso privativo de Mathemáticas*, idêntico ao que se tinha estabelecido na Academia da Marinha e o *Corpo Académico dos Lentes*, igual em graduação e privilégios ao Corpo Académico da Universidade de Coimbra. A elevada competência do tenente Dantas Pereira no desempenho das funções de professor da Academia da Marinha é-lhe reconhecida e por esse facto, também em 1796, é nomeado lente da mesma disciplina na Academia dos Guardas-Marinhas. Nesse ano é promovido a capitão-tenente e no ano seguinte a capitão-de-fragata.

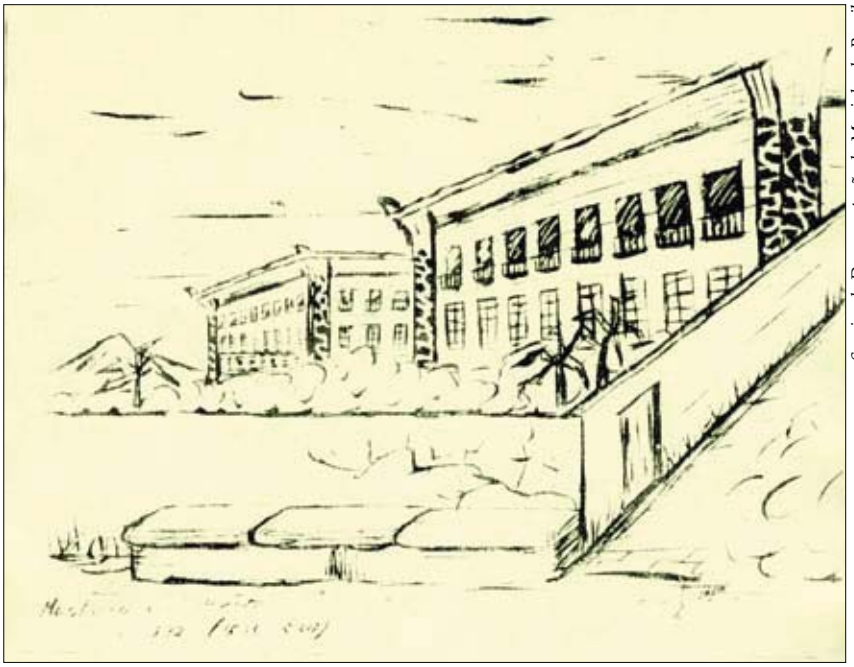
Em 1798 é instituida a Sociedade Real Marítima, instituição de carácter cultural e científico que tinha como finalidade recuperar a produção de cartas náuticas e geográficas assim como o fabrico de instrumentos náuticos, actividades que na época se encontravam inactivas. Dantas Pereira na sua qualidade de insigne matemático faz parte dos membros fundadores e profere, no dia 22 de Dezembro desse ano, data da Abertura Solene da Sociedade, um discurso no qual expõe o seu parecer sobre a metodologia que deve obedecer a construção das cartas hidrográficas.

Sucede, em 1801, ao Conde de S. Vicente no comando da Companhia dos Guardas-Marinhas, sendo promovido a capitão-de-mar-e-guerra nesse ano.

O início do século XIX é assinalado pela deterioração dos alicerces do Antigo Regime mercê do nascimento das ideias liberais, concretizadas quando da eclosão da Revolução Francesa de 1789. Em Portugal, em 1801, acontece a denominada *Guerra das laranjas* que leva à perda da praça de Olivença. A ameaça que pesa sobre o país é grave e Dantas Pereira *oferece um dos seus soldos e ordenados ao Príncipe Regente*, futuro D. João VI, *para custear o esforço da Guerra*. Numa carta de 8 de Abril de 1801, dirigida ao Conselho do Almirantado, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Secretário de

Estado da Marinha, louva o capitão-de-mar-e-guerra *pelo fiel e digno oferecimento que fez a Sua Alteza Real devendo o mesmo Conselho declarar-lhe que o mesmo Augusto Senhor não aceitando o oferecimento por motivos de mais justa consideração conservará sempre na lembrança uma tão digna e louvável acção*. Existiam porém portugueses que, intitulando-se adeptos do liberalismo, agiam unicamente em função dos seus interesses pessoais, procurando a protecção de potências estrangeiras. Dantas Pereira foi, é e será sempre um leal defensor do seu País e do seu Rei.

É de 1804 o seu primeiro trabalho publicado – uma tradução do "Cálculo das Pensões Vitalícias" por Saint-Cyran – a que se seguem as "Taboas que contém os Logarithmos dos Numeros Naturaes desde 1 até 43.200" e em 1807 a "Memória que trata de humas novas taboas mattemáticas e dos usos que ellas podem ter tanto nas applicações de sciencia em geral como na navegação alta em particular" Constata-se serem todos estes trabalhos do âmbito da Matemática e só mais tarde, depois do regresso do Brasil, Dantas Pereira se dedicará a estudos de outras temáticas.



Serviço de Documentação da Marinha do Brasil

MOSTEIRO DE SÃO BENTO.
Academia Real dos Guardas-Marinhas de 1808 a 1832 e de 1833 a 1839.

As nuvens negras da guerra adensam-se sobre Portugal. Em Novembro de 1806 Napoleão decreta o Bloqueio Continental que o Príncipe Regente não aceita. Após a Paz de Tilsitt, acordo franco-russo celebrado em Junho de 1807, as tropas francesas estão disponíveis para se deslocarem rumo a Ocidente.

Em Julho, Dantas Pereira é nomeado Director da Academia dos Guardas-Marinhas, a instituição responsável pela formação dos futuros oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa e que em 1845 dará origem à actual Escola Naval.

Os acontecimentos sucedem-se com rapidez. Em 22 de Outubro é assinada uma convenção com o Ministro dos Negócios Estrangeiros de Inglaterra no sentido de uma força naval inglesa comboiar a esquadra portuguesa que transferisse a Família Real, o Governo e algumas das suas instituições para o Rio de Janeiro e a 27 do mesmo mês é celebrado, pela França e pela Espanha, o Tratado de Fontainebleau pelo qual o território português seria dividido em três partes e ocupado pelos países signatários desse Tratado.

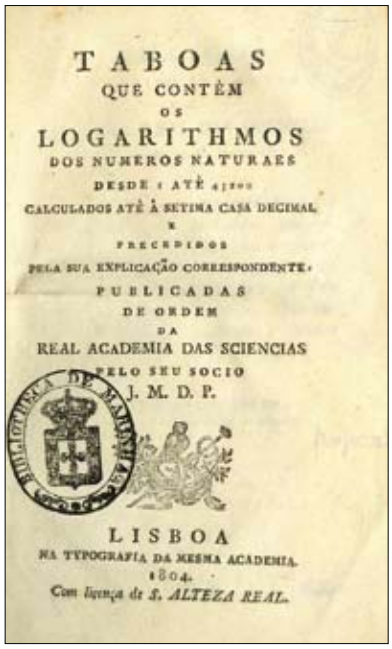
A ida dos órgãos do Estado para o Brasil era a única hipótese de preservar a Corôa e o próprio Reino de Portugal das ambições napoleónicas, facto que levou a que toda a movimentação tivesse sido planeada com antecedência. Assim, o capitão-de-mar-e-guerra Dantas Pereira toma as medidas necessárias para que a Academia dos Guardas-Marinhas seja transferida na sua totalidade – alunos, lentes e parte do material escolar, incluindo a respectiva Biblioteca - tendo embarcado na nau "Conde D. Henrique" que larga do Tejo a 29 de Novembro de 1807, integrada numa frota de 36 velas escoltada por seis naus inglesas. De salientar que o Director da Academia dos Guardas-Marinhas além de ter providenciado o embarque de material didáctico e instrumental da Academia também conseguiu que fosse recolhido a bordo parte do acervo pertencente ao Observatório da Marinha e ao da Sociedade Real Marítima.

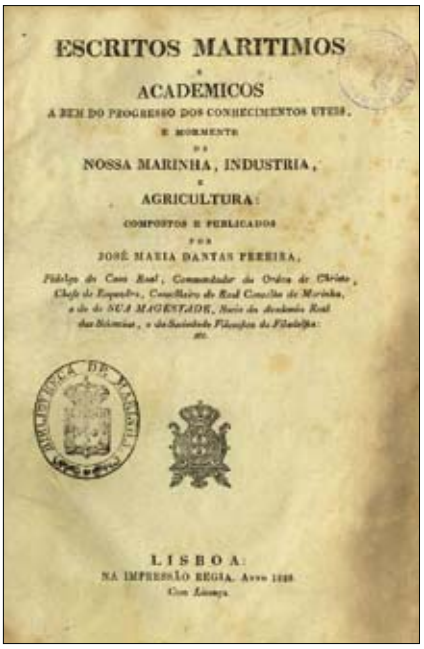
A 17 de Janeiro de 1808 a "Conde D. Henrique" larga ferro no Rio de Janeiro e logo Dantas Pereira, que em Março é promovido a Chefe de Divisão, procura que a sua Academia disponha na cidade de convenientes infraestruturas. Este objectivo é atingido com brevidade, conforme Aviso de 5 de Maio desse ano cujo texto se transcreve: *Tendo assomado a fatal epocha em que o Reino de Portugal foi envolvido na geral catastrophe que tinha soffrido quasi toda a Europa, o Comandante então da Companhia dos Guardas-Marinhas José Maria Dantas Pereira acompanhando a Côrte, foi por Aviso d'esta data estabelecer no Rio de Janeiro esta Academia no Hospício do Mosteiro de S. Bento, servindo-se dos instrumentos, livros, modelos, machinas, cartas e planos com os quaes estava montada esta Academia em Lisboa*. Igualmente por Aviso de 25 de Fevereiro do ano seguinte é determinado *que a Academia principie a actividade e exercícios no Rio de Janeiro*.

Em apenas um ano a Academia dos Guardas-Marinhas está a funcionar do outro lado do Atlântico e só parte dos seus efectivos regressará, em 1825, a Portugal. Ela constitue a verdadeira raíz da Escola Naval do Brasil, a qual pode assim orgulhar-se de ser anterior à data da independência do seu próprio país.

Foi notável a acção de Dantas Pereira durante os doze anos que permaneceu no Brasil. Logo em 1808 apresenta uns *Apontamentos concernentes à regulação de huma nova Academia destinada ao ensino das Mathemáticas em geral e das Artes e Sciencias Náuticas em particular, vindo portanto a equivaler em certo modo às Reais Academias de Marinha e dos Guardas-Marinhas estabelecidas na cidade de Lisboa e à Faculdade de Mathemática da Universidade de Coimbra*. Este documento, que foi redigido no Quartel da Rua do Ourives no Rio de Janeiro e tem a data de 9 de Junho de 1808, pode ser considerado o primeiro projecto do Regulamento da Escola Naval do Brasil

A profícua actividade de Dantas Pereira fez-se também sentir em outras áreas. Como atrás citado, a ele se deve a recolha a bordo da nau "Conde D. Henrique" da Biblioteca da Academia dos Guardas-Marinhas e do acervo da Sociedade Real Marítima. A Biblioteca conhecida pelo "Depósitos de Escritos", criada em Lisboa em 1802, após recolha de todos os escritos marítimos que existiam de autores portugueses, quer impressos quer manuscritos, constituíu a *Biblioteca para uso dos Guardas-Marinhas no Brasil* a qual deu origem, em 1810, à Biblioteca do Rio de Janeiro – a primeira biblioteca pública do país. No que se refere à Sociedade Real Marítima, Dantas Pereira recolheu mais de mil cartas e planos e conjuntamente com outros espólios foi instituído, em Abril de 1808, no Rio de Janeiro o *Arquivo Militar*, anexo à Repartição de Guerra mas dependente igualmente da Armada e da Fazenda. Em 1810 preocupado com o aperfeiçoamento profissional da oficialidade cria a *Sociedade Naval* e forma *uma biblioteca profissional que cobrisse toda a gama de conhecimentos indispensáveis ao oficial da Marinha desde os oficiais subalternos até aos oficiais generais*. Assim, Dantas


TABOAS
QUE CONTÊM
OS
LOGARITHMOS
DOS NUMEROS NATURAES
DESDE 1 ATÉ 41000
CALCULADOS ATÉ Á SETIMA CASA DECIMAL
E
PRECEDIDOS
PELA SUA EXPLICAÇÃO CORRESPONDENTE.
PUBLICADAS
DE ORDEM
DA
REAL ACADEMIA DAS SCIENCIAS
PELO SEU SOCIO
J. M. D. P.
LISBOA
NA TYPOGRAFIA DA MESMA ACADEMIA.
1804.
Com licença de S. ALTEZA REAL.


ESCRITOS MARITIMOS
E
ACADEMICOS
A BEM DO PROGRESSO DOS CONHECIMENTOS UTEIS,
E MORMENTE
DA
NOSSA MARINHA, INDUSTRIA,
E
AGRICULTURA:
COMPOSTOS E PUBLICADOS
POR
JOSÉ MARIA DANTAS PEREIRA,
LISBOA:
NA IMPRESSÃO REGIA. Anno 1812.

MEMORIAS
DA
ACADEMIA R. DAS SCIENCIAS
DE LISBOA.
MEMORIA
Para a historia do grande Marquez de Pombal, no concernente á Marinha: sendo a de guerra o principal objecto considerado
POR
JOSÉ MARIA DANTAS PEREIRA.

Pereira desempenhou um papel fundamental e decisivo na criação e desenvolvimento dos principais acervos bibliófilos e arquivísticos brasileiros.

Em Novembro de 1817 é promovido a Chefe de Esquadra Graduado sendo-lhe aceite o pedido de demissão do cargo de Director da Academia dos Guardas-Marinhas. Tinham decorrido 17 anos durante os quais, de forma notável, superintendeu a formação dos oficiais de Marinha, os primeiros sete anos em Portugal e os restantes no Brasil. Faz então parte da Comissão Encarregada da Redacção das Ordenanças da Marinha até que em 1819 é promovido a Chefe de Esquadra efectivo e tornado membro do Real Conselho de Marinha. Regressa a Portugal a bordo da charrua "São João Magnânimo" tendo desembarcado em Lisboa em Agosto de 1820.

O seu trabalho bibliográfico terá então a maior saliência até 1832, período que corresponde sensivelmente à estadia em Portugal, antes de partir para o exílio. Vários são os estudos publicados relativos à legislação naval portuguesa, à composição da Ordenança Naval e a reflexões sobre a Marinha, especialmente `no que respeita à sua organização. Também do mesmo espaço de tempo devem-se mencionar os "Escritos Marítimos e Académicos" que compreendem uma vasta colectânea de discursos, memórias, cartas e reflexões realizados de 1798 a 1820, a que se segue o catálogo de outras obras que *tenho dado à luz em mathemática, em navegação ou pilotagem, enquanto à parte militar e administrativa da marinha e em história e litteratura*. De destacar a oração lida por Dantas Pereira à Companhia de Guardas-Marinhas, em 30 de Setembro de 1800, quando assumiu o seu comando. A leitura deste trabalho, publicado em 1828, permite avaliar a diversidade e a profundidade com que são apresentados os vários temas e por consequência o elevado nível intelectual do autor, sempre excepcionalmente meticuloso e organizado.

Numa carta datada de 1 de Julho de 1829, Dantas Pereira oferece um exemplar dos "Escritos Marítimos e Académicos" a João de Fontes Pereira de Melo, Comandante da Companhia dos Guardas-Marinhas *rogando-lhe o favor de o fazer collocar no archivo da Companhia* e afirmando-lhe *os desejos que sempre tenho mostrado e mostrarei no concernente a concorrer quanto puder para o progresso, esplendor genuíno de huma instituição naval tão essencialmente precisa, como vantajosa ao real serviço da marinha portuguesa*. Não haja dúvida que para Dantas Pereira a Companhia dos Guardas-Marinhas teve um papel marcante na sua carreira naval.

Algumas obras de carácter histórico, escritas na qualidade de membro da Academia Real das Ciências, são também publicadas no início dos anos 30 do século XIX, destacando-se um estudo sobre a história da hidrografia brasileira e a "Memória para a história do Grande Marquês de Pombal no concernente à Marinha: sendo a de guerra o principal objecto considerado", de 1832, que é o seu último trabalho publicado.

Embora já assumindo as suas firmes convicções absolutistas em 1820 tinha sido nomeado, em pleno regime constitucional, Conselheiro de Estado, cessando as funções que desempenhava no Real Conselho de Marinha. Sócio correspondente da Academia de Ciências de Lisboa desde 1792, será posteriormente eleito sócio efectivo e em 1823, ano em que deixa o Conselho de Estado, assume o cargo de Secretário-Geral da Academia. O seu nome torna-se conhecido no estrangeiro e assim, em 1827 é membro do Sociedade Filosófica de Filadélfia.

Entretanto tinha-se agravado a situação política. Em 1823 sucede uma sublevação de forças militares em apoio ao Infante D. Miguel, é a *Vilafrancada*, movimento que torna inviável a manutenção da Constituição de 1822. O país mergulha numa longa luta ideológica – de um lado situam-se os que estão por D. Maria, defendem a liberdade e a Carta Constitucional, outorgada, em 1824, pelo Príncipe D. Pedro no Brasil, do outro lado reúnem-se os absolutistas, aqueles que seguem D. Miguel, a tradição e o Antigo Regime. Os efeitos da Revolução Francesa, que vai acentuar a dicotomia entre o Portugal Moderno e o Contemporâneo, têm na prática o seu início.

Em 1828, ano em que começa a Guerra Civil, o regime absolutista recria a Assembleia dos Três Estados, tendo Dantas Pereira feito parte como um dos representantes da nobreza e simultaneamente integrado em várias comissões especiais, nomeadas pelo Governo, encarregadas de processos de presos políticos.

É de 1833 a Lista da Armada em que consta, pela última vez, o nome de Dantas Pereira, sendo nesse ano o nº 1 da classe de Chefe de Esquadra.

Após seis longos anos de conflitos a Guerra termina com a derrota dos absolutistas, reconhecida pela Convenção de Évora-Monte, assinada em Maio de 1834. D. Miguel é então obrigado a sair de Portugal sendo acompanhado por muitos dos seus apoiantes, entre os quais se encontra Dantas Pereira, que se exila inicialmente em Inglaterra e depois em França.

Em 22 de Outubro de 1836 morre em terras francesas o distinto oficial da Armada, eminente matemático e académico que deixou o seu nome indelevelmente ligado à Academia dos Guardas-Marinhas, instituição antecessora das Escolas Navais de Portugal e do Brasil.

José Luís Leiria Pinto
CALM

ALGUMAS FONTES PARA O ESTUDO DA CRISE DE 1807

A Corporação da Armada tem uma identidade cultural específica, da qual faz parte a procura permanente de conhecimentos novos e o aprofundamento de assuntos de diversa índole, que uma concepção mais pragmática da vida levaria, em alguns casos, a classificar como especulação inútil ou pura perda de tempo.

Na verdade, alguns desses temas estão, por vezes, nos antípodas da utilidade prática imediata. Apesar disso, houve sempre marinheiros interessados no seu estudo[1], pois na Marinha existe uma tradicional empatia em relação ao "saber pelo saber", acreditando-se que, mais tarde ou mais cedo, tal atitude acaba por compensar os esforços aplicados na análise e compreensão de factos ou fenómenos - mesmo os daquela natureza.

Vem isto a propósito do próximo segundo centenário da deslocação da Família Real Portuguesa para o Brasil, e do interesse em continuar o estudo das suas causas e das circunstâncias em que realmente ocorreu.

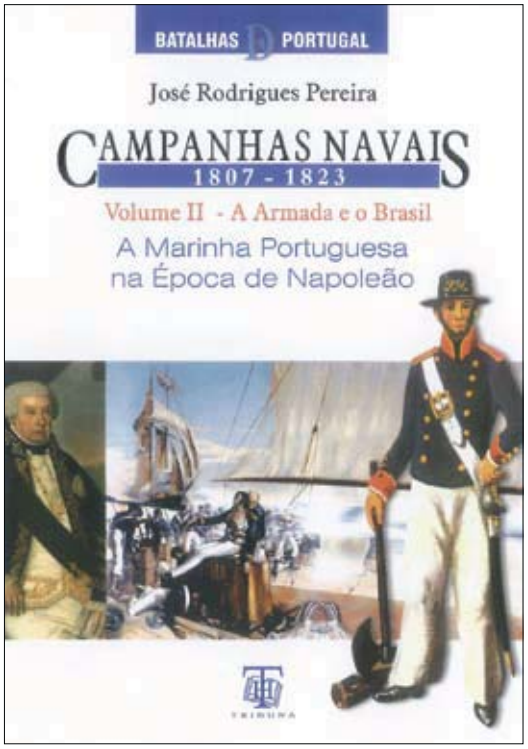
Nestes últimos dois séculos foi publicada uma enorme quantidade de livros, ensaios, comunicações e artigos sobre a Crise de 1807, pelo que se pode dizer que tudo o que respeita a esse período da nossa história se encontra já analisado e descrito segundo todas perspectivas possíveis de imaginar. Fará então actualmente algum sentido querer saber mais acerca dum tema já exaustivamente estudado?

Talvez haja quem considere que não. No entanto, apesar ser muito o que já se conhece, continua a haver "zonas cinzentas" e contradições naquilo que se encontra nas fontes, especialmente no que respeita à apreciação crítica de algumas opiniões pessoais e à sensatez das opções que vieram a prevalecer e foram seguidas.

Muitas das interpretações dos autores que escreveram acerca do assunto enfermam de uma patente falta de objectividade, sendo óbvio que algumas foram mais influenciadas por pressupostos ideológicos do que por imperativos de rigor na investigação e apreciação dos factos ; e pode dizer-se que grande parte do que se escreveu tinha como principal objectivo criticar asperamente a partida da Corte para o Brasil em Novembro de 1807 - o que revela que em muitas dessas obras há mais "paixão" do que "interpretação" histórica.

Em tempos recentes, começaram a surgir estudos e publicações de outra índole, que se baseiam em novos trabalhos de investigação[2] e revelam dados, até agora desconhecidos, que proporcionam uma visão mais objectiva e científica sobre o que efectivamente se passou.

Neste contexto, a Revista da Armada admite que alguns dos seus leitores desejem saber mais sobre a Crise de 1807, não só pelo seu evidente interesse histórico como para conhecer os resultados dessas investigações, em especial as relativas à "componente naval" da Crise. Na verdade, o desempenho, pelas Esquadras Portuguesa, Inglesa e Russa das missões de que foram



incumbidas é matéria que qualquer marinheiro terá um compreensível interesse em conhecer melhor.

Citando apenas o caso da Marinha de Guerra Portuguesa, forçoso é reconhecer que a tarefa que lhe coube em 1807 foi, logisticamente, a mais complexa, mais vasta e melhor sucedida de quantas lhe têm sido atribuídas em séculos recentes. Transportar de Lisboa para o Rio de Janeiro cerca de 15.000 pessoas[3] e centenas de toneladas de mantimentos e carga[4], com um pre-aviso curto, pressões políticas e sociais muito fortes, divergências de opiniões ao mais alto nível e iminência da invasão do País por exércitos estrangeiros[5] foi uma tarefa recheada de dificuldades de primeira grandeza[6]; mas a Marinha executou-a com perfeição, dum modo discreto e eficaz , e tudo chegou ao destino sem problemas de maior [7] !

Tendo isto em conta, e de acordo com o que se diz no início deste texto, entendeu a Revista da Armada que podendo alguns dos seus leitores ter dificuldades no acesso a determinadas fontes, seria boa ideia facilitar-lhes a respectiva consulta, elaborando uma pequena selecção de bibliografia, referências e transcrições parciais de textos que lhes permitissem conhecer melhor o papel da Marinha durante a Crise de 1807.

Para constituir essa colectânea seleccionaram-se fontes de várias origens e de diferente nível académico, a partir de livros, ensaios, artigos de revistas ou jornais e Internet, num ecletismo que visa proporcionar uma visão alargada das várias correntes de opinião que têm prevalecido acerca dos assuntos a que se referem. As fontes, por sua vez, foram divididas por seis epígrafes, em função dos temas genéricos em que se integram. Essas epígrafes são as seguintes:

I - Descrições Gerais da Crise de 1807
II - Pessoas
III - Operações Navais
IV-Viagem para o Brasil
V- A Corte no Brasil
VI- Regresso de D. João VI

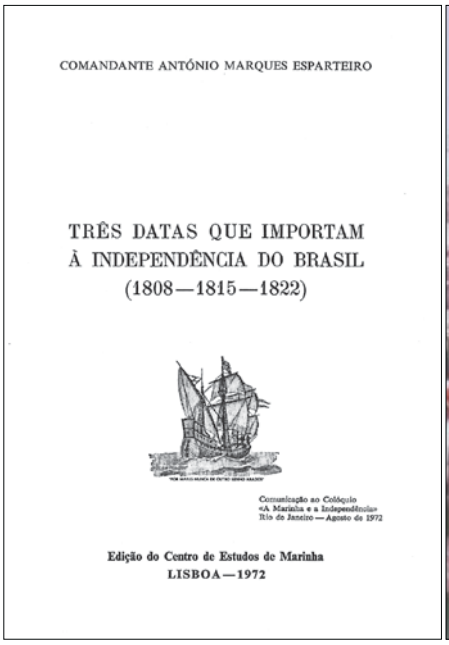
Como existe alguma sobreposição nos temas das fontes de cada epígrafe, foram aquelas ordenadas em função do assunto que em cada uma é tratado com maior profundidade, ou que melhor caracteriza o pensamento do seu autor. Em alguns casos, transcreve-se o texto e indicam-se as páginas e a bibliografia; noutros, só se transcreve o texto, ou parte dele, ou apenas se cita a fonte ou os dados que se conseguiram apurar. Sempre que possível, indicam-se as cotas na Biblioteca Central da Marinha, a origem da informação de existência da fonte ou as palavras que permitem aceder-lhe via Internet. Incluem-se também algumas imagens relacionadas com o assunto da epígrafe.

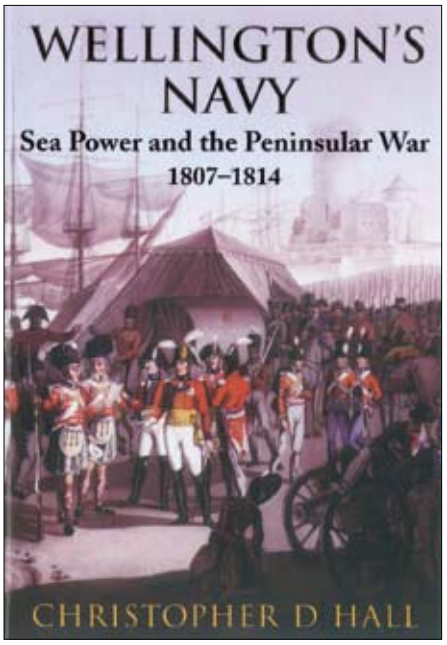
É importante deixar bem expresso que o mérito dos textos e imagens aqui reproduzidos pertence exclusivamente aos seus autores, e que esta colectânea não passa de um breve resumo destinado a servir quem queira saber um pouco mais acerca da Crise de 1807. Não passa portanto de um "pequeno ficheiro de informações" sobre a Crise de 1807, destinado exclusivamente aos fins que ficaram anunciados; mas a Revista da Armada dará por bem empregada a iniciativa de o ter publicado, se dele vier efectivamente a resultar uma melhor elucidação dos leitores, ou se constituir um incentivo para que mais estudos venham a ser levados a cabo[8] esta área.

O número de fontes citadas é insignificante, mas, mesmo assim, o espaço ocupado pelos textos transcritos ultrapassa

largamente as limites disponíveis para a sua publicação na Revista da Armada. **Foi por isso elaborado um CD com esses textos, o qual será enviado aos leitores que o solicitarem.**

Para terminar, retomemos o ponto de vista expresso no início. Admitimos que uma investigação mais profunda e bem fundamentada acerca do que se passou em 1807, bem como das exactas circunstâncias em que a Marinha interveio na Crise não é talvez assunto cujo estudo se imponha, neste momento, como prioridade inadiável: há questões bem mais importantes a merecer a atenção! Mas não se pense que o esforço que nessa tarefa se vier a investir é um desperdício inútil de tempo, pois dele resultará, no mínimo, um conhecimento mais esclarecido e consciencializado sobre quem eram, como eram, o que pensavam, como agiam, e de que modo enfrentavam e resolviam problemas os nossos camaradas de há duzentos anos - conhecimento esse que, fortalecendo a dimensão trans-temporal e ética da integração individual numa estrutura, reforça nesta o estatuto de Corporação que a Marinha de Guerra Portuguesa se orgulha de ter.





FONTES

I - DESCRIÇÕES GERAIS DA CRISE DE 1807

1 - Memórias do Marquês de Fronteira e Alorna D. José Trazimundo Mascarenhas Barreto

Imprensa da Universidade - Coimbra - 1926 - Vol. 1- Pags. 25 a 34

Não obstante a pouca idade do Autor na altura dos factos que relata, algumas das suas afirmações ajudam a fixar a cronologia dos acontecimentos relativos á decisão da ida da Corte para o Brasil. Prenuncios da invasão franceza. O Marechal Lanes e o General Junot. Boatos da evasão do Príncipe Regente. Conduta do Marquez de Alorna. Primeira invasão franceza. Fuga de D. João VI para o Brazil. Entrada em Lisboa do exercito invasor.

2 - As Invasões Francesas

Colecção Portugal Histórico - Edição Romano Torres - Lisboa 1983 - Vol. 8 - Pag.174 a 180.

Descrição dos factos ocorridos numa perpsectiva muito crítica da decisão do Principe Regente. Referência á pretensão Inglesa de que lhe fosse entregue a Esquadra Portuguesa, pretensão aliás idêntica á que acabou por ser imposta á Esquadra Russa que se encontrava no Tejo.

3 - João Ameal: História de Portugal

Livraria Tavares Martins - Porto 1974 - p. 527 a 533

Crítica favorável á saída da Corte para o Brasil, como forma de preservar a identidade e independência nacional

4 - Armando Alexandre dos Santos - Dom João VI, Estadista de grande envergadura Projecto Reeducar - Internet

Decisão de instalar a Corte no Brasil louvada como reveladora de alto sentido de Estado, por ser a única que podia evitar, como evitou, que a Família Real Portuguesa tivesse a mesma sorte que a Espanhola, capturada por Napoleão e forçada a abdicar.

5 - António Matoso - Dom João VI

Compêndio de História de Portugal - Livraria Sá da Costa - Lisboa 1938 - Pag. 640

Considera que o Príncipe Regente foi o único soberano da Europa que teve a firmeza e a sabedoria de fazer precisamente o que devia. O seu procedimento, mesmo que tivesse sido ditado pela fraqueza, provou ser da mais profunda sabedoria política. Se não se tivesse tomado aquela resolução, ter-se-iam seguido consequências lamentáveis: a Inglaterra invadiria «os estados ultramarinos de Portugal»; D. João ficaria à mercê dos seus inimigos e ver-se-ia obrigado a aceitar as condições que lhe quisessem ditar.

6 - El Rei Junot - Raul Brandão

Imprensa Nacional - Casa da Moeda - Biblioteca dos Autores Portugueses

Lisboa 1982 - Pag. 97

Descrição muito crítica dos factos ocorridos imediatamente antes e durante o embarque da Família Real. Caos, confusão, desordem… Fonte provável da descrição de Rose Macaulay. No fim, transcreve, sob o titulo de Diário de Euzebio Gomes , um texto que parece ser uma descrição fidedigna de uma testemunha presencial dos acontecimentos.

7 - Joaquim Veríssimo Serrão: História de Portugal

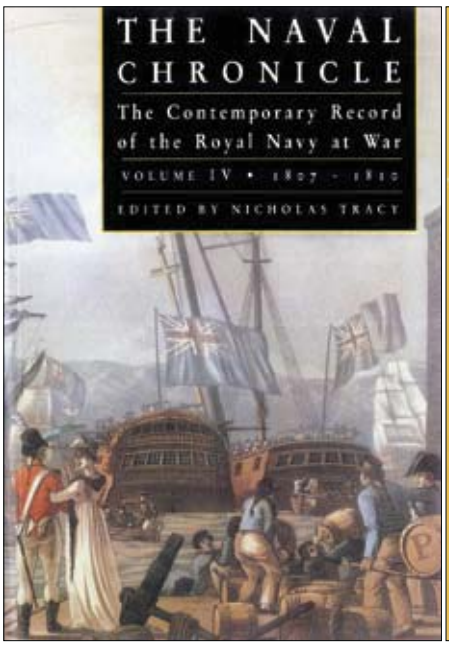
Editorial Verbo - Lisboa 1984 - VII Volume - Pags. 18 a 25

Descrição objectiva dos factos e apreciação crítica positiva da decisão de D. João VI de instalar a Corte no Brasil afim de manter integra a independência de Portugal

8 - Luís Leivas e Levy Scavarda - A Transmigração da Família Real Portuguesa para o Brasil

Serviço de Documentação Geral da Marinha Departamento de História Marítima Revista NAVIGATOR N° 15 e 16 - Pags. 55 a 66 (1ª parte) e 63 a 72 (2ª parte) Cota na BCM: 1 P g 5

Relato minucioso do contexto geral da Crise de 1807, dos seus antecedentes, preparação e execução da viagem. Uma das descrições mais completas e minuciosas dos factos, com abundantes pormenores relativos á sua "componente naval". Referências bibliográficas dos temas tratado em cada parágrafo do texto.



9 - Francisco de Paula Leite Pinto - A saída da Familia Real Portuguesa para o Brasil a 29 de Novembro de 1807

Comunicação apresentada à Academia Portuguesa de História em 1992. Trabalho de consulta obrigatória para quem quiser estudar a fundo a Crise de 1807. É a análise mais inteligente e a interpretação mais rigorosa da respectiva problemática, dissecada e apreciada com um rigor inexcedível. Conclusões que se impõem pela sua intrinseca lógica. Existe cópia da Biblioteca Central da Marinha. Cota na BCM: 1 K I 3 25

(Com agradecimentos ao Alm. Leiria Pinto, a quem se deve a divulgação deste documento)

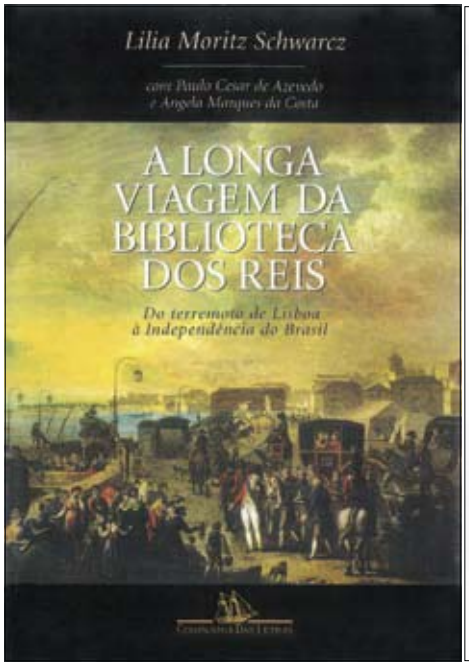
10 - Ana Cristina Bartolomeu de Araújo

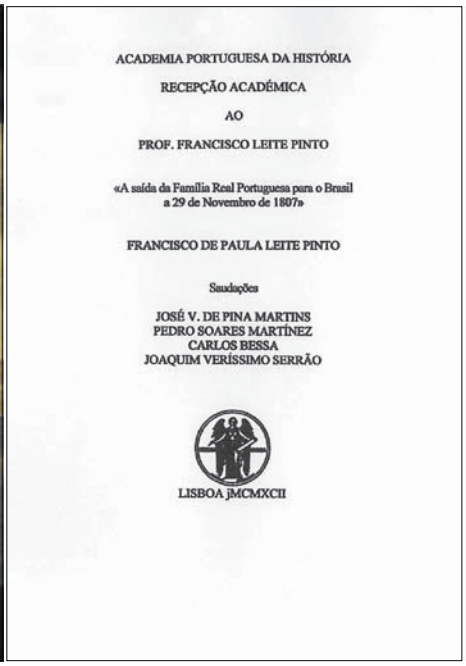
Circulo de Leitores - Lisboa 1993 - ISBN 972-42-0752-8 - Vol. V - p. 19 a 26

1790 - ISBN972-42-0752-8

Embaixadores portugueses observam Revolução Francesa. Reacções á Revolução Francesa em Portugal. Conjuntura de guerra. Bloqueio Continental.

11 - Luís Norton - Transferência da Corte para o Brasil




ACADEMIA PORTUGUESA DA HISTÓRIA

RECEPÇÃO ACADÉMICA

AO

PROF. FRANCISCO LEITE PINTO

«A saída da Família Real Portuguesa para o Brasil a 29 de Novembro de 1807»

FRANCISCO DE PAULA LEITE PINTO

Saudações

JOSÉ V. DE PINA MARTINS
PEDRO SOARES MARTÍNEZ
CARLOS BESSA
JOAQUIM VERÍSSIMO SERRÃO

LISBOA jMCMXCII

Brasiliana - Companhia Editora Nacional - 2ª Ed. S. Paulo - 1979 - 1º Capítulo

p. 1-17

Circunstâncias que antecederam a partida da Corte para o Brasil. Referência a planos anteriores visando o mesmo objectivo. Negociações com Inglaterra. Impossibilidade de resistência à invasão francesa. Embarque e partida da Familia Real e demais passageiros.

12 - Nicholas Tracy - The Naval Chronicle: The Contemporary Record of the Royal Navy at War Vol. IV - 1807-1810 - Chatham Publishing- London 1999

ISBN I 86176 094 9 p. 95 - 100 , 112 - 121

The Naval Chronicle, "the contemporary record of the Royal Navy at War", começou em 1799 e manteve-se em publicação ininterrupta durante 20 anos, transcrevendo documentação e dando noticias acerca das actividades navais daquele período, divulgando factos relativos à Royal Navy e às Marinhas de outros países após a Revolução Francesa. É um repositório de informação de enorme valor para o estudo da História Naval dessa época. Transcrevem-se dados relativos a 1807 e aos temas "Portuguese Crisis" e "Evacuation of the House of Braganza from Lisbon".

13 - Patrick Wilcken: Império à Deriva - A Corte Portuguesa no Rio de Janeiro 1808-1821 - Livraria Civilização Editora - Outubro de 2005 - ISBN 972-26-2252-8

Descrição detalhada e minuciosa das circunstâncias em que decorreu a viagem e da chegada da Côrte ao Brasil. Revela muitos pormenores inéditos (ou pouco conhecidos), descobertos no decurso de pesquizas recentes.

14 - Donald D. Horward: British Sea Power and its influence upon the Peninsular War (1808-1814) - Naval War College Review

Embora se ocupe de factos posteriores à viagem da Corte para o Brasil, tem muito interesse para se compreender o período em que esta ocorreu, o qual é globalmente compreendido neste ensaio e em outro do mesmo Autor, mais adiante citado.

II - PESSOAS

1 - Luís de Oliveira Ramos - D. Maria I

Círculo de Leitores - 2007

Dados bigráficos da Raínha D. Maria I

2 - António Marques Esparteiro: Transmigracão da Família Real para o Brasil.

Serviço de Documentação Geral da Marinha Departamento de História Marítima - Revista NAVIGATOR - Cota na BCM 1 Km h 2 Pags. 325 a 336.

Identificação dos navios que compunham a Esquadra que levou a Família Real para o Brasil, e dos passageiros e oficialidade que seguiam a bordo. Descrição da viagem. Referências aos navios que permaneceram no Tejo e sua utilização pelos Franceses sob a orientação do c.m.g Magendie

3 - Rose Macaulay: They Went to Portugal

Penguin Books - 1946 - ISBN 0-14-009537-3 - Pags. 369 a 373

Dados biográficos de Lord Strangford. Descrição e apreciação das circunstâncias em que se verificou a transmigração da Família Real para o Brasil. Critica violentamente a opção do Principe Regente quanto á partida para o Brasil. Descreve os acontecimentos duma forma romanceada e bastante cáustica sendo obvia a inspiração na obra El Rei Junot, de Raul Brandão.

4 - Dmitry Senyavin - WIKIPEDIA:

Dmitry Nikolayevich Senyavin or Seniavin (17 August 1763 - 5 April 1831) Dados biográficos do Almirante Seniavin. Descrição pormenorizada da sua vida e carreira naval. (..."Dmitry Nikolayevich Senyavin or Seniavin (17 August 1763 - 5 April 1831) was a Russian admiral who ranks among the greatest seamen of the Napoleonic Wars…").

5 - Kenneth Light - Sidney Smith: Um Marinheiro Herói

http://www.ihp.org.br/docslkh1120030811.htm

Dados biográficos do Almirante Sidney Smith

6 - Paul Krajeski: Dados biográficos do Almirante Alm. Sir Charles Cotton INTERNET

Krajeski, Major Paul C., (Ph.D. 1998) is currently in Macedonia. He graduated from the Command Staff College at Fort Leavenworth and after a three-year teaching assignment at the U.S. Military Academy. After his research in England he completed his dissertation on Admiral Charles Cotton. He has had several naval articles published in the Selected Papers of the Consortium including "The Foundation of British Amphibious Warfare Methodology during the Napoleonic Era, 1793-1815," "The French Threat to British Security in the Western Mediterranean," and "British Military and Naval Cooperation in Portugal, 1808." His volume In the Shadow of Nelson: The Naval Leadership of Admiral Sir Charles Cotton, 1753-1812 was published in the spring of 2000. He received second prize of the Literary Committee of the International Napoleonic Society.

III - OPERAÇÕES NAVAIS - ESQUADRAS - NAVIOS

1 - José Rodrigues Pereira

Vol. I - 1793 - 1807 A Armada e a Europa

Vol. II 1807 - 1823 A Armada e o Brasil

A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão - ISBN972-8799-30-6

Tribuna da História - Edição de Livros e Revistas Lda - Lisboa 2005

O 1° Vol. dedica-se ao período das guerras contra a França revolucionária e a França de Napoleão, relatando a evolução das lutas entre a potência continental vitoriosa - a França - e a Potência Marítima resistente - a Inglaterra, descrevendo a intervenção e participação portuguesa nesses conflitos, e transferência da Corte da Capital para o Brasil.

O 2° Vol. ocupa-se das circunstâncias que a rodearam - e, quanto ao que aqui interessa, da preparação dos navios, presença em Lisboa de uma Esquadra Russa, embarque, partida, chegada da Esquadra inglesa e travessia do Atlântico até ao destino e chegada ao Rio de Janeiro.

Esta obra constitui um todo homogéneo que deve ser lido na integra por quem quiser saber com exactidão aquilo que se passou. Trata-se do estudo mais completo e objectivo sobre a componente naval da Crise de 1807 até agora publicado, pelo que merece especial referência e sugestão de leitura integral: a apreciação dos factos é rigorosa, objectiva e imparcial, e a quantidade de informação, quadros, imagens, referências e bibliografia levam a concluir que o estudo atento dos dois volumes citados proporciona conhecimentos acerca da questão em análise que podem tornar desnecessária a leitura de alguns dos textos citados nesta colectânea.

2- João Brás de Oliveira: Esquadra Russa - Uma questão do tempo dos francezes

Anais do Clube Naval - Lisboa 1890 - p. 513 a 534

Descrição minuciosa dos acontecimentos ocorridos em relação à Esquadra do Almirante Seniavin, que esclarece e completa as informações de outras fontes relativamente ao mesmo assunto.

3 - Kenneth Light: Trafalgar

Palestra apresentada ao Instituto Histórico de Petrópolis Sala Multimídia do Museu Imperial - 10/10/2005 - http://www.ihp.org.br/docs/kh1120050721.htm

Embora se refira a factos ocorridos 2 anos antes da partida da Família Real para o Brasil, contem informação de interesse para o seu estudo. Apesar da vitória obtida em Trafalgar, a Inglaterra não dispunha de supremacia marítima absoluta , pois o numero dos seus navios de guerra era inferior ao somatório das esquadras dos Paises que Napoleão conquistara ou tencionava conquistar. Daí a preocupação em neutralizar a frota Dinamarquesa, e impedir que os navios Russos e os Portugueses pudessem ser tomados pelos Franceses, factores que influenciaram as decisões tomadas quando da crise de 1807. Contem ainda dados biográficos sobre o Alm. Sir Sidney Smith, relativos a períodos anteriores e posteriores aos da ida da Família Real para o Brasil .

4 - Donald D. Horward: Portugal and Anglo-Russian Naval Crisis (1808)

Naval War College Review May-June 1981

Este texto é do mesmo autor de outro citado mais acima ("British Sea Power and its influence upon the Peninsular War (1808-1814)".Tem como objecto principal a questão da Esquadra Russa do Almirante Seniavin, quer durante a estadia em Lisboa, quer (posteriormente) em Portsmouth, e fornece preciosas informações acerca do que se passou em Portugal ao longo do ano de 1808. Contem abundante bibliografia. Ambos os textos deste Autor são importantes para uma perfeita compreensão da Crise de 1807.

(Com agradecimentos ao Dr. Xavier de Brito, a quem se deve a divulgação deste documento.)

5 - Christopher D. Hall Wellington's Navy Sea Power and the Peninsular War 1807- 1814

Chattam Publishing 1997- London 2004 - ISBN 186176 230 5 - Pags. 3 a 37

Descrição minuciosa da "componente naval" das forças inglesas desembarcadas em Portugal: sua constituição, funções e papel desempenhado na luta contra os Franceses. Embora parte do texto se refira a factos posteriores à partida da Família Real para o Brasil, fornece informações úteis para a compreensão do período que imediatamente o antecedeu, durante o qual se verificou esse evento.

6 - Copenhagen 02-04-1801 - INTERNET

Informações sobre o ataque da Royal Navy à Esquadra dinamarquesa em Copenhague em 02-04-1801

7 - Thomas Munch-Petersen: Defying Napoleon

Informações sobre os bombardeamentos de Copenhague pela Esquadra Inglesa em 1801 e 1807, motivados pelo receio de que Napoleão se pudesse apoderar da Esquadra Dinamarquesa, tal como esteve para suceder e poderia ter sucedido com a cidade de Lisboa e os navios da Marinha Portuguesa, se a Crise de 1807, tivesse evoluído de forma diferente.

8 - William Laird Clowes: The Roval Navy - A history from the earliest times to 1900

Chattam Publishing 1997 - ISBN 1 861 176 014 0 - Vol. V - p. 232-233

Síntese dos factos ocorridos entre 1807 e 1813. A brevidade da referência á deslocação da Família Real para o Brasil e às circunstâncias em que ocorreu evidencia a pouca importância relativa do acontecimento no que respeita á Royal Navy, à data envolvida num conflito de escala muito mais vasta.

9 - Kenneth Light - As Marinhas de Guerra Portuguesa e Inglesa 1750-1815

http://www.ihp.org.br/docs/kh1119980804.htm

Texto básico de palestra do Autor no IHP a 13/07/1998 Digitação original: 04/08/1998

10 - Kenneth H Light: The Migration of the Royal Family of Portugal to Brazil in 1807/08 - Rio de Janeiro - 1995

Transcrição de Nota e Prefácio do Autor, no livro acima mencionado, do qual existe um exemplar na Biblioteca Central de Marinha - Cota J 20 - 12. Nesse livro encontra-se as cópias dos Diários Náuticos dos vários navios aqui mencionados.

IV - VIAGEM PARA O BRASIL

1 - NunoValdez dos Santos: A Viagem da Família Real para o Brasil

Revista Baluarte n° 6 - Lisboa - Novembro/Dezembro 1989 - Comunicação apresentada no International Congress on The Iberian Peninsula (1780-1840)

É a mais perfeita e completa das sínteses sobre os acontecimentos relevantes. Descrição detalhada e rigorosa das circunstâncias em que decorreu a viagem, e da chegada da Côrte ao Brasil. Revela muitos pormenores inéditos ou pouco conhecidos, descobertos no decurso de demoradas pesquizas. Transferência da corte de Lisboa para o Rio de Janeiro, hipótese já anteriormente tomada em consideração. A esquadra russa do Almirante Seniavine. A esquadra inglesa do Almirante William Sidney Smith. O exemplar do jornal francês «Moniteur» 11 de Novembro de 1807. Entrada das forças de Junot. Embarque. Largada de Lisboa. Encontro dos navios portugueses com a esquadra inglesa. Vicissitudes da viagem. Chegada á Baía e ao Rio de Janeiro.

2 - Luis Norton: Transferência da Corte para o Brasil

Colecção Brasiliana - Companhia Editora Nacional 2ª Ed - S. Paulo -1979

1° Capítulo

Circunstâncias que antecederam a partida da Corte para o Brasil. Referência a planos anteriores visando o mesmo objectivo. Negociações com Inglaterra. Impossibilidade de resistência à invasão francesa. Embarque e partida da Família Real e demais passageiros. Chegada da Esquadra ao Brasil. Desembarque e instalação da Corte no Rio de Janeiro. Primeiros anos de governo.

3 - Lília Moricz Schwarcz: A longa viagem da Biblioteca dos Reis

Editor Companhia das Letras - ISBN 85-359-0288-1 - S. Paulo - 2002

6° Capítulo

Análise da situação política anterior à invasão. Descrição das fases que antecederam a decisão de partida. Perigo que Lisboa correu de ser bombardeada pela esquadra inglesa. Projectos e planos para a saída da Família Real. Casos anteriores em que tal solução já fôra considerada. O "partido inglês" e o "partido francês". A preparação da esquadra. Episódios do embarque. Cálculo do número total de passageiros. Descrição das condições em que foi efectuada a viagem. Chegada ao Brasil. Abundantes citações bibliográficas.

V - A CORTE NO BRASIL

1 - Luis Norton: A Corte no Brasil

Colecção Brasiliana - Companhia Editora Nacional 2ª Ed - S. Paulo - 1979

2° Capítulo

Instalação da Corte no Rio de Janeiro e primeiros anos de Governo.

2 - Afrânio Peixoto: As Invasões Francesas. Saída da Corte para o Brasil. Sua repercussão nas Colónias

Serviço de Documentação Geral da Marinha Departamento de História Marítima - Revista NAVIGATOR Pags. 261 a 268

3 - Pedro Calmon: A Abertura dos Portos

Serviço de Documentação Geral da Marinha Departamento de História Marítima - Revista NAVIGATOR Pags. 337 a 351

VI - REGRESSO DA CORTE A PORTUGAL

1 - António Marques Esparteiro - Três Séculos no Mar – p. 50

Epílogo da Crise de 1807: Regresso de D. João VI ao Reino em 1821, a bordo da Nau D. João VI, navio Chefe da Esquadra comandada por D. António Manuel de Menezes, 1º Conde de Ceia. Além desta nau, faziam parte da Esquadra a fragata Real Carolina, corveta Voador, bergantim Reino Unido, charruas Princesa Real (que trazia o corpo de D. Maria I) e Orestes, e iate Monte de Ouro. O texto em referência inclui a lista dos passageiros embarcados na Esquadra.

2 - António Marques Esparteiro - Três Datas que importam à Independência do Brasil - p. 19 a 24

Referência aos incidentes ocorridos com a Esquadra de João Félix Pereira de Campos , ao largo da Baía, em Maio e Junho de 1823

3 - João Carlos Gonçalves Caminha - Formação da Marinha Imperial

Serviço de Documentação Geral da Marinha - Departamento de História Marítima Revista NAVIGATOR nº 10 Dezembro 1974 Pags. 19 a 28.

Informações acerca da integração na Marinha Imperial de alguns navios portugueses que tinham feito parte da Esquadra que partiu de Lisboa em 1807. Referências expressas a esses navios, em especial à Nau "Martim de Freitas", posteriormente "D. Pedro I".

Comandante G. Conceição Silva

Notas:

[1] Cite-se, a este propósito, um exemplo clássico: o "Estudo matemático da pinha de anel de um só cordão", da autoria de Abel Fontoura da Costa. (Anais do CMN 31,1901, p.109-139), mais tarde desenvolvido e publicado em francês ("Les bonnets turcs et son equation d'ourdissage"), Anais do CMN 68, 1938, p. 295-342). O Índice Geral dos artigos publicados nos Anais do CMN desde a fundação do CMN (em 1870) até à actualidade revela inúmeros exemplos de estudos científicos e académicos alheios à actividade naval, efectuados por Oficiais de Marinha, com probidade e rigor científico, motivados apenas pelo gosto de saber.

[2] Em Arquivos brasileiros, portugueses, e ingleses. A mais recente publicação portuguesa sobre esta matéria é da autoria do Comandante José Rodrigues Pereira: a obra " A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão", em dois volumes, a que noutro local se faz detalhada referência. Pesquisas importantes foram efectuadas por investigadores brasileiros e publicadas na Revista NAVIGATOR, da Marinha do Brasil. Recentemente, o Prof. Kenneth Light analisou, em Arquivos ingleses, os Diário Náuticos dos navios da Royal Navy que participaram na viagem da Família Real para o Brasil, o que veio esclarecer pontos obscuros acerca desse acontecimento.

[3] Não eram apenas "15.000 pessoas", mas sim todos os membros da Dinastia Reinante, bem como toda a máquina administrativa do País - elites, altos funcionários, pessoal, arquivos…Como diz um Autor, "mudava-se "o País", com tudo o que era imprescindível para que rapidamente pudesse recomeçar a "funcionar" noutro local, a milhares de milhas de distância".

[4] Não só o necessário para a travessia, como ainda todo o equipamento imprescindível para o bom "funcionamento do Estado", no sentido mais amplo do termo.

[5] Francês e Espanhol

[6] Mesmo hoje em dia, e com os meios actualmente disponíveis, seria uma missão logisticamente complexa e de dificil execução.

[7] Não deixa de ser curioso referir que apenas uma morte se registou na viagem e Lisboa para o Rio de Janeiro, e mesmo essa por acidente: a do comandante de uma das naus, que caiu ao mar e se afogou ao desembarcar de um escaler.

[8] Há muito para desvendar nos Arquivos e Bibliotecas onde se encontra documentação oficial e particular. O Arquivo Geral da Marinha e outros Arquivos e Bibliotecas no nosso País são, obviamente, os de mais fácil acesso, e sabe-se que neles se encontram muitos documentos inéditos. Mas há outros Arquivos que merece a pena investigar – designadamente os Ingleses, Brasileiros e Franceses, onde forçosamente existe informação com interesse para a História da nossa Marinha.

Quanto aos Arquivos Ingleses, o meritório trabalho do Prof. Kenneth Light certamente não esgotou o elenco da "matéria pesquizável", pois há, pelo menos, muita documentação particular contendo depoimentos de testemunhas presenciais.

No que respeita aos Arquivos Brasileiros, neles ficou grande parte da documentação levada de Portugal em 1807, bem como da relativa aos acontecimentos ocorridos nesse período. Na verdade, não há notícia de que tal documentação tenha regressado a Portugal, nem é provável que assim haja acontecido, pois constitui património do Brasil e da Marinha de Guerra Brasileira. Leite Pinto, na sua obra aqui transcrita, refere *"documentos de extraordinária importância contidos numa das caixas de lata (a n.° 734) da colecção «Negócios de Portugal» depositada no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. A colecção compõe-se de 24 latas do género das cantines francesas. Precioso material!"*

Desconhece-se o que haverá em Arquivos Franceses, sendo no entanto mais que provável que neles se encontrem documentos com muito interesse, que permitiriam colmatar falhas relativamente ao que se sabe.

Até há alguns anos, o acesso a toda esta informação era extremamente difícil e dispendioso. Hoje em dia, graças à informática, está mais facilitado, e talvez ao alcance de todos os leitores da Revista da Armada, ou pelo menos daqueles que forem mais perseverantes na sua procura e se sintam motivados para os explorar .

D. Rodrigo de Sousa Coutinho

Nasceu D. Rodrigo de Sousa Coutinho Teixeira de Andrade Barbosa em Chaves, a 3 de Agosto de 1755, sendo filho de D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho e de D. Ana Luísa Joaquina Teixeira de Andrade Barbosa.

Afilhado de baptismo de Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, a sua educação é marcada pelos conceitos que presidiam *às luzes*, de que seu padrinho foi um importante divulgador e executor.

Frequentou o Real Colégio dos Nobres a que se seguiu, a partir de 1773, o curso jurídico na então reestruturada Universidade de Coimbra, onde adquiriu uma formação intelectual muito próxima das ideias marcantes do século XVIII europeu, caracterizando-as como sendo *o doce caminho da filosofia e da ciência* e manifestando, desde logo, a sua admiração pela Inglaterra.

Iniciou a carreira diplomática como Ministro junto da Corte de Turim, tendo sido, em 1796, nomeado para o cargo ocupado anteriormente por Martinho de Mello e Castro que, como Ministro e Secretário do Estado da Repartição da Marinha e do Ultramar, durante duas décadas e meia, tinha realizado, com assinalável êxito, uma profunda reestruturação e modernização da Marinha.

Da notável actividade legislativa de D. Rodrigo é de mencionar: a instituição da Junta da Fazenda da Marinha e a nomeação de comissários para assegurar a bordo dos navios a administração da fazenda real; a regulamentação do Conselho do Almirantado; a criação da Escola de Construção Naval e do Corpo de Engenheiros; a fundação do Observatório da Marinha; a constituição da Brigada Real da Marinha e a edificação do Hospital Real da Marinha. Também muito importante foi a acção no sentido de aumentar o efectivo dos navios da Armada. É durante o seu ministério que, em 1797, uma força naval portuguesa colabora no bloqueio de Cádis e no ano seguinte a esquadra do Marquês de Niza apoia o Almirante Nelson no bloqueio a Malta e no ataque a Tripoli. Em 1798, por iniciativa de D. Rodrigo, é criada a Sociedade Real Marítima, que tinha como finalidade recuperar a produção de cartas náuticas e geográficas assim como o fabrico de instrumentos náuticos, actividades que se encontravam inactivas. Conforme escrito pelo Marquês do Funchal: *Martinho de Mello organizou as esquadras, D. Rodrigo organizou a sua administração [....] Martinho de Mello mandou constituir o Dique do Arsenal da Marinha, D. Rodrigo mandou educar engenheiros e construtores, sem os quais o dique não seria utilizado.* De salientar, da sua autoria, um vasto plano de desenvolvimento para os domínios ultramarinos portugueses, especialmente no referente ao Brasil, estudo que foi considerado o mais completo e objectivo feito até à data.

A sua notável acção na área financeira e económica é amplamente reconhecida e por esse facto, em 1801, nomeado Ministro e Secretário de Estado da Fazenda e Presidente do Real Erário. O impulso dado à sistemática exploração em bases científicas do Ultramar, é um dos exemplos das inúmeras e importantíssimas reformas realizadas por D. Rodrigo até 1803, data em que pediu a demissão por não aceitar ser conivente com as medidas promovidas por influência dos políticos francófilos.

Atravessa então um período de afastamento político mas acompanha a Família Real na ida para o Rio de Janeiro, desígnio de que foi um incansável defensor, e é no Brasil, quando ganha novamente a confiança política do Príncipe Regente e se torna o seu principal conselheiro político, que este o nomeia, em 1808, Ministro da Guerra e dos Negócios Estrangeiros e concede-lhe, em Dezembro desse mesmo ano, em reconhecimento pelos altos serviços prestados, o título de Conde de Linhares. Compete-lhe então a complexa missão, que cumpre com assinalável êxito, de iniciar a criação de um Estado a partir de um vice-reinado colonial, alicerçado no sistema feudal das donatarias e das capitanias gerais. Elabora e põe em execução vários projectos entre os quais se devem destacar os relativos à Administração da Fazenda Real do Reino e o seu Restabelecimento, à Política Relativa aos Domínios Espanhóis na América e aos Tratados de Aliança e Comércio com a Inglaterra.

D. Rodrigo de Sousa Coutinho veio a falecer no Rio de Janeiro, em 26 de Janeiro de 1812. Termina os seus dias um verdadeiro Homem de Estado e um *político das luzes* que procedeu com êxito a profundas reformas administrativas e financeiras, tendo a sua acção governativa incindido na mudança das mentalidades e das instituições, particularmente na Marinha.

Os portugueses no Japão

A chegada dos portugueses ao Japão permanece envolta numa densa teia de mistérios e contradições própria da concorrência documental dispersa, alheia aos registos metódicos. Não existe um relato da "primeira viagem ao Japão", como acontece com outros locais do Oriente – nomeadamente da 1ª viagem de Vasco da Gama –, com um eco imediato nos textos dos cronistas oficiais. A informação portuguesa mais incisiva é dada por António Galvão no Tratado dos Descobrimentos, onde diz: "No ano de 542, achando-se Diogo de Freitas no reino de Sião [...] lhe fugiram três portugueses em um junco que ia para a China: chamavam-se António da Mota, Francisco Zeimoto e António Peixoto. Indo-se de caminho para tomar porto na cidade de Liampó [...] deu tal tormenta à popa que os apartou da terra, e em poucos dias, ao Levante, viram uma ilha em trinta e dois graus, a que chamam os Japões, que parecem ser aquelas Cipangas". É certo que António Galvão nasceu na Índia e por lá viveu a maior parte da sua vida, exercendo as funções de capitão de Ternate, entre 1536 e 1539, contudo, regressou a Lisboa no princípio da década de quarenta e só teve notícia desta viagem por interposta pessoa aliás, o seu texto tem muitas imprecisões que foram fonte de sucessivos erros históricos sucessivamente repetidos.

Chegada dos portugueses a Nagasaki. Biombo de Kano Naizen, cerca de 1600. Lisboa, Museu da Arte Antiga.

Atentemos, no entanto, ao facto em si, de que um junco com três portugueses alcançou o Japão, na sequência de um temporal. Ele está presente em vários documentos japoneses, nalguns casos com grandes pormenores sobre as circunstâncias em que tal ocorreu. Aquele que me parece mais interessante é o *Teppõ-Ki* (livro da espingarda), escrito no final do século XVI pelo sacerdote budista Dairiuji Bunji. Ali se revela que a 23 de Setembro de 1543, chegou a Nishimura Ko-ura, na ilha de Tanegashima, um grande navio com cerca de 100 homens desconhecidos, falando uma língua incompreensível, e comunicando com as gentes da terra através de um intérprete chinês que escrevia as suas mensagens*. Segundo o texto, de entre os negociantes portugueses, havia dois principais: "um chamava-se Mura Shukusha (Furanshisuko ou Francisco) e outro Kirishita ta Mota (Kirishita designa apenas Cristão). E continua a descrição relembrando-nos a introdução das espingardas nas ilhas nipónicas, dizendo que aqueles homens tinham na mão um objecto comprido, oco por dentro, onde se põe uma droga (pólvora) e uma pequena bala de chumbo, usando-se na posição de pé, com um olho fechado, e fazendo um clarão e um estrondo como um trovão. "Com este objecto até se pode triturar uma parede de ferro, e pode-se matar homens e animais" – acrescenta o texto, demonstrando o fascínio que exerceu sobre os japoneses.

Não há dúvida que os pormenores da descrição feita poucos anos depois dos acontecimentos conferem uma grande autoridade ao texto, que apenas contradiz Galvão na data, indicando 1543 em vez de 1542. Georg Schurhammer – padre jesuíta que se dedicou aos estudos sobre o Oriente no tempo de S. Francisco Xavier – dá mais crédito ao texto japonês que aos portugueses, mas eu entendo que qualquer deles pode ter cometido um erro, parecendo-me que se trata de um pormenor sem grande importância. Diria com grande certeza que, num destes dois anos, chegaram à ilha japonesa de Tenegashima os primeiros portugueses, impressionando a população e os senhores locais com o uso da espingarda. É possível que a viagem tenha sido inopinada, resultando de um temporal, mas deve ter-se em conta o carácter recorrente deste argumento. Na verdade, o (já referido) comércio português nos mares da China, a partir do final dos anos trinta, teve como centro privilegiado as ilhas da província de Zheijiang, normalmente designadas nos textos por Liampó. E tinha uma componente significativa na mediação de produtos entre o Celeste Império e as ilhas nipónicas, na altura de relações cortadas. É muito provável, portanto, que aquela navegação acabasse por tentar os próprios portugueses a que demandassem as ilhas do Japão por conta própria, e sem necessidade de nenhuma tempestade.

Nós sabemos que o Japão não está presente no imaginário europeu sobre o Oriente, antes das viagens de Marco Polo e do seu fantástico relato que fala de Cipango. E é curioso que, apesar destas ilhas povoarem a argumentação colombina, não são uma obsessão dos portugueses que não as procuram oficialmente, em nenhuma circunstância. Sabe-se que eram conhecidas, porque delas fala o boticário Tomé Pires, na sua *Suma Oriental* (1512-15), mas não existem documentos que revelem a preocupação das encontrar ou de com elas entabular relações de comércio. E é interessante reflectir no facto de que Pires as nomeia como Japão, topónimo que tem origem no termo malaio "japung", não havendo nenhuma identificação imediata com o Cipango de Marco Polo, o que talvez explique o aparente desinteresse de quatro décadas. Temos, contudo, a certeza que após esta primeira viagem se desencadeou uma espécie de corrida ao Japão, motivada pelo lucro da viagem, e pelo fascínio que esse povo exerceu sobre os portugueses. Os escritos de S. Francisco Xavier são reveladores desse fascínio que, aliás, era recíproco. O *Teppõ-ki* fala deste retorno dos portugueses de uma forma alegórica e poética, relacionando-o com a espingarda cujo segredo, um ferreiro de Tanegashima trocou por uma das suas filhas, levada pelo capitão português: a jovem morria de saudades da sua terra e convenceu-o a fazer de novo a viagem ao Japão, no ano seguinte. O texto não deve ser interpretado *ad litteram*, mas transmite um sentimento comum, em relação aos portugueses.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

* Note-se que as línguas da China e Japão são bastante distintas e não se entendem mutuamente de forma imediata. Contudo, na sua forma escrita, há ideogramas comuns que são compreensíveis por ambos os povos.

OPERAÇÃO HERA 2007

Na busca de uma melhor qualidade de vida em países mais desenvolvidos, a solução vislumbrada passa muitas das vezes, pela imigração, a qual se encontra nos dias de hoje, amplamente bem estruturada a nível de facilidades de acesso, com vastas redes de comunicação interligadas de forma global. Importa referir que embora este, seja actualmente, um problema em franca expansão, não é de hoje a sua origem, apenas tem vindo a assumir mais notoriedade devido à globalização na esfera dos transportes, o que permitiu um crescimento intensivo dos fluxos migratórios a nível mundial.

Aliados, a estes, existem ainda, factores de outras ordens, promotores deste fenómeno tais como: a globalização da economia e a sua consequente influência no mercado de trabalho; condicionantes a nível político que se proporcionam mais favoráveis nos países de destino.

Piroga com cerca de 180 imigrantes ilegais.

Enfim, é todo um conjunto de factores, atrás referidos, que facultam todo o crescente e global fluxo de imigração ilegal por todo o espaço europeu, sendo estes co-ajudados por redes de auxílio a esta actividade.

O principal objectivo neste domínio tem sido a implementação de estratégias para revigorar a presente situação, isto é, formular a questão de controlo de imigração.

É neste âmbito que surge o FRONTEX, com a finalidade primeira de alcançar uma melhoria significativa, ao nível da protecção das fronteiras externas, finalidade esta reclamada pela primeira equipa de presidência, permitindo assim, reforçar a Agência Europeia de Gestão das Fronteiras Externas, criando um enquadramento jurídico e operacional que permitirá reforçar a qualidade dos controlos nas fronteiras.

O aumento de imigração ilegal registada que chega às Ilhas Canárias nos últimos anos, cria uma séria e importante ameaça às fronteiras externas da União Europeia (UE). Com o objectivo principal de reduzir o fluxo migratório ilegal vindo principalmente do Senegal e Mauritânia para as fronteiras externas espanholas e por consequência fronteiras externas europeias, a FRONTEX (Frontier Exterior – Agência Mundial de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados- Membros da União Europeia), planeou e preparou a operação Hera 2007 2ª fase, operação esta proposta pela Espanha, a decorrer no período de 12 de Julho a 23 de Setembro de 2007, numa área de operações que engloba as Canárias, Cabo-Verde, Senegal e Mauritânia.

Nesta operação combinada participam meios e pessoal de vários Estados membros da UE. Portugal participa com peritos do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e um meio naval.

O N.R.P. "Jacinto Cândido" foi designado para colaborar com a FRONTEX na execução da Operação Hera 2007 2ª fase, tendo ficado atribuído ao dispositivo do FRONTEX presente na área de operações do Senegal, que compreende o território deste país, o seu mar territorial e a sua Zona Económica Exclusiva (ZEE)

No que diz respeito ao aprontamento do navio foi necessário contemplar algumas medidas de prevenção, nomeadamente no apron-

tamento médico e sanitário. O aprontamento logístico decorreu com normalidade, englobando todas as necessidades de material, sobressalentes e financeiras que uma missão deste género faz despoletar.

Dos 55 dias de missão alguns foram passados em trânsito até Dakar. Durante este trânsito foi efectuada uma paragem em Las Palmas, local onde se encontra sediado o *Internacional Coordination Centre* (ICC) Canárias, montado em infra-estrutura Espanhola, e que exerce a direcção e coordenação global da operação. Neste centro de coordenação esteve presente um oficial de ligação português durante o período de atribuição do navio ao FRONTEX (até 23 de Agosto esteve no ICC o CTEN Matos Silva e a partir dessa data o CTEN Nunes Ferreira). Esta paragem em Espanha, serviu para

Terceira piroga interceptada pela Corveta.

montar um Transponder GPS (sistema de posicionamento do navio).

Durante esta missão tivemos oportunidade de partilhar de bons momentos de convívio com o navio francês FS Vaisseau Lavallée (F790), através da permuta de alguns elementos das respectivas guarnições, nomeadamente o Comandante, Imediato e Oficial Navegador. Foi ainda possível realizar alguns exercícios de manobras e evoluções e comunicações. No porto de Dakar, durante apenas dois dias tivemos a companhia de dois navios Nigerianos, o NNS "Aradu" e o NNS "Nwamba".

A missão foi constituída por períodos de patrulha e descanso. Durante os períodos no porto o navio teve várias actividades de protocolo, nomeadamente uma recepção a bordo oferecida pelo Comandante do navio em conjunto com o Embaixador de Portugal em Dakar a algumas entidades militares e civis locais. O navio Nigeriano NNS "Aradu" também ofereceu uma recepção a bordo do qual o navio se fez representar por uma comitiva de quatro Oficiais. Durante os períodos de navegação para além de vários exercícios realizados para manter a operacionalidade do navio, foram interceptados três "CAYUCOS", com imigrantes ilegais a bordo que presumivelmente se dirigiam para as Canárias, um deles identificado ao décimo oitavo dia do mês de Agosto, com 87 imigrantes ilegais, da segunda intercepção foram identificados 188 imigrantes ilegais provenientes do Senegal e Guiné-Bissau, e na terceira intercepção foram identificados 179 imigrantes ilegais provenientes de nove países africanos. Ambas as intercepções foram efectuadas com a colaboração dos meios no local, dos quais se destacam a lancha de fiscalização espanhola e uma aeronave italiana.

No decurso das patrulhas, embarcaram sempre oficiais de ligação senegaleses, com o intuito de manter um elo de ligação com o centro de operações em Dakar e o navio da Marinha de Guerra Portuguesa. Estes oficiais auxiliaram também na identificação dos contactos suspeitos, o que com a prática de algumas semanas de navegação eram facilmente destrinçados de embarcações de pesca.

Durante a última patrulha, no período de 04 a 06 de Setembro, tivemos a bordo duas equipas de reportagem da SIC e da TVI, acompanhadas de um Oficial de Relações Públicas do Gabinete do CEMA (CFR Barbosa).

A chegada da primeira nau Portuguesa à Ilha de Gorée em 1444 proporcionou-nos a ocasião solene de no dia 03 de Setembro, prestar uma profunda e honrada homenagem, em nome de Portugal e de todos os Portugueses, a todos aqueles que de sangue lusitano em tempos remotos passaram pelo Senegal e que deixaram as suas profundas marcas vincadas na tradição e cultura de um país africano, de acordo com o "*Talant de bien faire*", lema que ainda hoje é seguido por todos aqueles que foram "nascidos em Sagres".

(Colaboração do Comando do NRP "Jacinto Cândido")

ESTÁGIO DA SELECÇÃO NACIONAL DE RUGBY NA ESCOLA DE FUZILEIROS

● Com vista à preparação da participação da Selecção Nacional de Rugby no Campeonato do Mundo de Rugby que se realizou em França, decorreu na Escola de Fuzileiros de 19 a 22 de Julho, um estágio de preparação física e de liderança.

No âmbito do protocolo realizado entre a Federação Portuguesa de Rugby e a Marinha, e à semelhança de anos transactos com a Selecção Nacional de Juniores, a Selecção Nacional Sénior frequentou um estágio que teve como objectivos a criação de um maior espirito de camaradagem e espirito de equipa, de superação pessoal e da equipa em momentos de adversidade, assim como proporcionar a todos mas com maior relevância ao capitão de equipa Vasco Uva, uma experiência única de liderança durante provas seleccionadas para testar a equipa em momentos de sacrifício e dureza física e psicológica.

Provas como remo em botes, pistas de liderança e pista de lodo foram algumas das provas que a selecção teve de completar com sucesso, sempre sob o olhar atento do Seleccionador Nacional, o Prof. Tomaz Morais.

No final, tanto a equipa técnica como todos os jogadores, expressaram o seu elevado agrado pela experiência e elogiaram de sobre maneira todos os instrutores do Batalhão de Instrução e Serviço de Educação Física da Escola de Fuzileiros, assim como outros militares participantes como o Corpo de Fuzileiros, a Escola Naval e o CEFA, pelos ensinamentos mas também pelo apoio demonstrado durante todo o estágio.

A BANDA DA ARMADA EM CONCERTO NO TERREIRO DO PAÇO

● Integrado na iniciativa da Câmara Municipal de Lisboa "**Aos Domingos o Terreiro do Paço é das Pessoas**" a Banda da Armada realizou um concerto na Praça do Comércio no passado dia 30 de Setembro.

Foto CAB L Figueiredo

Este concerto que foi bastante publicitado pelas Rádios Nacionais constituiu-se numa grande expectativa, pelo que não obstante a instabilidade da meteorologia compareceram no local para assistirem cerca de 3.000 pessoas, público constituído por gente de Lisboa, mas também de todo o país, por muitos turistas estrangeiros e muita gente da "**Briosa"**, que não obstante alguns "pingos" que foram persistindo (depois de uma manha chuvosa), ninguém arredou pé.

O concerto foi dirigido pelo Chefe da Banda CFR MUS Carlos Ribeiro, interpretou um programa muito abrangente, com um carácter sinfónico/ligeiro e popular, criando um ambiente de grande empatia com o público, que em crescendo para as obras finais mais apelativas ao "Botão de Âncora", como foi o caso de "Navegar, Navegar", ou a "Marcha dos Marinheiros", criaram uma interacção Público/Banda de grande emoção.

Foi pois, mais uma jornada em que as pessoas presentes se encontraram com a Marinha, com grande entusiasmo e simpatia através da sua Banda.

ÁRBITROS EFECTUAM ESTÁGIO NA ESCOLA NAVAL

● A Marinha e a Liga Portuguesa de Futebol Profissional organizaram na Escola Naval, entre 28 de Julho e 3 de Agosto, o "Estágio Progresso II" da Comissão de Arbitragem destinada a árbitros e árbitros assistentes de futebol de 1ª categoria nacional.

A actividade teve por objectivo desenvolver dinâmicas de interacção, o treino e desenvolvimento das competências de liderança através de exercícios de simulação em ambientes de desconforto, de pressão e stress, aproveitando para isso o ambiente militar, visando a excelência competitiva das equipas de arbitragem.

Durante a referida actividade foram realizados os primeiros testes físicos e escritos regulamentares da época 2007/2008, bem como o treino de situações concretas de arbitragem.

Este estágio para a época 2007/2008 foi frequentado por 25 árbitros e 52 árbitros assistentes. Contou ainda, com a presença do psicólogo Mattia Piffaretti, responsável pela elaboração dos programas de treino mental para os árbitros internacionais europeus e de dois árbitros da UEFA, Mário Strahonja, da Croácia e Pavel Krovalec, da República Checa.

A coordenação geral da actividade na Escola Naval esteve a cargo do CFR Pacheco dos Santos, por parte da Marinha, e de Vítor Pereira, pela Comissão de Arbitragem da Liga.

MBA DA CATÓLICA/NOVA TREINA NA ESCOLA NAVAL

● A Marinha, através da Escola Naval, realizou no passado dia 29 de Setembro treino de *team-building* e liderança para o MBA Católica/Nova.

A actividade teve por objectivo desenvolver dinâmicas de interacção, o treino e desenvolvimento de competências interpessoais facilitando o conhecimento e relacionamento entre alunos, através de um conjunto de actividades em *outdoor*, com recurso a exercícios de simulação e provas estratégicas, num contexto de *stress* moderado, aproveitando para isso o ambiente militar, visando o estimulo da entreajuda, a tomada de decisão conjunta, a cooperação entre pares e a conquista de objectivos comuns.

A edição 2007/2008 do MBA Católica/Nova foi frequentada por 93 alunos com formação nas áreas de Engenharia, Economia e Gestão, entre outras.

A coordenação geral da actividade esteve a cargo do CFR Pacheco dos Santos, e a direcção do MBA esteve a cargo dos Prof. Doutor Guilherme Almeida e Brito, Prof. Doutor Miguel Pina e Cunha e Engª Belém Vicente.

A MARINHA E A SOCIEDADE

EXECUTIVE MBA DA BUSINESS SCHOOL DO ISCTE TREINA NA ESCOLA DE FUZILEIROS

● A Marinha, através do Departamento de Formação de Comportamento Organizacional da Escola de Fuzileiros, realizou nos dias 12 e 13 de Maio um fim-de-semana residencial para os alunos do *Executive MBA* da ISCTE Business School.

A actividade, inserida no âmbito do protocolo existente entre a Marinha e a ISCTE Business School, teve por objectivo o treino e desenvolvimento das competências de liderança através de exercícios de simulação e faz parte da disciplina de Liderança e Motivação. Este tipo de iniciativa (aplicação prática e simulação dos conceitos aprendidos durante as aulas teóricas) acompanha a tendência actual do melhor que se faz nos centros de investigação e desenvolvimento de liderança norte americanos.

A edição 2006/2007 do *Executive MBA* foi frequentado por 40 alunos com formação nas áreas de Engenharia, Economia, Gestão e Informática, que exercem funções de direcção executiva em diversos sectores do tecido empresarial português e apresentam uma média de idades de 36 anos.

A coordenação geral da actividade esteve a cargo do CFR Pacheco dos Santos, da Escola Naval e a coordenação executiva coube ao CTEN Sámeiro Matias da Escola de Fuzileiros. O Dr Pedro Fontes Falcão foi Director do *Executive MBA*.

EMBARQUES NO "CREOULA"

● Entre 13 de Maio e 1 de Junho esteve embarcada no "Creoula" a Universidade Lusófona em mais um "Luso Expedição Creoula". Esta missão teve como objectivo a continuação de um estudo iniciado pela Lusófona em conjunto com outras Universidades sobre a evolução das espécies marinhas da Macaronésia após a última Era Glacial, desta vez no Arquipélago dos Açores.

Tendo efectuado uma paragem em Ponta Delgada para as Comemorações do Dia da Marinha, a restante missão foi passada a navegar em operações com mergulhadores para recolha de amostras dos mais variados espécimes marinhos. Mais uma vez o Creoula demonstrou a sua versatilidade tanto como plataforma de apoio a mergulhadores como laboratório ambulante para investigação científica.

No período de 21 a 25 de Setembro o projecto europeu "By the sea we learn" embarcou no N.T.M. "Creoula" um conjunto de jovens de vários países da União Europeia, nomeadamente da Polónia, Hungria, Estónia, Letónia, Bulgária, Roménia, Itália, Espanha e Portugal numa acção promovida pela Associação de Juventude de Arrouquelas-"H2O".

A viagem teve como porto de destino Portimão, onde foi desenvolvida uma actividade com todos os jovens embarcados para promover um pouco da cultura dos seus países, do espírito comunitário e terminou no dia 25 com a chegada à BNL tendo o "Creoula" demonstrado a capacidade de promoção de relações internacionais com os jovens da U.E.

ACADEMIA DE MARINHA

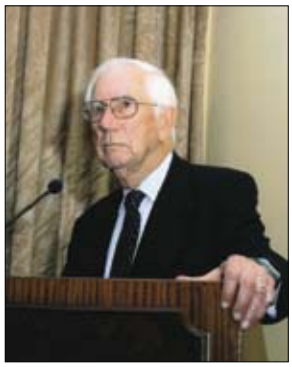


Foto Reinaldo Carvalho

● Realizou-se no passado dia 25 de Setembro, no auditório da Academia, uma conferência sobre " **Afonso Furtado: um marinheiro e o seu tempo (Séc. XIV)** " proferida pelo Comandante Ferraz Mesquita.

A sessão foi presidida pelo Presidente da Academia, VALM Ferraz Sacchetti, que fez a apresentação do orador. O Cte. Mesquita explicou a razão pela qual se tinha interessado pela personagem e identidade histórica de Afonso Furtado e das vicissitudes que ele, como orador tinha tido ao descobrir no estrangeiro, principalmente em França e em Inglaterra documentação relativa a este pouco conhecido marinheiro e dos *raids* marítimos por si realizados com galés portuguesas, em águas inglesas e francesas. Seguidamente historiou os meandros políticos dos vários reinos europeus do sec. XIV e as instáveis ligações militares e diplomáticas entre os diversos reinos, centrando-se depois nas relações bilaterais entre Portugal e Castela, desde o reinado de D. Fernando até a crise dinástica que lhe sucedeu, evocando então as nossas relações com a Inglaterra. Foi neste ambiente e conjuntura que surge Afonso Furtado " que desde cedo se juntou ao Mestre e acabou contribuindo de forma decisiva para o papel relevante que a marinha teve na consolidação da dinastia de Avis" e que Fernão Lopes faz entrar na Historia, pois "na sua crónica de D. João I menciona-o sete vezes no volume primeiro e quatro no segundo, e na de D. Fernando aparece no prólogo".

Segundo o orador "é possível que Afonso Furtado estivesse com as galés que no verão de 1377 e 78 evoluíram nas costas do Sul de Inglaterra, integrando a força franco – castelhana", havendo "no entanto, a certeza de que existiu um escudeiro na casa real desempenhando um lugar oficial e que se chamava Afonso Furtado". Referiu-se ao facto que entre os patrões das galés que travaram batalha no Tejo contra as forças castelhanas do bloqueio estar Afonso Furtado embarcado na "Bem Aventurada, "encontrando-se o seu nome de capitão-mor da frota presente nas cortes de Coimbra. Escoltou o duque de Lencastre e as suas tropas de Inglaterra para a Galiza, comandando " uma esquadrilha de seis galés que D. João I, cumprindo o acordo com Ricardo II, enviara para Inglaterra". Após isto sabe-se que Afonso Furtado fez uma " audaciosa incursão no Sena onde, num ataque imparável e mortífero tomou quatro navios aos franceses em Rouen, no "Clos dês Galées", após o que passou uma larga temporada em águas inglesas.

De regresso à Pátria em meados de 1389, parece ter deixado as actividades marítimas pois teria sido designado para recolher secretamente elementos sobre as fortificações de Ceuta, como preparação da futura conquista pelos portugueses.

Terminada a sua comunicação, prestou-se a esclarecer dúvidas e interrogações suscitadas pelos presentes para os quais a pessoa de Afonso Furtado era praticamente desconhecida no campo naval.

PROGRAMA DAS PRÓXIMAS SESSÕES EM 2007

6 NOV	**"Estudo das características náuticas de uma nau de 600 tonéis da Carreira da Índia"** Prof. Eng. Nuno Fonseca (IST), Prof. Eng. Tiago Santos (IST)
20 NOV	**"O Tempo Português e a Modernidade"** Dr. Fernando Correia de Oliveira
27 NOV	**"Bicentenário da partida da Família Real para o Brasil"**
11 DEZ	**"Tecnologias: recordações, emoções e reflexões"** Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves

(Colaboração da Academia de Marinha)

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.
Rua do Campo, 16 – S.Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt **www.manferrostaal.com**

ThyssenKrupp Marine Systems
A Company of ThyssenKrupp Technologies

Aniversário do Museu de Marinha

Fotos 1SAR FZ Pereira

Por ocasião do seu 144º aniversário, o Museu de Marinha, no passado dia 21 de Julho, realizou uma série de iniciativas para evocar aquela data.

Com a presença do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada procedeu -se à inauguração da Exposição Temporária "O Marquês de Nisa", um Almirante Português entre Nelson e Napoleão.

Nesta exposição foi apresentado o retrato daquele Almirante recentemente adquirido pelo Museu. *(Ver RA n.º 408 Maio 2007)*

Depois das boas-vindas aos convidados pelo Director do Museu, o Prof. Doutor Monterroso Teixeira fez a apresentação da obra referida.

O Almirante CEMA proferiu no final uma breve intervenção sobre a cerimónia, a que se seguiu a visita à exposição.

Foi também inaugurado no mesmo dia, no Pavilhão das Galeotas, uma exposição fotográfica "O Expresso a Bordo do Vasco da Gama".

Para terminar a efeméride realizou-se no largo fronteiro ao Museu de Marinha um concerto pela Banda da Armada a que assistiram, para além dos convidados, muito público que se quis associar a esta iniciativa.

Com mais de 106.000 visitantes anuais o Museu de Marinha é um dos mais visitados museus em Portugal e muito apreciado pelas entidades oficiais estrangeiras que visitam o nosso país.

(Colaboração do Museu de Marinha)

MARINHA – IMPÉRIO/BONANÇA

NOVO PROTOCOLO DE SEGUROS

Em 16OUT07 foi assinado na Direcção de Apoio Social um protocolo de seguro de grupo aberto com a companhia de seguros Império-Bonança, dando assim resposta as questões suscitadas pela nova realidade de assistência na doença aos militares. A principal preocupação foi conseguir uma resposta eficaz à continuação da assistência médica condigna aos beneficiários, radicando igualmente na necessidade de assegurar assistência médica não só aos beneficiários da ADM, mas também aos membros do agregado familiar que, não sendo beneficiários da ADM, se encontram a cargo de um beneficiário titular aderente. É o caso dos filhos maiores até aos 30 anos, ou os cônjuges sem ADM ou que não tenham optado por aquele subsistema.

A principal e mais importante inovação do novo protocolo é a possibilidade, mediante adesão, de acesso à rede de prestadores de cuidados de saúde da Multicare, alargando exponencialmente o leque de entidades protocoladas para além dos acordos com a ADM, e que se distribuem de forma homogénea por todo o território continental e ilhas.

A adesão ao Plano Integrado de Seguros (PIS) pressupõe a adesão do beneficiário a **dois** seguros, em que um deles poderá ser o seguro de saúde, de entre os seguintes:

- Multiriscos Habitação (desconto até 25%)
- Acidentes Pessoais (desconto até 60%)
- Seguro Automóvel (desconto até 35% para além da bonificação)
- PPR (com taxa garantida de 3% e valor de entregas mínimo de 25€)
- Acidentes de Trabalho – Empregados domésticos
- Equipamento electrónico
- Protecção Vida Grupo e Seguro de Saúde

Relativamente ao seguro de saúde existem 3 tipos de planos:

- Plano complementar – complementar à ADM;
- Plano misto – complementar à ADM e com acesso à rede Multicare;
- Plano rede – Acesso exclusivo à rede Multicare (este plano permite ao beneficiário o acesso à rede de cuidados médicos da Multicare, identificando-se através de um cartão de aderente, beneficiando dos preços convencionados, pagando apenas uma parte residual. Permite a adesão não só de beneficiários da ADM, mas também de familiares directos do militar que sejam ou não beneficiários da ADM, por exemplo os descendentes maiores até aos 30 anos de idade.

Aos aderentes do antigo protocolo será facultada a possibilidade de opção entre a manutenção do contrato, ficando sujeitos às condições definidas no novo protocolo, ou alteração do mesmo, podendo escolher um novo plano até **15NOV2007**. **Caso não seja comunicada qualquer alteração, o contrato cessará em 31MAR2008**.

Para mais informações deverá dirigir-se ao atendimento da Direcção de Apoio Social.

Prémios Totais Anuais

Idades	Plano Complementar			
	Opção 1		Opção 2	
	Com PIS	Sem PIS	Com PIS	Sem PIS
Até 24 anos	€55,42	€91,16	€231,58	€380,94
25 a 35 anos	€58,68	€96,52	€245,20	€403,35
36 a 45 anos	€61,94	€101,88	€258,82	€425,76
46 a 70 anos	€65,20	€107,24	€272,44	€448,17
71 a 80 anos	€79,96	€131,52	€334,12	€549,63
Mais de 80 anos	€87,96	€144,67	€367,54	€604,60

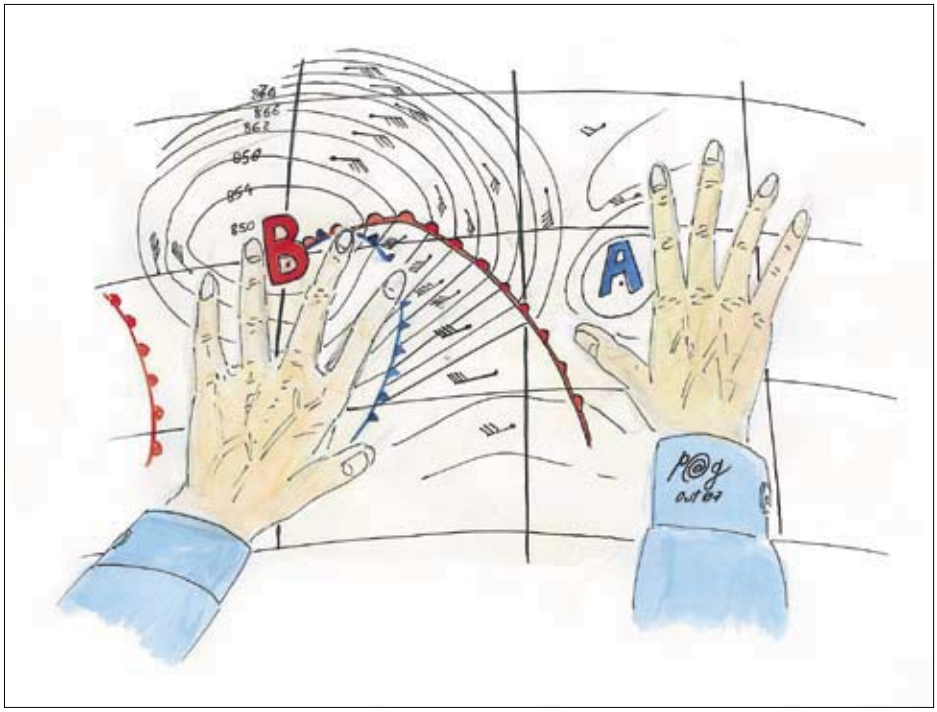
Idades	Plano Misto			
	Opção 1		Opção 2	
	Com PIS	Sem PIS	Com PIS	Sem PIS
Até 24 anos	€58,88	€103,35	€221,32	€403,78
25 a 35 anos	€62,34	€109,43	€234,34	€427,54
36 a 45 anos	€65,81	€115,51	€247,36	€451,29
46 a 70 anos	€69,27	€121,59	€260,38	€475,05
71 a 80 anos	€84,95	€149,12	€319,33	€582,59
Mais de 80 anos	€93,45	€164,03	€351,26	€640,86

Idades	Plano de Rede			
	Opção 1		Opção 2	
	Com PIS	Sem PIS	Com PIS	Sem PIS
Até 24 anos	€50,98	€83,86	€196,94	€323,96
25 a 35 anos	€53,98	€88,80	€208,52	€343,02
36 a 45 anos	€56,98	€93,73	€220,10	€362,08
46 a 70 anos	€59,98	€98,66	€231,69	€381,13
71 a 80 anos	€73,56	€121,00	€284,14	€467,42
Mais de 80 anos	€80,91	€133,10	€312,56	€514,16

(Colaboração da Direcção de Apoio Social)

Senhores Professores

Se há coisa de meio século uma pessoa com a Quarta Classe completa impunha respeito pela sua "bagagem" educacional, nos dias de hoje um licenciado, não sendo considerado propriamente um analfabeto, tende, cada vez mais, a ser encarado como pertencendo à classe média da população escolarizada. Nessa conformidade, e aspirando a um rótulo literário de mais alto nível, decidi aproveitar uma oportunidade que a Marinha me ofereceu para prosseguir os estudos. E eis que descubro, não sem alguma surpresa, que o atrevimento me obrigará a regressar aos bancos da Escola Naval durante pelo menos um ano. Como, entretanto, já decorreu uma boa década e meia e esse regresso se fará em períodos situados fora das chamadas horas normais de serviço, é muito pouco provável que venha a reencontrar algumas das famosas personagens que assombraram – no bom sentido, claro! – a minha vida de cadete, algumas já tão antigas na instituição que até deviam estar inventariadas.



Num ou noutro caso será, até, um alívio. Estou a lembrar-me, por exemplo daqueles Senhores Comandantes que, de visita à Escola, eram, sem a mínima cerimónia, abordados no meio da parada pelo nosso Professor de Física e de Electromagnetismo, figura antiquíssima já naquela altura, e, ali em público, estivesse quem estivesse, eram completamente enxovalhados com mimos do género "Olha-me este figurão, que já é Capitão-de-Fragata! Como é que um indivíduo de compreensão tão lenta, chega lá? Enganaste-os bem, hã?". Embora tais comentários fossem motivo de risota entre os cadetes, a verdade é que estes logo perdiam a vontade de rir quando pensavam que um dia lhes poderia suceder o mesmo. E acabavam, naturalmente, por se lembrar dos tratos de polé que no dia-a-dia sofriam às mãos daquele homenzinho de baixa estatura, cabelo pastoso e fato surrado. Que prazer parecia ele ter em exibir publicamente a ignorância dos seus alunos! Entrava na aula, afundava-se na cadeira, pés sobre a secretária e vá de perscrutar a plateia à cata de algum infeliz para chamar ao quadro. Claro que a malta, nessas ocasiões, mantinha a "mona" baixa para passar despercebida ao sádico tiranete, mas este acabava sempre por conseguir fazer com que algum incauto levantasse os olhos e, inevitavelmente, o encarasse. Bastava lançar para o ar algo como "Tu aí, rapazinho, que estás a olhar para o chão, vem cá!" e logo alguém, por reflexo nervoso ou na vã esperança de que outro tivesse mordido o isco, sucumbia à tentação de espreitar pelo canto do olho. Uma vez escolhida a vítima tinha esta garantidos, pelo menos, vinte minutos de uma boa "esfrega", não sendo raras as ocasiões em que estas sessões de tortura se prolongavam até ao fim da aula. Os "sobreviventes", naturalmente, respiravam de alívio, pois enquanto o pau vai e vem folgam as costas.

Claro que, no fundo, no fundo – bem no fundo! -, o senhor até nem era má pessoa e acabava por dar, quase sempre, um "jeitinho" nos exames e nas provas orais (isto sem nunca abdicar do seu sadismo, que levava os exasperados examinandos a perder por transpiração um décimo do seu peso bruto), a menos que o aluno não "pescasse" mesmo nada do assunto e tivesse o azar de o apanhar em "dia-não".

Outros Mestres havia, porém, que nos contagiavam com o seu próprio entusiasmo e prazer em abordar determinadas matérias. Quantos dos meus velhos condiscípulos poderão, alguma vez, esquecer a imagem do Professor de Meteorologia literalmente apalpando a carta de tempo estendida sobre a parede e exclamando, extasiado, com os olhos completamente esbugalhados: "Metam as mãos!... Sintam a alta pressão a encher… A baixa a rodar… E a força de Coriollis a mandar nisto tudo!.. Sintam! Sintam!... Isto é vida!".

Ah, mas também tinha os seus dias! Em certas ocasiões a sua espirituosidade convertia-se em declarado mau-humor e era vê-lo, então, a zurzir, com cruel refinamento, na nossa falta de conhecimentos. Uma "saída" extremamente simples mas que arrasava o ego de qualquer um era quando um aluno, frente ao quadro, completava um dos passos de resolução de um problema complicado e se voltava para ele, buscando um simples aceno de aprovação, recebendo, porém, em troca, a seca exclamação "Porque paraste? Estás à espera de palmas?". E o pior é que, quase quinze anos volvidos, dei por mim a utilizar a mesmíssima expressão com o meu filho mais velho, durante uma impaciente e interminável sessão de acompanhamento de trabalhos de casa.

Agora artista, artista, era mesmo o distinto Oficial encarregue de ministrar duas "cadeiras" da área de Operações respectivamente ao Terceiro e Quarto Anos. Uma figura simpática, sem dúvida, e uma excelente pessoa – como, de resto, tive oportunidade de verificar quando nos acompanhou na nossa última viagem de instrução -, mas planeamento de aulas é que não era com ele! Pois se um dia iniciava a abordagem de um determinado assunto, pegava noutro a meio na aula seguinte, acabando por retomar o primeiro tema dali a alguns dias. E posso garantir que não era raro vê-lo ministrar ao Terceiro Ano matérias do Quarto e vice-versa. Ainda hoje, quando vejo aqueles filmes modernos cheios de *flashbacks* e com o fio da narração cortado e baralhado, deixando à vítima, digo, ao espectador a árdua tarefa de recolher as cenas dispersas e montá-las como um *puzzle* cujo sentido só descortina ao cair do pano, lembro-me, inevitavelmente, daquelas famosas aulas. O "cadetame" acabava, inevitavelmente, por se habituar ao fim de duas ou três semanas. O pior era quando vinham os testes, vulgo "repetições", pois era frequente surgirem perguntas sobre assuntos nunca antes abordados. O recíproco também era verdadeiro, com a nossa inteligência a ser ofendida (embora até nem levássemos a mal!) pela abordagem de conteúdos já repisados em testes anteriores.

As coisas normalmente saíam "elas-por-elas", mas nem sempre o equilíbrio era respeitado, como sucedeu em certa e determinada repetição que deixou o "povo" todinho com um autêntico nó górdio na massa encefálica. Contudo, a atrapalhação geral não passou despercebida ao Professor, que, num possível reconhecimento do seu erro, inventou um pretexto para se ausentar da sala, tendo chamado os quatro comandantes de companhia para o substituir na vigilância da prova. E eis que se dá, então, um verdadeiro milagre: a simples presença daqueles quatro oficiais, todos especializados na área operacional, foi suficientemente inspiradora (ou telepática) para que o pessoal se conseguisse desembrulhar sozinho daquelas aparentemente insolúveis questões. Naturalmente, deixo aos meus estupefactos leitores a liberdade de acreditarem ou não nesta explicação algo sobrenatural…

E tantas outras figuras poderia aqui evocar, não fosse tão exíguo o espaço disponível para desfiar o novelo destas divagações… Certo de que não deixarei de lhes fazer referência, dou-vos a minha palavra de medíocre cronista de que elas acabarão, fatalmente, por surgir nestas páginas, sozinhas, por mérito próprio, ou a pretexto do que será, sem dúvida, uma outra história…

J. Moreira Silva
CTEN

NOTÍCIAS

PROTOCOLO SOBRE BUSCA E SALVAMENTO

Foto 1SAR FZ Pereira

● O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, o Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General Esteves de Araújo e a Autoridade Nacional de Protecção Civil, Major-General Ribeiro da Cruz, assinaram no passado dia 10 de Julho o Protocolo-Quadro com as bases gerais de cooperação entre a Marinha, a Força Aérea e a Autoridade Nacional de Protecção Civil em matéria de busca e salvamento. A cerimónia, que decorreu no Forte de São Julião da Barra, foi presidida pelo Ministro da Administração Interna, Dr. Rui Pereira e pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. Nuno Severiano Teixeira.

Este protocolo define as bases gerais de cooperação entre as entidades das estruturas auxiliares dos Sistemas Nacionais de Busca e Salvamento (SNBS) Marítimo e Aéreo da Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC) e os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa (MRCC Lisboa) e o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Aéreo de Lisboa (RCC Lisboa).

Recorda-se que este processo e, em concreto, o protocolo agora assinado, são o resultado dos estudos desenvolvidos na sequência do trágico acidente do *"Luz do Sameiro"* a cerca de 50 metros da praia da Légua (concelho de Alcobaça), a 29 de Dezembro de 2006, que vitimou seis pescadores.

Pretende este protocolo que se venha a dispor de um sistema de ligações directas entre os Centros de Coordenação de Busca e Salvamento e os Centros de Operações das entidades responsáveis pelas estruturas auxiliares, em particular, com o Comando Nacional de Operações de Socorro (CNOS) da ANPC, para agilizar a troca de informações sobre os alertas, o accionamento e o emprego de meios, tornando mais eficaz a coordenação e conjugação de esforços das entidades envolvidas.

Na cerimónia, os dois membros do governo realçaram a importância da assinatura deste protocolo para o estabelecimento de um sistema que garanta o fluxo da informação, a articulação funcional e a correcta coordenação entre todos os envolvidos nas operações de socorro.

PROTOCOLO ENTRE O SERVIÇO MARÍTIMO DA GNR E O ARSENAL DO ALFEITE
PASSA DO PAPEL À PRÁTICA

● A Lancha de Vigilância e Intervenção (LVI) "Muranzel" do Serviço Marítimo da G.N.R., esteve recentemente no AA onde durante seis semanas efectuou uma acção de manutenção planeada.

Esta acção de manutenção incluiu a alagem da embarcação, trabalhos de conservação da querena, beneficiação dos propulsores por jacto de água, manutenção intermédia dos motores propulsores, reparação do radar de navegação, e outros trabalhos em diversos sistemas de bordo.

A acção de manutenção da "Muranzel" foi efectuada no âmbito do Protocolo entre a Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana e o Arsenal do Alfeite relativo à manutenção das embarcações do Serviço Marítimo, celebrado em Dezembro último.

Realce-se o facto de se ter cumprido plenamente tudo o que se encontrava planeado, em particular o prazo da reparação, o orçamento inicial e todos os parâmetros de qualidade fixados para os trabalhos executados.

Este trabalho, de maior monta, segue-se a uma primeira intervenção no âmbito deste Protocolo, que consistiu numa reparação do motor de EB da LVI "Atalaia", realizada em Maio.

Está já em curso a análise de listas de trabalhos e a elaboração de orçamentos de acções de manutenção similares à da LVI "Muranzel", para as LVI "Azóia" e "Zavial", que se prevê entrarem praticamente em simultâneo no Arsenal, no fim do terceiro trimestre do corrente ano.

EMBARCAÇÕES DA G.N.R.

As 12 lanchas da classe "Ribamar" constituem o principal objecto do Protocolo celebrado entre a GNR e o Arsenal do Alfeite, embora seja possível que outras embarcações, de dimensões semelhantes, sejam intervencionadas, desde que a GNR assim o solicite.

A GNR possui outras embarcações dispersas por todo o país.

Actualmente o Serviço Marítimo da GNR está a ser reforçado com a nova classe "Zodíaco" – 8 embarcações de plástico reforçado com fibra, tipo *catamaran*, com 12m de comprimento.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si

A qualidade é a nossa imagem de marca

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Ao longo de 70 anos temos vindo a desenvolver, produzir e comercializar instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT. Os nossos principais objectivos são a alta precisão, máxima qualidade, produtos e serviços de extrema confiança.

Presença local e global

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamos-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

Equipa especializada e inovadora

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esperamos o melhor, não apenas dos nossos produtos mas também da nossa equipa. Fazemos todos os possíveis para desenvolver e promover as aptidões dos nossos colaboradores, pois o nosso sucesso como empresa está directamente ligado ao desempenho, motivação e criatividade de todos eles. Esta é a nossa formula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 101

Norte (N):

♠ 8 3 2 ♥ A V 10 ♦ R 9 6 4 ♣ A V 2

Oeste (W):

♠ R D 6 ♥ 5 4 3 2 ♦ 5 3 ♣ R D 10 9

Este (E):

♠ 9 7 5 4 ♥ R D 9 ♦ - ♣ 8 7 6 5 4 3

Sul (S):

♠ A V 10 6 ♥ 8 7 ♦ A D V 10 8 7 2 ♣ -

E-W vuln. S vai jogar o contrato de ♦5, recebendo a saída a ♣R. Face à má colocação das figuras (RD) de ♠ e ♥ o contrato parece perdido, mas analise a situação e procure encontrar uma linha de jogo que permitirá S assegurar o seu contrato.

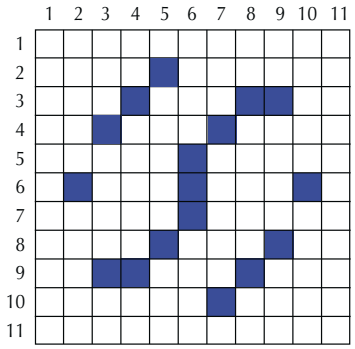
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 101

Na realidade esta é a pior situação que poderia encontrar, pois com qualquer outra colocação das cartas chaves da defesa, resolveria o problema com uma das duas duplas passagens sobre ♠ ou ♥. Vejamos então como S vai conseguir cumprir o contrato: joga 2 do morto e balda uma ♥ da mão; W vira o flanco para ♥, mas já é tarde, e S joga o A; balda a última ♥ no ♣A e joga o outro ♣ que corta de 10 para garantir idas ao morto em trunfo, conforme já veremos; vai ao morto com ♦8 para 9; joga ♥ que corta de V; volta ao morto com ♦D para R e joga a última ♥ que corta de A. Nesta altura estamos a 5 cartas e S já destrunfou e eliminou os naipes de ♥ e ♣, tendo na mão ♠AV10 ♦72, W ♠RD6 ♥x ♣D, ♠ N ♠832 ♦64 e E sem interesse; vai então ao morto com 2 de trunfo, guardado para este efeito, e joga uma ♠ para o 10 da mão e R ou D de W, deixando este sem qualquer defesa, pois terá que se virar em ♠ para AV, ou jogar corta e balda.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 384



HORIZONTAIS: 1 – Suposta adivinhação do futuro pelos sinais da combustão de vários produtos animais e vegetais. 2 – Nome grego do Deus do Amor; meça com nível. 3 – Gracejas; planta apiácea; que não está vestido (inv). 4 – Ruim; óxido de cálcio; ponta da verga. 5 – Tornar ermo; fruto da cidreira. 6 – Camareira; gosto muito. 7 – Cidade e município do est. da Baía, Brasil; taberna ordinária. 8 – Magote (inv); espécie de boi selvagem; que se respira. 9 – Planta liliácea da China; procede; genro de Maomé. 10 – Abre novamente; faixa. 11 – Governo em que o poder é exercido pela plebe (pl).

VERTICAIS: 1 – Aparelhos para medir a permeabilidade do solo ou rocha. 2 – Abrilhantar; tributo de dez-réis que antigamente cada família pagava para se isentar de ir servir na praça de Ceuta ou Ceita (inv). 3 – Letra grega (pl): pessoa enfeitada com flores (fig); outra coisa. 4 – Artigo plural; caril, na confusão, no princípio da boca. 5 – Curai; heroína francesa. 6 – Relativo a mulher velha; ruga, na confusão. 7 – Ninho; leito tosco e pobre. 8 – Cento e cinco romanos; fruto do limoeiro; partícula que, no dialecto provençal significava sim. 9 – Duas de viela; carbonato de sódio (inv); nome próprio masculino. 10 – Abalar; nome artístico da cantora grega, que durante muitos anos foi primeira figura da cena lírica (sing.). 11 – Dissolver.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 384

HORIZONTAIS: 1 – Piromancias. 2 – Eros; nivele. 3 – Ris; sio; un. 4 – Ma; cal; lais. 5 – Ermar; cidra; 6 – Aia; amo; 7 – Mairi; tasco. 8 – Etol; uro; ar. 9 – Ti; age; ali. 10 – Reabra; orla. 11 – Oclocracias.

VERTICAIS: 1 – Permeametro. 2 – Iriar; atiec. 3 – Ros; maio; al. 4 – Os; cairl: bo. 5 – Sarai; arc. 6 – Anil; ugar. 7 – Nio; catre. 8 – Cv; limao; oc. 9 – Ie; ados; ari. 10 – Aluir; calla. 11 – Sensaborias.

Carmo Pinto
1TEN REF

BANDA DESENHADA

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM João José Ferreira Rodrigues Cancela nomeado Presidente do Grupo de Projecto e Abate transferencial das Fragatas Comandante "João Belo" e "Sacadura Cabral" para a Marinha do Uruguai ● CMG José António Peixoto Queiroz nomeado Chefe da Repartição de Oficiais do Serviço de Pessoal, em substituição do CFR António Manuel Gonçalves Alexandre ● CMG José Martins Ferreira nomeado Subdirector da Direcção do Serviço do Pessoal ● CMG AN José Arnaldo Teixeira Alves nomeado Subdirector da Direcção de Abastecimentos em substituição do CMG AN Henrique Lila Morgado ● CMG RES José António de Oliveira Rocha e Abreu nomeado comandante do UA D.Fernando II e Glória, em substituição do CMG José Manuel Guerreiro Brou ● CFR António Manuel Gonçalves Alexandre nomeado comandante do NRP "Corte Real", em substituição do CMG Jorge Manuel Novo da Palma ● CFR Carlos Teixeira Moreira nomeado Chefe do Estado-Maior do Comando do Corpo de Fuzileiros, em substituição do CFR FZ Abel de Sousa Ribeiro ● CFR Manuel Amaral Mota nomeado II3592 STAFF Officer Evaluation no Headquarter Suprem Allied Comand Transformation HD SACT em Norfolk EUA, em substituição do CFR Aníbal Júlio Maurício Soares Ribeiro ● CFR José António Croca Favinha nomeado TC 740 Branch Head Scientific Programes of WORSPON Coordination HQSACT em Norfolk EUA em substituição do CMG José Ramos Borges ● CTEN Paulo Jorge de Carvalho Alonso Lindo nomeado Oficial Adjunto da Repartição de Operações do Comando Operacional da Madeira, em substituição do CTEN Paulo João Leal Canec ●1TEN António Jorge Oliveira Marques nomeado comandante do NRP "Save", em substituição do 1TEN Rui Miguel Vasconcelos de Andrade ● 1TEN AN David Gaspar Mota nomeado Chefe dos Serviços Administrativos e Financeiros do Departamento Marítimo do Norte, em substituição do CTEN AN Victor Manuel Lopes Guerreiro ● 1TEN AN Cláudio Filipe Bonjour Mendes nomeado Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Sul, em substituição do CTEN AN Paulo Filipe da Graça Barreiro ● 1TEN SEP José Manuel Saraiva de Oliveira nomeado adjunto do Capitão do Porto de Vila do Porto em substituição do CTEN OT José António Carvalho ● 1TEN SEP Pedro Alexandre Ribeiro Soares nomeado adjunto do Capitão do Porto da Horta, e Santa Cruz das Flores para a Delegação Marítima das Velas, em substituição do CTEN OT RES Jerónimo Maia Bugalho ● 2TEN STAEL António Alberto da Silva Vicente nomeado Chefe dos Serviços de Electrotecnia no Comando da Zona Marítima dos Açores, em substituição do 2TEN STAEL Nuno Miguel Martins ● 2TEN STMEL José António Claro Alves nomeado Chefe dos Serviços de Apoio da Capitania do Porto de Setúbal, em substituição do CTEN OT João Luís Valentim Mourato ● 2TEN STAEL Augusto João Bilro Rebola nomeado Chefe do Serviço de Electrotecnia do Comando da Zona Marítima do Sul em substituição do 2TEN STAEL José António Augusto Serras ● 2TEN STMEC Paulo Jorge Gomes Lopes nomeado adjunto do Chefe do Serviço de Apoio do Departamento Marítimo do Sul, em substituição do CTEN OT RES António Pimenta Valentim ● 2TEN Ester Eunice da Costa Pereira Lopes, nomeado comandante do NRP "Hidra", em substituição do 2TEN Pedro Miguel Godinho de Almeida e Silva ● 2TEN Abdul Aziz Salé nomeado comandante do NRP "Águia" em substituição do 2TEN Victor Manuel Videira Pinto ● SUBTEN STMEC Arlindo Esteves Gameiro nomeado Chefe do Serviço de Apoio Geral do Comando da Zona Marítima da Madeira em substituição do CTEN SEP Paulo Jorge de Oliveira Vieira.

EXONERAÇÕES

● CMG EMQ Manuel Maria dos Reis das Neves exonerado de Chefe da Divisão de Investigação e Desenvolvimento da Direcção dos Serviços de Estudo e Planeamento e Cooperação Internacionais da Direcção-Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa do MDN ● CMG Diogo Alberto Font Xavier da Cunha exonerado de Chefe do Serviço de Justiça e nomeado Director dos Serviços Jurídicos.

RESERVA

● CALM João José Ferreira Rodrigues Cancela ● CFR FZ José de Campos Beato Aleixo ● 1TEN STU Luís Manuel Mateus Vaz ● SMOR TRC Helder Manuel Fonseca Marreiros ● 1SAR E Victor Joaquim Antunes Cândido ● CAB M José Manuel Aldeias Gordo ● CAB R João Pedro Vasco Monteiro Correia.

REFORMA

● CMG AN Miguel Ângelo Raínho Cambraia Duarte ● CFR SEI Franscisco de Oliveira Fernandes ● CFR EMQ Mário José de Magalhães Macedo ● CFR OT Raúl Isidoro da Cruz Fernando ● CTEN EMQ João Miguel Rebelo de Oliveira Pires ● 1TEN OT Raúl Gomes Bento ● SMOR FZ Joaquim Alberto Madureira Sampaio e Melo ● SMOR MQ Francisco Joaquim Cavaleiro ● SMOR US Pedro Mário Grilo de Matos ● SMOR H José Marcos da Cunha Pires ● SMOR H Fernando da Silva Ruivo ● SMOR B João José Gonçalves de Lemos ● SMOR CM José Jorge Rebelo ● SCH L António João Ferreira Requeixa ● SCH CE Manuel Maria Lucas ● SAJ M Manuel Madeira Anastácio ● SAJ FZ António Mesquita Tomaz ● SAJ SE José Camilo Machado da Silva ● SAJ E Francisco José Serrano Cuco ● SAJ FZ Guilherme Luís Gouveia Ribeiro ● SAJ CE José Francisco da Conceição Rosa ● SAJ V Amadeu Miguel Gonçalves Gomes ● SAJ FZ Jorge Manuel Loureiro Duarte ● SAJ ETA Manuel Jorge de Melo Valente ● SAJ M Joaquim António Ferreira ● SAJ CM José Joaquim Dias Cabrita ● SAJ MQ Ilídio António Sebastião Alexandre ● SAJ CE Jorge António Dias Teixeira ● SAJ A Manuel José Patrício Afonso ● SAJ ETI Paulo Manuel Dias da Silva ● SAJ A Álvaro de Jesus Inácio ● SAJ FZ Carlos Manuel da Conceição Ferreira ● 1SAR V António Alberto dos Santos Fernandes ● 1SAR M António Fernandes Cardoso ● 1SAR CM João Ferreira de Figueiredo ● 1SAR A Custódio Laurentino Lança Lutas ● 1SAR CE Jaime de Sousa Rodrigues ● 1SAR E Domingos de Deus Alves ● 1SAR E Rogério Guerreiro Colaço Baptista ● 1SAR MQ João Manuel da Conceição Alcaide ●CAB TFH Manuel Baptista de Gois, CAB M Ricardo Manuel Gaspar ● CAB FZ Joaquim Faustino ● CAB CE Manuel Ribeiro Marques ● CAB FZ Alcino Tomaz da Rocha ● CAB M João de Abreu Ferreira Alves ● CAB TFH José Manuel Figueiredo dos Santos ● CAB L Carlos Manuel Martinho Prazeres ● CAB FZ António José Rodrigues Tavares da Silva ● CAB SE Joaquim Maria Bernardo ● CAB M António José Alves ● CAB TFD Alfredo José Ribeiro Antunes ● CAB A José Manuel Carita Correia ● CAB L Albino de Sousa Afonso ● CAB E Arsénio Teixeira Campelo ● 1MAR TFH Adérito dos Santos Pina.

FALECIMENTOS

● CALM MN REF. Gualter José Marques ● CMG REF António Cid de Juzarte Lopes Jonet ● CMG MN REF Mário de Jesus Augusto ● 1TEN SG REF Joaquim José Pires Marques ● 1TEN OTT REF António Franco de Vasconcelos ● SMOR A REF Armando Gamito Costa ● SMOR MQ REF Joaquim Grade dos Reis ● SAJ SE REF Fernando Rodrigues Neto ● SAJ SE REF Manuel Domingos Júnior ● SAJ CM REF António da Silva Faria ● SAJ US REF Joaquim Pereira dos Santos ● SAJ CE REF Óscar de Almeida ● SAJ M REF António de Jesus dos Santos ● SAJ T REF António Maria Afonso ● SAJ A REF Luís Francisco Libório Lorvão ● 1SAR A REF Albano Ferreira Lucas ● 1SAR A REF Rafael Nunes Peixinho ● 1SAR M REF Norberto dos Santos ● 2SAR FZ REF Joaquim Marques Moura Lopes ● CAB FZ REF Manuel Inácio António ● CAB E REF Carlos Manuel Leitão ● CAB A REF Álvaro Manuel Martins do Amaral ● CAB CCT Fernando Alves Ricardo da Silva ● CAB FZ João Ricardo da Luz Carvalho ● CAB A REF Miguel Rodrigues ● CAB TFD REF António Joaquim de Brito ● CAB FZ Mário Jorge Soares Porto ● CAB CM REF Joaquim António Neves ● Farol. 1CL REF Manuel Duarte Paizinho.

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" SETEMBRO DE 1964

● Realizou-se no passado dia 29 de Setembro, no "Páteo Alentejano", em Évora, o 43º convívio da incorporação na Armada dos "Filhos da Escola" de SET64. Apesar de mais de quatro décadas passadas, a adesão foi grande, contando-se com mais de 220 participantes entre familiares e ex-militares.

"RADARISTAS DA ARMADA"

● Realiza-se no dia **1 de Dezembro** o 5º almoço de confraternização dos Radaristas no Grupo Desportivo de Vale de Milhaços.

Os interessados devem contactar: radaristas@netcabo.pt, 32 6789, TM 93 445 1336 (Saj R Leitão), 210 855 932 (SMOR RES Fontes), 212 547 920 (SCH R Flor).

18. Lugre-barca

Tal como sucede com as armações lugre-patacho e lugre-escuna que anteriormente abordámos, também o lugre-barca incorpora no seu aparelho elementos que caracterizam aquelas que estão na origem deste nome composto. Recordamos que o lugre-barca é consensualmente considerado como o mais híbrido e incoerente de todos os aparelhos que alguma vez armaram grandes veleiros. Tal deve-se ao simples facto de não se conhecer qualquer navio de quatro e cinco mastros que tenha sido concebido de raiz para dispor desta anómala armação. Que o mesmo é dizer, que de todo um vasto conjunto de navios que terminaram os seus dias armando em lugre-barca, todos eles viram, num determinado momento da sua existência, a respectiva armação original modificada a partir da fórmula com que foram concebidos, galeras e barcas na sua grande maioria.

Na realidade o aparelho designado como lugre-barca, contrariamente a muitos outros que entretanto comentámos, não possui um conjunto de características próprias que facilmente o distinga dos demais. Significa isto que esta armação não passa de uma adaptação que os próprios armadores introduziram com vista a ultrapassar as dificuldades crescentes com que se viram confrontados, a partir do último quartel do século XIX. De resto, tão logo que a velocidade deixou de se constituir como característica primordial dos veleiros, em grande medida justificada com a abertura do canal de Suez (1869) e com a maior fidelidade dos navios-vapor, os armadores que detinham grandes frotas de navios de vela tentaram mantê-los rentáveis, apesar de muitos saberem que, a prazo, nenhum deles sobreviveria se não optasse por navios equipados com o novo sistema propulsor. Neste contexto, as grandes barcas e galeras de quatro e cinco mastros viram o respectivo aparelho convertido em lugre-barca, por motivos essencialmente económicos. Aliás, muitas das grandes barcas com casco de ferro construídas já no virar do século, acabaram por conhecer igual desígnio pouco tempo antes de serem definitivamente encostadas desmanteladas. Desta forma, operada a supressão de parte das vergas onde anteriormente deitavam pano redondo, o espaço foi preenchido por velas latinas quadrangulares armadas de retranca e carangueja, encimadas pelo prolongamento natural denominado gavetope. Assim, uma vez que o preço do frete havia diminuído drasticamente, minimizavam-se despesas. É que um menor número de vergas e panos fazia baixar os gastos com a manutenção do aparelho, a que se somava ainda outro factor de extrema importância: a menor exigência de mão-de-obra necessária para içar e caçar o pano agora disponível. Se por um lado o pano latino quadrangular permitia desde logo tripulações menos numerosas, donde igualmente menos dispendiosas, a especialização da marinhagem assumia agora menor relevância, pois bastava dispor de alguns bons profissionais para subir aos mastros com vista a largar e ferrar o pano, bem como efectuar a manutenção de todo o aparelho. Por outras palavras, grande parte dos marinheiros antigos e traquejados, aqueles que auferiam melhores soldos, foram substituídos por gente inexperiente e pouco capaz, mas cujos conhecimentos e força eram suficientes para manter o navio a navegar, com custos mais baixos.

Não pretendendo nós de alguma forma definir um aparelho que sempre se revelou incaracterístico e incoerente, por haver conhecido inúmeras variantes e *nuances,* ainda assim pode-se descrever o lugre-barca da seguinte forma. Normalmente num navio de quatro ou cinco mastros, que outrora havia armado em galera ou barca, operada a transformação citada este passava a contar apenas com pano redondo nos dois mastros situados mais a vante, embora no segundo o conjunto de velas redondas pudesse assumir carácter parcial, como o nosso desenho ilustra. Nos demais mastros, por norma envergava pano latino quadrangular e gavetopes, armado com retranca e carangueja. No entanto, ao longo de décadas foram sendo experimentadas muitas outras combinações de pano redondo e latino, embora a avaliação da respectiva *performance,* nomeadamente no que concerne às velocidades alcançadas, tenha tido resultados apenas comparáveis ao aspecto andrógino que o próprio navio apresentava.

Numa primeira fase esta armação híbrida terá sido inaugurada pelos grandes armadores ingleses e norte-americanos. Depois de poucos anos antes haverem visto os seus velozes *clippers* ditarem os preços de mercado de inúmeros produtos, não admira pois, que, pejorativamente, tenham adoptado o termo *jackass-barque* para qualificar a armação resultante das adaptações que eles próprios introduziram, com vista a salvaguardar o florescente negócio do transporte marítimo de mercadorias em que muitos se haviam especializado. Pelo carácter pitoresco, refira-se que esta expressão inglesa é composta pelo termo asno, burro ou imbecil (jackass), logo seguido da denominação barca (barque). Literalmente barca-asno, embora com maior rigor possa ser traduzido como barca-de-carga, ou burro-de-carga. Este pormenor semântico parece-nos igualmente revelador da conta em que os armadores tinham os outrora *clippers* que eles próprios haviam transformado em ronceiros lugres-barcas, por meras razões de subsistência.

Como é regra noutras sortes de aparelho, também o lugre-barca deitava pano latino à proa, podendo igualmente contar com velas de entremastro, embora as mais das vezes o número destas últimas apenas dependesse de uma certa imaginação do armador, ou, mais frequentemente, das carências de equilíbrio vélico identificadas pelo piloto ou pelo próprio comandante.

Contrabraço – Cabo que também pode fazer fixo no lais de uma verga redonda, mas tendo como finalidade aguentá-la para vante, dizendo no sentido oposto ao dos braços. Era antigamente utilizado quando o navio se preparava para combate, ou se antevia poder navegar com vento muito forte, servindo, como se depreende, como medida de reforço do aparelho do navio.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**), grande (**C**) e mezena (**D**).

Mastaréus – Velacho (**E**) e gávea (**F**).

Ronceiro – Expressão habitualmente utilizada para qualificar um veleiro lento ou vagaroso. Como sinónimos podem igualmente ouvir-se os termos cangueiro e zorreiro.

Tripulação – Nome dado ao conjunto de pessoas que trabalham a bordo de um navio da marinha mercante ou de recreio, compreendendo o comandante, a oficialidade e a marinhagem.

Velas de proa – Vela de estai (**1**), bujarrona de dentro (**2**), bujarrona de fora ou contrabujarrona (**3**) e giba (**4**).

Velas do traquete – Traquete redondo (**5**), velacho baixo (**6**), velacho alto (**7**), joanete de proa (**8**) e sobre-joanete de proa (**9**).

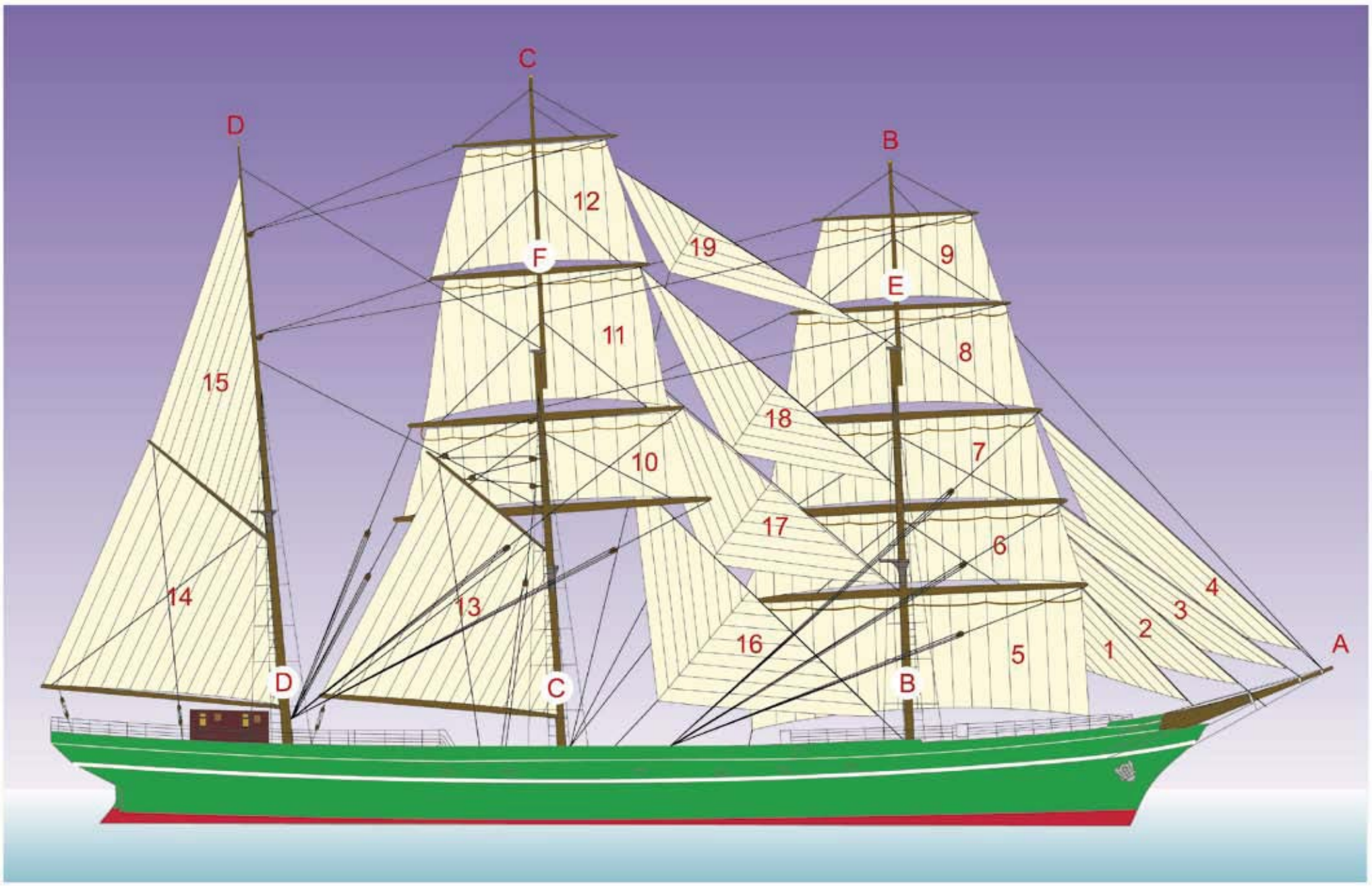
Velas do grande – Gávea (**10**), joanete do grande (**11**), sobre-joanete do grande (**12**) e latino grande (**13**).

Velas da mezena – Mezena (**14**) e gavetope (**15**).

Velas de entremastro – Cozinheira (**16**), formosa (**17**), vela de estai do joanete (**18**) vela de estai do galope do grande (**19**).

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho: Aida Colaço e António Gonçalves



Lugre-barca

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 414 • ANO XXXVII

DEZEMBRO 2007 • MENSAL • € 1,50

ABERTURA DO ANO OPERACIONAL

"E NASCEU A VIDA"

"Anuncio-vos uma grande alegria, que o será para todo o povo: Hoje na cidade de David, nasceu-vos um Salvador" (Lc. 2,10-11)

Nesta quadra natalícia à qual ninguém fica indiferente e em que se faz memória de momentos e princípios salutares e congregadores – a paz, a família, o diálogo, a sinceridade, a partilha … – gostaríamos de trazer a esta reflexão uma abordagem diferente: E se nós pensássemos na "vida"?

É verdade: antes de pensar na "nossa vida", pensar na "minha vida".

E fazê-lo sem ponta de narcisismo mas como um exercício salutar: sem grandes dilemas existenciais, sem dramatismos nem espécie alguma de morbidez.

Fazê-lo com a nossa disponibilidade de caminhantes e alicerçados numa serenidade tatuada no nosso interior.

Gostávamos que fixássemos a nossa atenção neste preciosismo de um tempo de paragem.

Um tempo de paragem para reflectirmos sobre o que somos.

Não somente aquilo que vamos realizando, ou deixando por realizar, mas na natureza mais intrínseca que nos constitui, o que somos chamados a ser: o que representa e vale a nossa vida.

Há em todo o ser humano uma orientação vital e que nesta quadra natalícia exerce em nós uma maior aproximação, pese, embora, a voragem de consumismo que nos envolve ou as diferentes crises que assolam a "Aldeia global", sendo essa orientação mais um horizonte de vida e que poderíamos designar por: "Amar – um momento ou um projecto que nos envolve?"

Esta quadra é dedicada à esperança que não desilude, por isso nos reunimos com aqueles que nos estão mais ligados por razões do coração.

As gerações que continuamente se renovam têm necessidade de tal esperança. Têm sempre mais necessidade dela.

O Menino Jesus Salvador do Mundo.
Josefa de Ayala, cerca de 1660-1670.
Lisboa – Museu Nacional de Arte Antiga.

Somente o amor, na sua mais genuína e pura formulação, consegue alimentar a esperança.

É pertinente a pergunta: Nas encruzilhadas da vida, onde podemos encontrar a esperança?

Muitas vezes andamos á procura, mas procuramos normalmente muito longe…

Talvez o sentido da busca deva inverter-se: no nosso íntimo, no nosso coração é onde devemos buscar as razões mais válidas.

Não será, porventura, uma opção fácil.

Para isso é necessário, muitas vezes, remar tão somente pela verdade que liberta.

Existe por isso em nós, uma sede, uma vontade, um desejo de vivermos a vida a plenos pulmões, de a respirar sempre com plena intensidade.

Somos peregrinos da vida, peregrinos unidos para amar.

E aqui mesmo, na vida, se descobre o porquê da sublimação do amor sincero. Não como estranha forma de vida, mas como sentido para a vida.

No exercício pleno da nossa liberdade, no uso da máxima liberdade que está em nós, esta desenvolve-se no pleno dom de si mesmo.

Amar é… amar a vida como um dom.

Amar a sua própria vida como um carreiro através do mundo.

E de um modo mais efectivo, a partir do primeiro Natal histórico, o crente sabe que é convidado a fazer este "caminho" com a marca especial da solidariedade divina.

Mesmo que este "Deus companheiro de jornada" tenha uma maneira às vezes estranha de estar presente.

Num dos últimos encontros promovidos por Bento XVI, em que se propunha ouvir os jovens nas suas angústias e desencantos, foi interpelado por um deles acerca dos grandes problemas do mundo e de um "certo silêncio de Deus".

Esta abordagem não incomodou minimamente o Sumo Pontífice porque ele próprio em recente visita ao campo de extermínio de Auschwitz rezou assim: "Senhor, porque silenciaste?".

De facto, hoje Deus continua a falar tão alto como um dia em Belém.

Lá, alguns tentaram que a sua voz fosse controlada. Hoje, muitos assumem o direito de O mandar calar.

Deus, e disso temos a certeza, vai continuar a respeitar a nossa liberdade.

O mais grave é que quanto mais silenciamos Deus, mais vamos silenciando os outros e os muros entre as pessoas vão-se tornando cada vez menos virtuais.

E isso é que é trágico. Isso não é Natal.

Amar a vida será assim um desafio e uma vocação universal.

No dia sete de Julho de 2007 foram proclamadas as "Sete Maravilhas do mundo da Era Moderna" e seguidamente foram também eleitas as sete "Maravilhas Nacionais".

Recordamos este acontecimento pelo seu enorme mediatismo, mas também para afirmarmos que antes dessas " maravilhas", a primeira maravilha verdadeiramente grande, é o milagre da vida.

É o milagre de existirmos. Todos concordarão connosco.

Em tempo de Natal pensar um pouco nas razões da nossa existência faz, concerteza, descobrir a verdade, a beleza e o sentido do amor genuíno.

Para todos os militares, militarizados e civis da Marinha bem como para todos os familiares votos de um Santo Natal com muito Amor, Verdade e Vida!

José Ilídio Fernandes da Costa
CMG, Capelão

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 414 • Ano XXXVII
Dezembro 2007

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
1SAR M António Manuel L. Pires Afonso

Colaboradores Permanentes
CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos
CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa
1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações
Centrais da Marinha
Rua do Arsenal
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 21 321 76 50
Fax: 21 347 36 24

Endereço da Marinha na Internet
http://www.marinha.pt

e-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

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: € 1,50
Registada na DGI em 6/4/73
com o nº 44/23
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

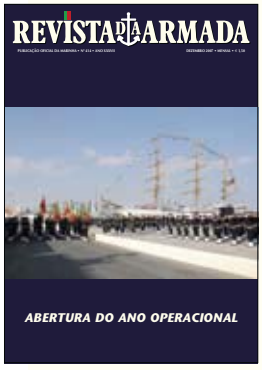


Foto Júlio Tito

ANUNCIANTES:
EADS DEFENCE & SECURITY; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO

4
Almirante CEMA condecora a "Sagres".

Foto Júlio Tito

5
Cerimónia de Abertura do Ano Operacional.

10
Integração do NRP "Álvares Cabral" na SNMG 1.

12
Cinquentenário do afundamento do "PAMIR".

MENSAGEM DE NATAL	2
ALOCUÇÃO DO ALMIRANTE CEMA	6
O PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITA NAVIOS HIDROGRÁFICOS / RECORDANDO 1	9
O CURSO DE FORMAÇÃO DE SARGENTOS	14
ROUBARAM PEDRO NUNES!	16
ACADEMIA DE MARINHA. X SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA	18
A MARINHA DE D.JOÃO III (29)	20
TOMADAS DE POSSE	21
HISTÓRIAS DE UM VELHO MARINHEIRO AVIADOR NOS E.U.A. NA DÉCADA DE 50	22
SESSÃO DE ABERTURA DO MESTRADO DE HISTÓRIA MARÍTIMA	26
PÁGINA DA SAÚDE 6 / SAIBAM TODOS	27
NOTÍCIAS	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (54)	30
NOTÍCIA / ALIMENTE A SUA SAÚDE 8	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / NOTÍCIA	34
SETTING SAIL	CONTRACAPA

O Almirante CEMA condecora a "Sagres"

Foto 1SAR FZ Onofre

O navio-escola "Sagres" foi construído em 1937 e adquirido à Marinha do Brasil, em 1961, para substituir o navio com o mesmo nome que chegara ao fim da sua vida útil. Por portaria de 30 de Janeiro de 1962, o N.R.P. Sagres foi formalmente aumentado ao efectivo dos navios da Marinha Portuguesa, tendo largado do Rio de Janeiro em 25 de Abril do mesmo ano para a sua primeira viagem com bandeira portuguesa.

Desde então, a "Sagres" tem cumprido com particular brilho centenas de missões ao serviço da Marinha e do País .

Com efeito, vem realizando anualmente viagens de instrução com cadetes da Escola Naval que, por serem realizadas num grande veleiro, ultrapassam em muito os objectivos da formação marinheira, constituindo-se em catalisador do despertar de vocações e de estímulos ao apelo do mar e ao desafio da aventura, e permitindo conjugar com rara oportunidade o legado dos nossos navegadores, o pulsar da alma lusitana e os valores da condição militar que forjaram tantos e tão insignes marinheiros.

Se muito devemos à "Sagres" no campo da formação, de outro tanto ela é credora pelo seu relevantíssimo papel em missões de representação da Marinha e do País, designadamente nas de natureza diplomática e de apoio à política externa do Estado. Nestas missões, especialmente nos países lusófonos e junto das comunidades portuguesas espalhadas pelas sete partidas do Mundo, a "Sagres" tem sido um instrumento ímpar de agregação e fervor pátrio, estimulados não só pela visão do pavilhão nacional drapejando ao sabor do vento, mas também pelo calor humano que as suas guarnições têm sempre sabido irradiar. O prestígio internacional que grangeou tem feito de si um palco privilegiado na afirmação da diplomacia portuguesa, não surpreendendo pois, o elevadíssimo número de honrosos convites à sua presença, provindos de todo o mundo, nem as muitas centenas de milhar de visitantes das mais diversas nacionalidades que já recebeu a bordo.

Ao longo dos quarenta e cinco anos de distintos serviços, o N.R.P. Sagres realizou duas viagens de circum-navegação e efectuou várias viagens de longa duração, de onde se destacam, pelo seu significado, a participação nas comemorações dos 450 anos da chegada dos Portugueses ao Japão em 1993 e dos 500 anos da descoberta do Brasil em 2000.

Esta intensa actividade já levou a "Sagres" a cruzar o Equador por 25 vezes e a navegar em zonas do imaginário marinheiro, como sejam o Cabo da Boa Esperança, os canais do Panamá, do Suez, de Corinto e de Kiel, os estreitos de Gibraltar e de Malaca, o Golfo Pérsico, os mares Mediterrâneo, Báltico, Vermelho, do Japão e da Prata, e o Rio São Lourenço, tendo visitado 147 portos em 51 países de 4 continentes. Nestas viagens esteve cerca de 15 anos fora de Lisboa, 9 dos quais passados a navegar, ostentando garbosamente nas velas enfunadas a Cruz da Ordem de Cristo, que a distingue e caracteriza, e que constitui um preito à gesta marinheira iniciada pelos membros daquela Ordem, capitaneados pelo seu Mestre, o Infante D. Henrique.

A Medalha Naval de Vasco da Gama, destinada essencialmente a galardoar aqueles que se têm distinguido quer pelos seus actos quer pelos serviços prestados no mar ou em actividades com ele relacionadas, é um merecido galardão a ser atribuído a um navio onde tantos e tão ilustres têm as suas raízes marinheiras.

Assim, porque considero ser da mais elementar justiça reconhecer publicamente os relevantíssimos serviços prestados no mar pelo navio-escola "Sagres" e o seu significativo contributo para o prestígio e lustre da Marinha e do País, concedo-lhe, nos termos do disposto no artigo 3º do Decreto nº 49052 de 11 de Junho de 1969, a Medalha Naval de Vasco da Gama.

Lisboa, 17 de Outubro de 2007

O Chefe do Estado-Maior da Armada,

Fernando José Ribeiro de Melo Gomes

Almirante

Cerimónia de Abertura do Ano Operacional 2007/08

Realizou-se no passado dia 26 de Outubro a já tradicional Cerimónia Militar que assinala a Abertura do Ano Operacional 2007/08, na Base Naval de Lisboa tendo sido presidida pelo Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA).

Esta cerimónia tem como objectivo principal fazer o balanço anual da actividade operacional e perspectivar o futuro.

Constitui oportunidade para o CEMA, através do seu discurso, reconhecer publicamente o trabalho efectuado pelos que no mar, a partir do mar, no litoral, e nos serviços em terra, dão o melhor do seu esforço e dedicação à Marinha e ao País., bem como enaltecer o esforço de todos quanto, no dia-a-dia, tratam da manutenção e operação de uma Esquadra envelhecida e asseguram que ela é guarnecida por pessoal preparado e treinado segundo os mais elevados padrões. Deste modo, serviu também para reiterar a necessidade de substituição das corvetas e patrulhas, que se encontram no limite da sua vida operacional. Para o futuro, anunciou algumas medidas que estão em estudo, designadamente, a reorganização da estrutura superior da Defesa Nacional e das Forças Armadas, a revisão dos vínculos, remunerações e carreiras, e do Ensino Superior Público Militar e a empresarialização do Arsenal do Alfeite.

Momento oportuno também para o Comandante Naval fazer a análise da actividade operacional, tendo feito um breve resumo das acções mais relevantes no âmbito do Comando Naval. Congratulando mulheres e homens das guarnições pelo dever cumprido, num ano operacional exigente, revelou os desafios para o novo ciclo de actividades.

É, em suma, o reforço da motivação e espírito de missão, apanágio dos marinheiros.

Esta cerimónia congregou unidades navais nos cais 2 e 3 da BNL, de fuzileiros e de mergulhadores dispostas em forças apeadas e motorizadas, uma formação de helicópteros e, ainda, de meios terrestres pertencentes à Direcção-Geral de Autoridade Marítima.

O Almirante CEMA, acompanhado pelo Comandante Naval, embarcou na Doca da Marinha no N.R.P. "Centauro", comandado pelo 2TEN Costa Caetano, e navegou até à BNL onde efectuou uma Revista Naval às unidades atracadas nos cais 2 e 3 e à corveta "António Enes" que se encontrava fundeada.

Terminada a revista, foram condecorados o NRP "Sagres" e diversos militares e prestada homenagem aos mortos em defesa da Pátria, com uma evocação proferida pelo Capelão Chefe da Marinha, seguida das alocuções do Comandante Naval e do CEMA.

Na BNL, encontravam-se representadas as diversas capacidades operacionais da Marinha, designadamente: a capacidade oceânica de superfície, através das fragatas "Cte. Sacadura Cabral", "Cte. João Belo" e "Vasco da Gama"; a capacidade de fiscalização oceânica, com a corveta "António Enes"; a capacidade de fiscalização costeira e ribeirinha, pelo patrulha "Zaire", a lancha de fiscalização "Centauro"; a capacidade hidro-oceanográfica, através da lancha hidro-oceanográfica "Auriga"; a capacidade de projecção de força, pelo Batalhão Ligeiro de Desembarque e pelo Destacamento de Acções Especiais; os destacamentos de mergulhadores sapadores; a capacidade de treino de vela, com o NE "Sagres" e o veleiro "Polar"; a capacidade de treino de mar, o navio "Creoula", o submarino "Barracuda"; finalmente a representar a Autoridade Marítima a lancha da Polícia Marítima "Nortada".

As forças em parada foram comandadas pelo CMG Coelho Cândido, actualmente a desempenhar as funções de Comandante da Zona Marítima da Madeira, Chefe do Departamento Marítimo da Madeira e Comandante Regional da Polícia Marítima. Constituíam as forças em parada: a Banda da Armada e a fanfarra; o Bloco de Estandartes Nacionais, constituído por Estandartes pertencentes a unidades e organismos do Comando Naval e da ETNA, e a respectiva escolta constituída por um pelotão da Companhia de Apoio de Fogos; o Bloco de Guiões era constituído por guiões pertencentes a unidades e organismos do Comando Naval; três batalhões a duas companhias cada, o primeiro batalhão, constituído por elementos das guarnições das Unidades Navais, o segundo batalhão, constituído por elementos do Batalhão de Fuzileiros nº1 e da Unidade de Polícia Naval; finalmente, o terceiro batalhão, constituído por elementos do Batalhão de Fuzileiros nº2.

Assistiram também a esta cerimónia os cadetes, alunos do 1º ano da Escola Naval.

Durante o desfile das forças em parada uma formação de quatro helicópteros Lynx sobrevoou as forças, em formação de diamante.

De seguida, desfilou, em marcha acelerada, o Batalhão de Fuzileiros Nº2, a duas Companhias, que foram, novamente, sobrevoadas por helicópteros LYNX, precedendo uma Força Motorizada constituída por: um elemento de comando; um grupo de abordagem; um destacamento de acções especiais, um elemento de manobra; um elemento de apoio de combate; um elemento de apoio de serviços em combate, um elemento de assalto anfíbio, e um destacamento de mergulhadores-sapadores. Encerrou o desfile das Forças Motorizadas, o Grupo da Direcção-Geral de Autoridade Marítima com uma viatura pick-up com pistola pneumática lança-cabos e moto 4 em atrelado; uma viatura do ISN com mota-de-água a reboque; uma viatura da Direcção de Faróis; um tractor do serviço de combate à poluição; uma viatura todo-terreno DUNAR do serviço de combate à poluição; e uma Galera transportando uma viatura LARC.

Finalmente um helicóptero Lynx MK95 sobrevoou o local da cerimónia e cumprimentou em despedida o Almirante CEMA e os dignísimos convidados.

Após a conclusão da cerimónia militar, o Comandante Naval convidou todos os presentes para um *porto de honra* a bordo do N.R.P "Sagres".

Foto 2MAR FZ RC Espregueira

Fotos Júlio Tito

Alocução do Almirante CEMA

Em primeiro lugar quero dirigir uma palavra de saudação, agradecimento e incentivo aos que se encontram em missão, especialmente aos que estão no mar, ao serviço de Portugal. A Marinha será sempre aquilo que for a vossa faina porque é para ela que todos trabalhamos no dia-a-dia.

Seguidamente, quero agradecer a disponibilidade dos ilustres convidados que se associaram a esta cerimónia de abertura do ano operacional. O meu muito obrigado pela Vossa presença. Bem vindos à Marinha.

Esta cerimónia tem um objectivo simples e bem definido. O de fazer o balanço anual da actividade realizada e daí tirar lições, traçar metas e perspectivar o futuro. É também momento de reconhecer publicamente o trabalho efectuado pelos que no mar, a partir do mar, no litoral, e nos serviços em terra, dão o melhor do seu esforço e dedicação ao País e à Marinha.

Foto Júlio Tito

Se olharmos para o panorama internacional, não será difícil perspectivar a dificilmente evitável ocorrência de acontecimentos que a diplomacia não poderá resolver de *per se*. Isto implica reconhecer a inevitabilidade de, urgentemente, adequar o instrumento militar a outras circunstâncias e a outras lógicas. Sendo certo que mudar é bem mais difícil do que continuar o que já se vinha fazendo, os sinais de que a mudança é imperiosa e urgente estão à vista. É que se "mais vale prevenir que remediar", então temos que apostar numa adequada prevenção, sendo que é de todos conhecido que uma Marinha não se pode improvisar.

Como referiu o senhor almirante Comandante Naval, o produto operacional atingiu elevados níveis de desempenho. As horas de navegação efectuadas e os números dos salvamentos, das vistorias e das acções de combate à poluição não deixam margem para dúvidas, tal como os resultados práticos obtidos em outras acções, como sejam, por exemplo, as relacionadas com a apreensão de droga. Mas é preciso atentar que estes resultados são a face visível do grande esforço de todos quantos, no dia-a-dia, tratam da manutenção e operação de uma Esquadra envelhecida e asseguram que ela é guarnecida por pessoal preparado e treinado segundo os mais elevados padrões.

De facto, uma parte muito significativa das nossas missões – no quadro de uma Marinha de Duplo Uso - é efectuada por corvetas e patrulhas, que contam hoje com mais de 30 anos de serviço (mais precisamente entre 32 e 38 anos de serviço). Apesar de a sua operacionalidade e prontidão ainda serem assinaláveis, não será possível manter por muito mais tempo os actuais níveis de empenhamento sem que sejam substituídos por unidades tecnologicamente mais avançadas, cujo primeiro grupo está em construção – espera-se que em aprontamento final - em Viana do Castelo. Há que avançar rapidamente com a construção das restantes unidades previstas, aproveitando os ensinamentos das duas primeiras construções, simplificando em tudo o que for possível. Não podemos perder mais tempo nem dinheiro. O mesmo se passa com os patrulhas, cuja substituição pelas futuras Lanchas de Fiscalização Costeira ultrapassou há muito o epíteto de urgente. A realização prática dos programas de construção de novos meios que constam da Lei de Programação Militar e de outros planos de investimento tem que ser uma prioridade para todos os que têm como responsabilidade de concretizar o desígnio marítimo de Portugal.

Ilustres convidados

Há um ano falei-vos, nesta mesma cerimónia, da minha convicção nas vantagens mútuas da cooperação institucional para a defesa dos interesses do Estado no mar.

Neste quadro, a Marinha pode e deve desempenhar um papel central num sistema que se pretende coerente, estruturado e eficiente na utilização dos recursos. Só assim conseguiremos uma acrescida eficácia na vigilância, protecção e segurança dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, pela afirmação do *continuum* da autoridade e da actuação do Estado naqueles espaços

Neste sentido foram já dados passos significativos, designadamente:

- a assinatura do Protocolo-Quadro entre a Marinha, a Força Aérea e a Autoridade Nacional de Protecção Civil no que respeita à busca e salvamento no mar;

- a publicação de um Despacho conjunto (do Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e da Secretária de Estado dos Transportes) para a implementação e acesso aos sistemas de monitorização de tráfego marítimo, VTS e AIS e, ainda, de um aditamento que permitirá, embora com atraso, a cobertura da costa continental de Portugal pelo sistema global de comunicações de socorro e de segurança marítima, GMDSS.

Muito importante para um país que se quer moderno e competitivo é o progresso obtido na cooperação interdepartamental, perspectivando-se, a curto prazo, a instituição de um Centro Nacional Coordenador Marítimo para a articulação de um conjunto alargado de entidades e departamentos do Estado, no quadro da segurança e do exercício da autoridade do Estado no mar, designadamente:

- com a Guarda Nacional Republicana no âmbito de múltiplas operações policiais-marítimas;

- com a Polícia Judiciária, no quadro do combate ao tráfego ilícito de estupefacientes;

- com a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, em matéria de controlo de actividades económicas;

- com o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, no âmbito do combate à imigração ilegal ou do controlo da fronteira marítima nacional e da União Europeia.

- com a Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais sobre o Consumo no combate ao tráfego ilícito de mercadorias e bens;

- com o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos na segurança marítima no mar e nos portos;

- com a Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura no controlo e preservação dos recursos vivos;

- com o Instituto da Água na prevenção e combate à poluição no mar, e,

- com a Autoridade de Saúde, na aplicação das disposições do Regulamento Sanitário Internacional, da Organização Mundial de Saúde, a navios e embarcações.

Foto 2MAR FZ RC Espregueira

Considero ser este um passo decisivo para que se possa aprofundar a cooperação num alargado e diversificado leque de tarefas, contribuindo para a afirmação de Portugal nos espaços marítimos da sua responsabilidade, assegurando que se mantenham como fonte de desenvolvimento sustentável.

É que não há desenvolvimento económico sem segurança, e o mar não é excepção.

É para isso que empenhamos, ao logo de todo o ano e vinte e quatro horas por dia, um conjunto significativo de unidades navais, de fuzileiros, de mergulhadores, de meios operacionais da Autoridade Marítima e do Instituto Hidrográfico. Mas, se nalguns casos estamos no limite máximo exigível, como já referi para as corvetas e patrulhas, noutros poderemos fazer mais, muitíssimo mais, se nos forem disponibilizados os recursos adequados.

Estão neste caso as fragatas e os Fuzileiros, cujas potencialidades estão, em minha opinião, desaproveitadas. Não será demais recordar que os nossos meios navais são objecto dos maiores encómios sempre que lhes é granjeada a possibilidade de integrarem forças multinacionais, como foi o recente caso da Álvares Cabral e da Vasco da Gama. Igualmente, no que respeita aos Fuzileiros, a sua acção mais recente, no Congo, manteve a tradição da excelência a que nos habituaram. Continuamos, contudo, a aguardar a oportunidade da sua participação em missões no âmbito das Forças Nacionais Destacadas. Paralelamente, teremos que dar passos definitivos para a construção do Navio Polivalente Logístico, instrumento fundamental para a mobilidade estratégica dos Fuzileiros e de outras forças nacionais, rentabilizando o produto operacional dos investimentos.

Foto 2MAR FZ RC Espregueira

Um excelente exemplo do aproveitamento das capacidades disponíveis pela atribuição de financiamento adequado é a actividade desenvolvida pelos navios hidrográficos na campanha de estudo e levantamento da plataforma continental, cuja dimensão a coloca entre os maiores trabalhos jamais realizados pelos portugueses no domínio da geografia dos oceanos. Desta campanha resultará um legado de potencial de desenvolvimento económico e científico para as gerações futuras, cuja importância e valor a sociedade Portuguesa reconhecerá.

Militares, militarizados e civis da Marinha.

Marinheiros!

Os excelentes resultados alcançados no último ano devem-se, sobretudo, à vossa acção. É pela excelência do vosso desempenho que continuamos a tirar tão elevado rendimento dos meios e equipamentos que os Portugueses colocam à nossa disposição.

A vossa qualidade tem sido inequivocamente demonstrada em avaliações externas, nacionais e internacionais, e, também, em operações reais que constituem, afinal, o objectivo de toda a actividade operacional. No plano da Esquadra, refiro, para além das missões que já mencionei, o envolvimento de uma corveta e de meios da Polícia Marítima na Operação HERA na costa ocidental de África, no quadro de intervenções da União Europeia, visando a prevenção da imigração ilegal e do tráfico de pessoas.

O elevado nível alcançado encoraja-nos a prosseguir o esforço contínuo de aperfeiçoamento de competências, seja no exercício continuado da liderança e no culto da "disciplina do mar", elementos essenciais ao cabal e integral cumprimento das missões, seja na afirmação de orientações e de práticas dirigidas ao reconhecimento do mérito individual, factores indissociáveis da manutenção de elevados padrões de motivação.

No plano das reformas estão em estudo, como sabem, várias medidas destinadas, designadamente, à reorganização da estrutura superior da Defesa Nacional e das Forças Armadas, à revisão dos vínculos, remunerações e carreiras, e do Ensino Superior Público Militar e à empresarialização do Arsenal do Alfeite.

A posição da Marinha tem sido de cooperação franca e aberta, norteada por um conjunto de princípios que nos caracterizam, de que destaco a identidade e cultura próprias que sempre defendemos e praticámos. O nosso propósito é evolutivo, reestruturando onde e quando necessário. Não mudamos porque é preciso mudar, mas mudaremos sempre que tal seja adequado, exequível e aceitável.

No que respeita à estrutura superior, tenho defendido que "não há conjunto sem partes" como forma de distinguir a "integração" do "conjunto". Não posso concordar mais com a utilização conjunta e cooperativa de todos os meios, militares e civis, quer no âmbito da Defesa Nacional, quer na imposição da Autoridade do

Estado no mar. Isso não significa que concorde com derivas integracionistas, redutoras da diversidade. Entendo o "conjunto" como potenciador do desempenho e a "integração" como veículo de diminuição de custos. Um e outra têm o seu lugar mas não podem nem devem ser confundidos.

Quanto ao Arsenal, os nossos principais objectivos são simples: que sirva prioritariamente a Marinha e que continue onde está.

No que respeita à revisão dos vínculos e carreiras da função pública e da sua aplicabilidade às Forças Armadas, a nossa condição militar não nos permite ímpetos públicos, mas não nos impede de, na sede própria, indicarmos os nossos pontos de vista, certos que estamos da sua validade e relevância. Tudo farei para que a especificidade da condição militar seja consagrada na revisão legislativa em curso, não só porque isso é fundamental para os militares como tal e como cidadãos, a título individual, mas, principalmente, porque é essencial para as Forças Armadas e para o País.

Foto Júlio Tito

Foto 2MAR FZ RC Espregueira

Foto Júlio Tito

Como Comandante, compete-me criar as condições que fomentem a motivação e correspondam aos justificados anseios das pessoas, tendo sempre presente que os interesses da Marinha e a especificidade da condição militar são a primeira das prioridades. Este conjunto de valores tem que ser assumido. Assumido por todos no seu nível de actuação próprio, desde o político ao militar. É que a disciplina depende também desta compreensão.

Como tenho repetidamente afirmado, não há Forças Armadas sem disciplina. Por isso, cumpro convictamente os meus compromissos e exijo que os meus subordinados os cumpram da mesma forma. A base de tudo está no dever de honestidade e de serviço a que nos obrigamos. São atitudes que exigem muito de quem as pratica, mas que são fundamentais para a coesão, o espírito de corpo e o espírito de missão que são apanágio dos marinheiros.

Incumbe-nos levar esta grande nau a bom porto, como o fizeram os nossos antepassados. Contra ventos e marés, se necessário for! Não vos conduzirei pelos caminhos fáceis, mas antes darei o meu contributo para que saibamos sempre para onde queremos e devemos ir.

Nesta conjuntura, dirijo-me agora à Esquadra, identificando como esforço principal da actividade operacional a manutenção de exigentes padrões, assente:

- no desenvolvimento de uma atitude e de uma mentalidade operacional direccionada para uma lógica baseada nos efeitos, em oposição à lógica dos dispositivos;
- numa aposta contínua na formação e treino;
- no aproveitamento rigoroso das oportunidades de empenhamento operacional;
- na maximização das facilidades de simulação e treino;
- na flexibilização de emprego da espinha dorsal da Esquadra, os seus meios oceânicos, promovendo a diversificação das suas missões, designadamente, no quadro da segurança e do exercício da autoridade do Estado no mar.

Só assim poderemos concretizar, na presente conjuntura, dois objectivos de acrescida importância:

- a preparação para a recepção dos novos meios: as Fragatas da classe "M", os Submarinos da classe "Tridente"; o Navio Polivalente Logístico; os Navios Patrulha Oceânicos e de Combate à Poluição e as Lanchas de Fiscalização Costeira, e, o aprontamento dos meios oceânicos que se constituirão como navios-chefe do STANDING NATO MARITIME GROUP 1, cujo comando será assumido por Portugal em 2009.

Ilustres e distintos convidados,

Militares, militarizados e civis da Marinha

Tracei-vos uma breve avaliação do desempenho operacional de que me orgulho, como Comandante da Marinha!

Os resultados alcançados só foram possíveis graças à qualidade e dedicação daqueles que vivem a Marinha de forma intensa e abnegada, cuja postura de serviço a Portugal e aos Portugueses é incontestável.

Estou certo que conseguiremos vencer o exigente mas estimulante desafio que se nos depara, consubstanciado na integração de novos meios, na renovação da Esquadra, no aprofundamento da cooperação interdepartamental, na reorganização que teremos que efectuar para acomodar a previsível alteração de estatuto do Arsenal do Alfeite, e nas implicações das alterações legislativas actualmente em estudo.

O País pode contar com a nossa vontade e com o nosso empenho. A Marinha estará, como sempre, pronta, porque o vento sopra demasiado forte para podermos descansar!

Fernando de Melo Gomes
Almirante

O Presidente da República visita navios hidrográficos

No passado dia 8 de Outubro, o Presidente da Republica, Professor Aníbal Cavaco Silva visitou os navios hidrográficos NRP "D. Carlos I" e NRP "Alm Gago Coutinho". Esta visita integrou-se no âmbito das jornadas dedicadas às ciências e tecnologias do mar, com os navios atracados na Horta, Ilha do Faial, Arquipélago dos Açores.

O Prof. Cavaco Silva começou por embarcar no NRP "Alm Gago Coutinho", tendo sido recebido pelo Secretário do Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e pelo CEMA, ALM Melo Gomes. Da comitiva acompanhante e convidada para o evento incluíram-se diversas entidades do governo central e do governo regional. Após o embarque o navio largou, tendo navegado durante pouco mais de uma hora. Este período de navegação permitiu apresentar as capacidades do navio recentemente instaladas e que o colocam ao nível dos modernos navios de investigação do mar. No Centro de aquisição de dados foi realizada uma apresentação sobre o Instituto Hidrográfico pelo Director Geral, VALM Augusto de Brito, e outra sobre o Projecto de Extensão da Plataforma Continental, pelo Comandante Pinto de Abreu. Após a navegação o NRP "Alm Gago Coutinho" atracou ao NRP "D. Carlos I", onde foi servido um almoço volante a toda a comitiva.

De salientar que os navios se encontram em missão, a realizar os levantamentos hidrográficos para o Projecto de Extensão da Plataforma Continental, na Zona Marítima dos Açores. A visita do Prof. Cavaco Silva constituiu uma oportunidade para divulgar as capacidades da Marinha no domínio das ciências do mar, apresentar os navios às entidades locais e contactar directamente com a comunidade científica, designadamente com a Universidade dos Açores.

(Colaboração do Comando do Agrupamento de Navios Hidrográficos)

RECORDANDO 1

A CONVENÇÃO DE GENEBRA NA GUINÉ

O navio tinha feito, uma vez mais, o percurso até Bombadinca, a fim de reabastecer as unidades do Exército estacionadas no leste da Guiné. Eram viagens espectaculares mas exigentes, pois o Rio Geba estreitava-se consideravelmente a partir da Ponta do Inglês, depois desenvolvia-se para montante em meandros cada vez mais apertados, até que à chegada a Bombadinca, a sua largura excedia de apenas alguns metros o comprimento do navio, o que tornava as inversões, de rumo verdadeiramente problemáticas.

O percurso de ida decorreu normalmente e, como sucedera noutras ocasiões, aproveitou-se a viagem de regresso para transportar para Bissau uma companhia de infantaria que participara em operações na difícil zona de Madina do Boé. Pelo aspecto daqueles homens, exaustos e em desalinho e por uma ou outra conversa ouvida a bordo, percebeu-se que eles vinham com fraco moral, agravado pelo facto de terem sofrido algumas baixas, entretanto evacuadas de helicóptero.

A companhia trazia 3 prisioneiros o que, não sendo novidade, era sempre motivo de alguma preocupação e de cuidados, especialmente quando, como era o caso, os nossos soldados haviam passado por situações difíceis. Desde que não houvesse uma vigilância apertada, facilmente aconteciam violências sobre os prisioneiros.

A certa altura, o mais velho desses prisioneiros pediu para ser recebido pelo comandante do navio. Vindo à presença deste, o "guerrilheiro", pois disso se tratava, homem de ar digno, cabelo grisalho e modos urbanos, disse em bom português que exigia para os seus homens o tratamento previsto na Convenção de Genebra para os prisioneiros de guerra. O Comandante, que teve de se conter para não revelar o seu espanto, explicou-lhe que aquela Convenção não era aplicável, na circunstância, pois teria de existir um estado declarado de guerra entre nações soberanas, o que não era o caso. No entanto, seriam tomadas as medidas necessárias para garantir a segurança dos prisioneiros.

O homem retirou-se, o comandante pediu a comparência do capitão responsável pela companhia e após explicar o sucedido, disse-lhe que, enquanto estivessem a bordo, os prisioneiros ficariam sob sua responsabilidade, devendo no entanto nomear uma escolta de 3 praças que passaria a guardá-los à vista, no local escolhido para os recolher. Este era isolado, protegido do sol e da chuva por um toldo que se mandou montar expressamente e os prisioneiros passariam a receber água e alimentação fornecidas pelo navio.

Nada mais ocorreu até ao desembarque da força em Bissau e tudo teria sido esquecido, como mais um episódio a juntar a tantos outros, não fora o caso de o comandante ter recebido, semanas depois, uma carta anónima, sem remetente, cujo curto texto dizia, mais ou menos, isto: "É bom verificar que, mesmo nas forças colonialistas, ainda há quem respeite a vida e a dignidade dos guerrilheiros".

O comandante tinha consciência de que nada havia feito que ultrapassasse a sua obrigação mas, nos anos 60 e em plena guerra na Guiné, aquela pequena carta poderia trazer dissabores.

Por isso, discretamente, a "mensagem" que o PAIGC quis transmitir foi reduzida a pequenos pedaços que logo vogaram no Rio Geba, ao sabor da corrente.

UM MARINHEIRO JÁ ANTIGO.

Integração do N.R.P. "Álvares Cabral" na SNMG1

No cumprimento dos compromissos internacionais assumidos por Portugal no plano da Defesa Colectiva, o N.R.P. "Álvares Cabral" encontrou-se, desde 27 de Julho de 2007, integrado na *STANDING NATO MARITIME GROUP ONE* (SNMG1). Apesar do regresso do navio se encontrar previsto para meados do mês de Outubro, este manter-se-á atribuído à *NATO RESPONSE FORCE* 9 (NRF9) até 10 de Janeiro de 2008, de acordo com as obrigações nacionais para com a Aliança.

Muito embora o empenhamento de Unidades Navais da Marinha nas forças navais permanentes da NATO não constitua um facto novo, este ano a missão reveste-se de características muito especiais, que tornam a participação da "Álvares Cabral" objecto de grande interesse.

De facto, pela primeira vez na sua história, a Aliança entendeu fazer deslocar uma das suas forças para além do que, tradicionalmente, se considera a sua área de operações. A SNMG1 (que, no passado, era designada como *Standing Naval Force Atlantic* – SNFL) está assim a executar uma viagem de circum-navegação ao Continente Africano, durante a qual exercerá operações de Presença Naval no Golfo da Guiné e no Corno de África, ao largo da Somália, bem como exercícios combinados com a Marinha da República da África do Sul.

Estão empenhados no "Africa Deployment", assim designada a viagem de circum-navegação, 6 navios (NRP Alvares Cabral, USS Normandy, FGS Spessart, HDMS Olfert Fischer, HMCS Toronto e HNLMS Evertsen) de 6 países (Portugal, Estados Unidos da América, Alemanha, Dinamarca, Canada e Holanda), indo percorrer mais de 12500 milhas, em 2 meses com apenas 2 portos de escala (Cape Town e Seychelles).

Em génese, a NATO pretende demonstrar o seu empenhamento na manutenção da Paz e da Segurança num plano global, e testar a sua capacidade de interagir com os actores regionais. No âmbito das tarefas a realizar, inclui-se assim:

A execução de "Operações de Informações" (INFOPS), junto das comunidades costeiras, a quem, através de panfletos de propaganda, se dá a conhecer a presença dos navios e os objectivos da missão;

A inquirição da navegação mercante em trânsito, com o propósito de validar a informação recebida pelo *Automatic Information System* (AIS) e os registos constantes nas diferentes bases de dados de navios mercantes (*Loyds*, BDCOI – Base Dados Contact Of Interest, etc.);

A avaliação do desempenho de sensores, armas e dos sistemas da plataforma em condições atmosféricas extremas.

Contudo, o principal propósito é o de desenvolver uma *Maritime Situation Awareness* (MSA) para a região, permitindo aumentar a capacidade da Aliança para conduzir e apoiar operações expedicionárias multinacionais conjuntas fora do Atlântico Norte. Neste óptica, procuram identificar-se as rotas e os padrões da navegação, a localização, o tipo e a intensidade dos esforços de exploração dos recursos marítimos, a eventual existência e a incidência de actividades ilícitas, etc.

No plano nacional, a participação nesta missão constitui um desafio, pela dificuldade de garantir um apoio logístico eficiente a tão larga distância, mas reflecte a capacidade da Marinha executar um vasto conjunto de tarefas, as quais resultam da identificação dos requisitos de operação das fragatas da classe "Vasco da Gama" e da necessidade de actuar em situações de natureza complexa e muito diversa. O navio executará assim operações:

- De controlo do mar, construindo, validando e mantendo um panorama de superfície e aéreo numa área oceânica, e nas aproximações a Portos. Esta tarefa revela-se especialmente útil no combate a actividades ilícitas (contrabando, emigração ilegal, tráfico de estupefacientes ou de armas) constituindo uma das componentes principais para as operações de interdição marítima, ou para apoiar acções desenvolvidas por outras agências, designadamente autoridades policiais ou aduaneiras;
- De defesa assimétrica, essencial para garantir a operação em segurança em ambientes de crise, muito em especial nas missões de apoio à paz;
- De projecção de força, uma vez que se faz deslocar um meio naval para áreas afastadas da sua base, dando visibilidade ao País e à Marinha;
- De treino nas áreas tradicionais da guerra no mar, designadamente na luta anti-submarina, anti-aérea e anti-superfície, interagindo com as Forças Armadas de alguns dos países nas áreas de trânsito.

Aproveitando a presença de um navio da Marinha no Atlântico Sul e, posteriormente, no Índico, a "Álvares Cabral" vai escalar os Portos do Lobito (Angola) e de Maputo (Moçambique), promovendo os contactos bilaterais entre Portugal e aqueles países, numa acção de apoio à Política Externa, típica das Marinhas de Guerra. Estas visitas, de carácter nacional, decorrerão fora do âmbito da SNMG1, devendo o navio desintegrar a força durante aqueles períodos.

Porto do Lobito

O N.R.P. "Álvares Cabral" visitou, no período compreendido entre 18 e 21 de Agosto, o Porto do Lobito, em Angola.

Durante a permanência no Porto ocorreram diversas actividades de natureza protocolar, das quais se destacam as visitas de cumprimentos às autoridades civis e militares da região, designadamente ao Governador da Província de Benguela, ao Comando da 7ª Região Militar e ao Vice-Chefe do Estado-Maior da Marinha, que se deslocou propositadamente de Luanda para acompanhar a visita do navio. Neste particular importa salientar o grande cuidado e atenção que as Autoridades Angolanas dedicaram ao navio, e à forma como o Comandante foi recebido nos locais onde se deslocou oficialmente. É disso ilustrativa a visita ao Quartel de Catumbela, sede do Comando e Estado-Maior da 7ª Região Militar, onde, após depositar uma coroa de flores no Monumento ao Soldado Desconhecido, o CMG Sousa Pereira foi recebido pelo Brigadeiro CEM (dado que o General Comandante se encontrava ausente em missão no estrangeiro), apresentado a todo o corpo de oficiais do Estado-Maior, que o aguardavam em formatura, e convidado a presidir a uma sessão solene, na qual foi feita uma apresentação sobre as funções e responsabilidades operacionais da unidade.

A estadia do navio permitiu ainda desenvolver outro tipo de actividades, quer no plano da partilha de conhecimentos e de experiências com unidades da Marinha Angolana, quer no âmbito dos contactos ao mais alto nível, com responsáveis militares.

O navio serviu de plataforma de instrução a diversos alunos da Escola de Especialistas Navais, e foi palco de uma reunião com oficiais da Marinha de Angola a quem foram feitas duas apresentações: uma cobrindo aspectos de natureza conceptual relativos à importância do mar e à organização da Marinha; outra, de cariz mais prático, vocacionada para as missões das fragatas e para as características da Classe "Vasco da Gama". Além da recepção oficial oferecida em 19 de Agosto, realizou-se ainda a bordo um almoço com oficiais generais da Marinha de Angola, que foi seguido de uma visita aos locais de Comando do Navio e de uma curta apresentação sobre a visão estratégica da Marinha para o Mar.

O ALM Vice-CEM ofereceu em 20 de Agosto um "cocktail" a uma delegação de oficiais, sargentos e praças do navio.

Como representante do CEMA e do Comandante Naval esteve presente no Lobito, durante todo o período da visita, o Comandante de Corpo de Fuzileiros, CALM Carvalho Abreu. Este Oficial General, assim como o Adido da Defesa, CMG FZ Loureiro Nunes, participaram em todos os eventos oficiais que ocorreram a bordo. O Adido de Defesa acompanhou também o Comandante do Navio nas visitas protocolares anteriormente referidas.

Cidade do Cabo

A fragata "Álvares Cabral" visitou, entre os dias 28 de Agosto e 3 de Setembro de 2007, o porto da Cidade do Cabo, na República da África do Sul.

Durante a estadia importa salientar a visita do *Commander-in-Chief Martime Composite Commander Northwood, Admiral Sir James Burnell-Nugent KCB CBE,* que, no plano Operacional (ao nível de um Quartel-General), exerce o comando da SNMG1. À "Álvares Cabral" coube a honra, e o previlégio, de ter sido o navio escolhido para, em representação da força, receber aquele oficial-general. Na cirunstância, o CALM Mahon, *Commander Standing Maitime Group 1* (CSNMG1), que, no mar, exerce o comando táctico da força, e o comandante do navio, CMG Sousa Pereira, ofereceram um almoço a bordo com a presença dos comandantes de todas as unidades navais da força.

Durante a visita que efectuou ao navio, o ALM *Burnell-Nugent* mostrou-se particularmente interessado no sistema SINGRAR, ferramenta de apoio à decisão desenvolvida por técnicos da Marinha, que tem causado uma impressão muito positiva nas demonstrações que se têm vindo a promover.

Ao longo dos seis dias da visita, foi desenvolvida uma intensa actividade protocolar que procurou aproximar a população local aos navios e às suas guarnições. Neste particular, é motivo de realce, pelo significado junto da comunidade naval artilheira e pela atenção que mereceu junto dos *media*, a cerimónia de Salvas Artilheiras em honra da República da África do Sul. Esta cerimónia consiste num baptismo de fogo em *Hout Bay*, baía sobranceira à entrada do porto, com recurso a peças de artilharia originais do século dezoito, que têm por particularidade o facto de terem sido construídas, pelos holandeses, com base num desenho de uma peça portuguesa do século dezasseis.

A representação portuguesa neste evento foi a mais numerosa de toda a força, tendo o Consul português na Cidade do Cabo, Dr. Domingos de Saldanha e Alvim, acompanhado também os militares portugueses.

Uma delegação de oficiais, sargentos e praças, participou, em 30 de Setembro, numa cerimónia de deposição de uma coroa de flores pelo Comandante do navio e pelo Consul Português no monumento ao navegador português Bartolomeu Dias. A Presidente da Câmara (Mayor) de Cape Town solidarizou-se com esta iniciativa, tendo-se feito representar e mandado colocar também uma coroa. A cerimónia contou ainda com a presença do CALM J.E. Louw, Comandante da Base Naval de *Simon's Town*, e de um corneteiro da Marinha da África do Sul que tocou a "Silêncio" e "Alvorada", como é apanágio nestas ocasiões solenes.

Em 1 e 2 de Setembro, os navios estiveram abertos a visitas tendo a "Álvares Cabral" acolhido cerca de 2200 visitantes. Nesse fim-de-semana, o Comandante do Navio ofereceu ainda um almoço ao Consul, ao qual se seguiu uma visita detalha aos vários locais de comando do navio.

Dos contactos mantidos ao mais alto nível, a escala da fragata foi referida como motivo de grande orgulho para a comunidade portuguesa, tendo aquela sido objecto de grande curiosidade e interesse. De facto, a integração numa força naval de valor reconhecido, a complexidade tecnológica do navio e a capacidade de Portugal, e da Marinha, fazer deslocar um meio desta natureza para tão longe da sua base de apoio, são factores relevantes para a imagem do País, e de grande impacte junto dos portugueses radicados nesta região. O mesmo sentido de patriotismo, e de nostalgia relativamente às suas origens, tinha já sido sentido quando da presença da fragata no porto do Lobito.

(Continua)

(Colaboração do Comando do NRP "Álvares Cabral")

Cinquentenário do afundamento do "Pamir"

1957-2007

O afundamento do *Pamir* em 1957 trouxe para o primeiro plano da agenda internacional os múltiplos aspectos da segurança no mar, tendo-se inclusivamente constituído como um dos factores que precipitaram a paragem da antiga *Sagres*, sendo por isso de realçar que, embora de forma indirecta, também este funesto acontecimento esteve na base da decisão que em boa hora foi tomada relativamente à aquisição ao Brasil do actual navio-escola da Marinha Portuguesa…

A barca de quatro mastros *Pamir* foi construída nos estaleiros da *Blohm & Voss* para o grande armador germânico fundado por Reederei Ferdinand Laeisz (1801-1887) em 1828, que também tinha sede em Hamburgo. Pese embora a empresa ainda hoje ostentar do nome do seu fundador[1], à época era mais conhecida por *Flying P-Line*, em virtude dos seus rápidos veleiros, na sua grande maioria barcas de quatro e cinco mastros, ostentarem nomes começados pela letra P.

Na construção do *Pamir* foi utilizada chapa de aço da mais elevada qualidade, tendo o navio sido lançado à água a 29 de Julho de 1905. Era o terceiro de oito navios-irmãos – *Pangani* (1903), *Petschili* (1903), *Pamir* (1905), *Passat* (1911), *Peking* (1911), *Pola* (1916), *Priwall* (1917) e *Padua* (1926) –, embora só o *Passat*, o *Peking*, o *Pola* e o *Priwall* tivessem sido construídos exactamente com base nos mesmos planos. No entanto, as diferenças entre estes e os demais eram de tal forma subtis que mesmo os mais conhecedores tinham extrema dificuldade em distingui-los. Refira-se ainda que de todas estas barcas de quatro mastros apenas o primeiro e o último navios – *Pangani* e *Padua* –, não foram construídos pela *Blohm & Voss*, uma vez que o armador optou por os encomendar aos estaleiros de *Tecklenborg* em Geestemünde (actual Bremerhaven), por sinal na mesma cidade alemã onde havia sido construída a antiga *Sagres* – *Rickmer Rickmers* –, em 1896.

Características do *Pamir*	
Comprimento fora-a-fora	114,5 m
Boca	14,0 m
Calado	7,5 m
Altura dos mastros	51,2 m
Superfície vélica	3.800 m²
Deslocamento	3.020 tons.

A exemplo dos restantes navios-irmãos, também o *Pamir* era um robusto e veloz navio, especialmente concebido para praticar a exigente rota dos nitratos, que obrigava a dobrar o cabo Horn em ambos os sentidos. Até ao início da Grande Guerra em 1914, o *Pamir* fez um total de oito viagens ao Chile, com cada uma das derrotas de e para a Alemanha compreendida entre os 64 e os 70 dias de mar. Com a eclosão do conflito o navio permaneceu atracado nas ilhas Canárias, só regressando à Alemanha em 1920. No entanto ainda nesse ano acabou por ser cedido à Itália, como forma de pagamento dos prejuízos de guerra. Para esta navegação o *Pamir* saiu a reboque de Hamburgo, e dada a impossibilidade de reunir uma tripulação para poder navegar com a nova bandeira, este foi mantido fundeado no golfo de Nápoles, perto de Castellamare. Não admira pois que em 1924, e sem dificuldade, o antigo armador o tenha adquirido de volta por 7.000 libras, colocando-o de novo ao serviço na rota do cabo Horn.

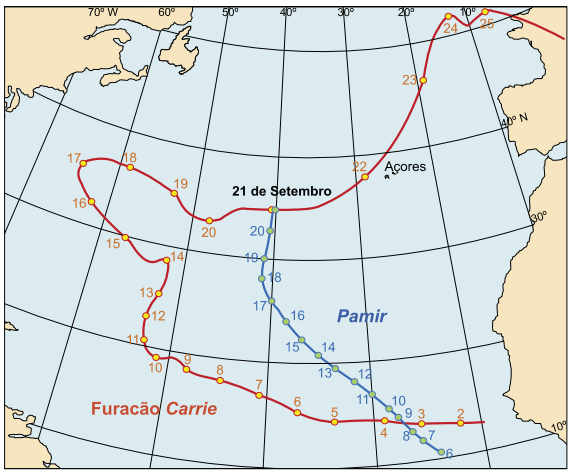
Foto Picture Australia

O Pamir *navegando à vela.*

Em 1931 o *Pamir* foi adquirido pelo armador finlandês Gustaf Erikson (1872-1947) de Mariehamn, que o utilizou no ainda lucrativo comércio australiano de cereais. Durante a Segunda Guerra, quando se encontrava no porto de Wellington, foi apresado pelas autoridades neo-zelandesas, sob o pretexto de que o país de bandeira se encontrava na iminência de ser ocupado. Navegou com a nova bandeira até 1948 e chegou a fazer uma viagem até Londres com um carregamento de lã, antes de ser devolvido ao armador finlandês. Em 1949, na viagem de regresso a Mariehamn, entrou para a história por ter sido o último veleiro comercial a dobrar o cabo Horn, sendo que este momento ainda hoje é recordado com grande emoção pelos denominados *cap-horniers*[2], cuja sede-museu se situa em St. Malo, França. Refira-se que em 1963, por ocasião da inauguração deste *Museu dos Cap-Horniers*, o navio-escola *Sagres* esteve presente naquela cidade francesa, tendo sido este o primeiro porto na Europa visitado pelo navio[3].

Conjuntamente com o *Passat*, o *Pamir* foi vendido em 1953 ao sucateiro *Van der Loo* em Antuérpia, tendo ambos os veleiros sido readquiridos, *in extremis*, pelo armador alemão *H. Schliewen*, que os recuperou e motorizou em Kiel. Em meados do ano seguinte foram comprados em hasta pública por um banco alemão que em 1956 os vendeu àquele que viria a ser o derradeiro proprietário – *Stiftung Pamir und Passat* –, tendo este doravante empregue ambos os navios na dupla função de transporte de mercadorias e navios-escolas da marinha mercante alemã.

Comandando pelo *Captain* Johannes Diebitsch, o *Pamir* largou pela última vez de Hamburgo a 1 de Junho de 1957 com um total de 86 homens, entre os quais se encontravam 52 cadetes em instrução, tendo chegado a Buenos Aires, Argentina, no dia 26 do mesmo mês. Devido a uma greve dos estivadores locais, as 3.780 toneladas de cevada que deveria transportar tiveram que ser embarcadas pelo próprio pessoal de bordo, com a agravante da maior parte do cereal não se encontrar ensacado. Além disso, este foi igualmente estivado a granel no tanque de lastro do navio. Refira-se que todo o cereal embarcado apenas se encontrava precariamente sujeito ao peso de umas meras 255 toneladas de cevada ensacadas, que foram colocadas por cima do cereal a granel. Além disso, tanto o comandante como o armador dispunham de informação técnica que alertava para o facto do mau estado da chapa dos pavimentos não assegurar a estanqueidade exigida. Apesar do mais elementar bom-senso desaconselhar que o navio saísse para o mar nestas condições, o *Pamir* largou de Buenos Aires no dia 10 Agosto, tendo a viagem decorrido sem novidade praticamente até ao encontro fatal com o furacão *Carrie*. Seguindo a rota do vento, a 8 de Setembro já o *Pamir* se encontrava a sudoeste do arquipélago de Cabo Verde.



CTEN António Gonçalves

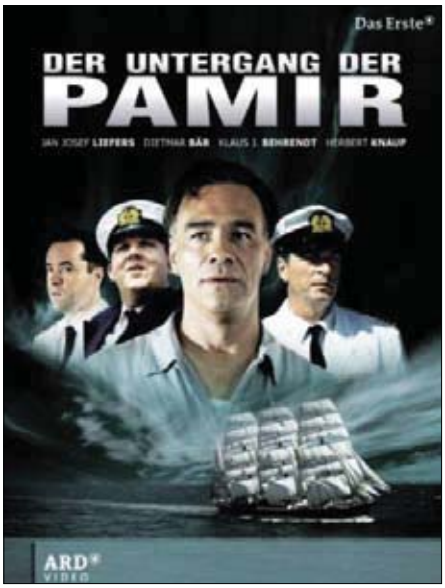
As rotas do Pamir *e do furacão* Carrie.

Muito embora tivessem sido difundidos avisos que davam conta da formação e trajecto do ciclone a partir do dia 5 de Setembro, alegadamente por inexperiência de Wilhelm Siemers, oficial responsável pelas comunicações, estes não foram recebidos a bordo. Aliás, tanto quanto se julga saber poucos dos comunicados posteriores sobre a evolução do furacão terão chegado ao conhecimento do

Captain Johannes Diebitsch, que além disso também não terá tido a sensibilidade necessária para tomar uma decisão que evitasse o seu encontro com o navio, não obstante o trajecto do *Carrie* haver sofrido diversas inflexões. Ao início da manhã de 21 de Setembro e com o agravar das condições meteorológicas, o comandante mandou carregar pano, embora nessa altura pouco mais houvesse a fazer além de preparar o navio e a tripulação para o embate difícil que se adivinhava. Mas nem sequer isto foi feito, muito provavelmente por desconhecimento e talvez mesmo por negligência. Recordamos que mesmo sem mais informação, o simples acompanhamento da variação da pressão atmosférica fornecida pelo barómetro/barógrafo de bordo deveria ter constituído motivo de alerta. Poucas horas depois deixou de haver capacidade para carregar e ferrar o restante pano, pelo que o *Pamir* continuou a navegar com um total de doze velas caçadas, que se foram rasgando à medida que a velocidade do vento se intensificava, conferindo-lhe o aspecto fantasmagórico que facilmente se consegue imaginar. Com vagas superiores a 10 metros a fustigar o navio e com a intensidade do vento crescente, ambos os factores provocaram um aumento do adornamento do navio para sotavento (bombordo), que lentamente fizeram deslocar a cevada que se encontrava solta no interior do porão. Desta forma, o *Pamir* começou a adquirir banda[4] para aquele bordo, que se agravou com a entrada de água para o porão, quer por inexplicavelmente não terem sido fechadas algumas escotilhas e vigias, quer ainda pela deficiente estanqueidade oferecida pelo pavimento do convés.

Embora pareça quase inacreditável, o facto é que num curto espaço de tempo, talvez pouco mais de duas horas, um vasto conjunto de falhas e omissões levaram à perda de um navio que no passado havia já dado provas e sobrevivido a situações bem mais complicadas. À medida que o adornamento aumentava, o cereal ia-se deslocando para bombordo, o que por sua vez favorecia a entrada de mais água, entrando-se num ciclo vicioso e irreversível. Apesar da situação se ter iniciado um par de horas antes, parece inconcebível que o comandante tenha esperado que o navio se deitasse[5] para mandar emitir a primeira mensagem de socorro. Dez minutos depois disso já o *Pamir* fazia dos mastros patilhão, não tendo sido possível tão-pouco aceder às embarcações salva-vidas. As de bombordo porque se haviam danificado em

Comandantes do *Pamir*	
Carl Prützmann	1905-1908
Heinrich Horn	1908-1911
Robert Miethe	1911-1912
Gustav Becker	1912-1913
Wilhem Ehlert	1913-1914
Jürgen Jürs	1914-1920
C. Ambrogi	1920-1921
Joachim Nissen	1924-1925
Heinrich Oellrich	1925-1926
Carl Brockhöft	1926-1929
Robert Clauss	1929-1930
Walter Schaer	1930-1931
Karl Sjögren	1931-1932
Mauritz Mattson	1933-1936
Uno Mörn	1936-1937
Linus Lindvall	1937-1937
Verner Björkfelt	1937-1941
Christopher Stanick	1942-1943
David McLeish	1943-1944
Roy Champion	1944-1945
Desmond Champion	1946-1946
Horace Collier	1946-1948
Verner Björkfelt	1948-1949
Paul Greiff	1951-1952
Hermann Eggers	1955-1957
Johannes Diebitsch	1957



Cartaz promocional do filme O Afundamento do Pamir.

contacto com o mar e as de estibordo porque o ângulo era demasiado grande. Dada a voragem dos acontecimentos, cerca das 13h00 quando o navio se virou encontravam-se a bordo todos os 86 elementos da tripulação. Sem terem tido tempo para assimilar o que havia sucedido, as cerca de três dezenas de homens que se encontravam no exterior do *Pamir* assistiram incrédulos ao seu afundamento uns 30 minutos depois, a cerca de 600 milhas a oes-sudoeste dos Açores, na posição φ=35º 57′ N; L=040º 20′ W. Com um mar medonho e sem coletes disponíveis para todos, situação esta agravada pela baixa temperatura da água do mar que levou a situações de hipotermia, passando pela presença de tubarões na área e pelos danos existentes nas duas embarcações que ainda puderam ser utilizadas, apenas 6 homens – 3 marinheiros (Hans Georg Wirth, Klaus Fredrichs e Guenther Hasselbach), 2 cadetes (Karl Kraaz e Volkert Anders) e o cozinheiro (Karl Otto Duemmer) –, foram encontrados com vida. Além dos mencionados, também o cadete Eckart Roch se salvou, pois devido a uma queda sofrida poucos dias antes do navio largar da Argentina, havia ficado internado no hospital em Buenos Aires.

As operações de busca e salvamento foram coordenadas pelo navio *Absecon* da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG), que a 25 de Setembro, quatro dias depois do afundamento do *Pamir*, resgatou um dos sobreviventes. Os restantes foram salvos no dia anterior pelo navio de transporte *Geiger*. Resta acrescentar que as operações de busca se prolongaram por um período de nove dias, tendo participado um total de cerca de 50 navios e aviões de 13 países.

Não obstante a parca experiência do comandante, que aos 60 anos assumiu pela primeira vez o comando de um grande veleiro, um oceano imenso de ignorância relativo à evolução das condições meteorológicas adversas aliados à inexperiência da maior parte da sua tripulação, ao mencionado mau estado do navio e à deficiente estiva e tipo de carga, tudo isto, em resumo, terá contribuído para o desfecho repentino e fatal que aparentemente a bordo ninguém teve capacidade de antever. Uma vez que nem o comandante nem qualquer dos oficiais do *Pamir* sobreviveram, não foi possível reconstituir os acontecimentos com o rigor que uma correcta avaliação exige, embora nos pareça que neste caso, seguramente, não foi observado pelo mar um respeito proporcional à sua força e extensão…

Resta acrescentar que ao longo de cinquenta e dois anos o *Pamir* ostentou pavilhão de quatro países, Alemanha (1905-1920; 1924-1931; 1950-1957), Itália (1920-1924), Finlândia (1931-1941 e 1948-1950) e Nova Zelândia (1941-1948).

Cumpridos 50 anos sobre o seu afundamento, e como forma de não deixar cair no esquecimento este trágico acontecimento, a ARD (*Arbeitsgemeinschaft der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten der bundesrepublik Deutschland*), um dos canais alemães de televisão mais populares no país, financiou a produção do filme intitulado *Der Untergang der Pamir* (O Afundamento do *Pamir*). Nas filmagens que decorreram ao largo de Tenerife foi utilizado o navio-irmão *Kruzenshtern* (*ex-Padua*). De resto, dos oito navios construídos no início do século XX apenas três chegaram aos nossos dias. O *Passat*, que se encontra como museu em Travemünde, Alemanha; o *Peking*, que é propriedade do *South Street Seaport Museum* e pode ser visitado em Nova Iorque; e o *Padua*, actual *Kruzenstern*, o único que ainda hoje navega, actualmente sob pavilhão russo, tendo sido devidamente caracterizado para a participação nas filmagens sobre o afundamento do *Pamir*.

Relativamente às cenas que envolveram o afundamento propriamente dito, foi utilizado um modelo à escala com 20 metros de comprimento, tendo o filme sido rodado nos tanques que a *Mediterranean Film Studios* (MFS) dispõe na ilha de Malta.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Notas

[1] Para informação mais detalhada ver *www.laeisz.de*.

[2] A expressão francesa *cap-hornier* é utilizada para caracterizar todos quantos já dobraram o famoso cabo Horn, num sentido ou noutro, quer sejam eles navios ou marinheiros.

[3] Ver «Navio-escola *Sagres* – Setenta Anos, Setenta Efemérides», *Revista da Armada*, Setembro/Outubro de 2007, pp.18-19.

[4] A banda é o nome dado à inclinação transversal que o navio adquire para um dos bordos, com carácter mais ou menos permanente. Trata-se no essencial de uma grandeza estática, ao passo que o adornamento é de carácter dinâmico, uma vez que o navio retoma a sua posição normal pouco depois de cessar a força que o fez sair dela, sendo o vento e a agitação marítima os principais responsáveis nas situações mais comuns.

[5] Navio inclinado sobre o seu costado.

O Curso de Formação de Sargentos

Electrotécnicos e Maquinistas Navais

Os cursos de Formação de Sargentos (CFS) Electrotécnicos (ET) e de Maquinistas Navais (MQ) destinam-se a proporcionar aos formandos a habilitação técnico-profissional e aquisição de conhecimentos para o ingresso na categoria de Sargentos dos Quadros Permanentes (QP) e conferem:

- Certificado de aptidão e de qualificação profissional de nível 3 em técnico de electrónica (CFS ET) e em técnico de mecânica/máquinas marítimas (CFS MQ);
- Equivalência ao 12º Ano de escolaridade.

As classes de ET e MQ, conjuntamente com a classe dos Enfermeiros e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (H) nas suas subclasses de Enfermeiros (HE) e Técnicos de Diagnóstico e Terapêutica (HP), constituem as classes de Alistamento.

ADMISSÃO

A frequência do curso é efectuada através de requerimento dirigido ao Chefe do Estado-Maior da Armada, sujeita a concurso[1] de admissão, podendo tomar as formas de concurso interno limitado, interno geral ou externo, consoante se destina a candidatos da Marinha[2], da Marinha e dos restantes ramos ou da Marinha, restantes ramos e civis.

Actualmente os concursos para o CFS ET e MQ têm assumido a forma de concurso interno limitado, destinando-se a praças de ambos os sexos dos QP ou a prestarem serviço efectivo, na Marinha, em Regime de contrato (RC), no mínimo de 12 meses, ou que tendo prestado serviço em RC, tenham passado à reserva e disponibilidade (RD), no mínimo de 3 anos.

Ao abrigo do Regulamento de Incentivos[3] existem algumas especificidades no ingresso de militares que prestam serviço em RC ou que, tendo prestado serviço em RC, tenham passado à RD, sendo cativada uma percentagem das vagas para estas situações.

Para a admissão ao concurso[4], os candidatos devem possuir no mínimo o 11º ano do ensino secundário completo, com as disciplinas de Física e Matemática, ou habilitação equivalente, ser praça dos QP ou RC[5] na Marinha, não ter idade superior a 26[6][7] anos, possuir aptidão física e psicofísica para o desempenho das funções inerentes à categoria e classe e não possuir avaliação do mérito desfavorável.

O concurso de admissão é eliminatório e está estruturado em 5 fases sequenciais:

Apreciação documental da candidatura - Apreciação da documentação apresentada;

Apreciação da avaliação do mérito militar dos candidatos - Avaliação efectuada pela Repartição de Sargentos e Praças, com base nas avaliações individuais, da formação, disciplinar e complementar existentes no processo individual;

Realização de exames psicotécnicos – Avaliação da capacidade para a aquisição de conhecimentos, atitudes e perícias presentes nos objectivos do curso e na avaliação do candidato;

Apreciação da aptidão física e psíquica – Avaliação das aptidões mediante a realização de inspecções;

Apreciação e ordenamento dos candidatos – Verificação final das condições de admissão dos candidatos ainda presentes em concurso e ordenamento dos candidatos, mediante os resultados obtidos nas fases anteriores.

Qualquer uma das fases é eliminatória, sendo o militar excluído se não lograr aproveitamento numa delas. No final os candidatos são ordenados por ordem decrescente da classificação final do concurso, de acordo com as vagas existentes em cada classe.

Para além das fases acima mencionadas, os candidatos realizam no âmbito do concurso um exame de aferição de conhecimento de língua inglesa, não eliminatório, cuja classificação obtida entra na fórmula que permite ordenar os candidatos pela classificação final do concurso.

ESTRUTURA

Os cursos decorrem na Escola de Tecnologias Navais (ETNA), com uma duração de 3724 e 3792 horas de formação para as classes de MQ e ET respectivamente, distribuídas ao longo de três anos lectivos, aos quais acresce um estágio com uma duração de 2 meses.

Para progredir de ano, o formando tem de lograr aproveitamento no ano antecedente, sem o qual é reprovado e excluído do curso. No final do 2º ano o formando é graduado em Segundo-Sargento.

A responsabilidade dos cursos e a formação a ministrar depende da classe e decorre na sua maioria no Departamento de Armas e Electrónica para a classe ET e Departamento de Propulsão e Energia para a classe MQ. A estrutura curricular[8] dos cursos, esquematizada nas tabelas 1 e 2, encontra-se dividida em três grandes componentes de formação: a Formação Sócio-Cultural, a Formação Científica (apenas existente no primeiro ano) e a Formação Técnica, Tec-

TABELA 1 – ESTRUTURA CURRICULAR E DISCIPLINAS CONSTITUINTES DO CFS MQ

Ano	Formação Científica	Formação sócio cultural	Formação Técnica, Tecnológica e Prática
1º	Físico-Química Matemática Informática Geometria Descritiva	Português Inglês I Integração I Marinharia; Organização e Regulamentos; Logística e Abastecimento; Ambiente; Limitação de Avarias Infantaria I Educação Física I	Desenho Técnico I Navios e Sistemas Auxiliares Sistemas Auxiliares I; Arquitectura Naval Tecnologia Metalomecânica Práticas Oficinais I Serralharia I; Reparação Máquinas Auxiliares I Motores e Turbinas a Gás I Sistemas de Vapor Sistemas a Vapor; Termodinâmica
2º		Inglês II Integração II Infantaria Educação Física	Desenho Técnico II Navios e Sistemas Auxiliares II Sistemas de Controlo; Autómatos Programáveis) Tecnologia metalomecânica II Práticas Oficinais II Serralharia de Precisão; Reparação de Máquinas Auxiliares II; Máquinas Ferramentas I; Soldadura; Serralharia II; Caldeiraria; Práticas de Motores Motores e Turbinas a Gás II Motores; Turbinas a Gás; Organização; Electrotecnia Sistemas de Vapor II
3º		Integração III Infantaria Educação Física	Desenho Técnico III Navios e sistemas Auxiliares III Práticas Oficinais III Máquinas Ferramentas II; Reparação de Máquinas de Frio; Ensaios e Verificações; Reparação de Motores; Reparação de Sistemas Auxiliares; Condução e Diagnóstico de Avarias; Motores Fora de Borda
			PAP
Estágio			

nológica e Prática, às quais acresce a realização de provas de aptidão profissional (PAP) e de um estágio.

Formação Científica – Esta formação, constituída por disciplinas de forte componente cientifica, apenas existe no primeiro ano lectivo, e, dependendo da classe, poderá englobar os módulos/disciplinas de Física, Físico-Química, Matemática, Informática, Geometria Descritiva e Electricidade, sendo ministrada na sua grande parte no Departamento de Propulsão e Energia para ambas as classes.

Formação Sócio-Cultural – Esta formação existe nos 3 anos lectivos, englobando disciplinas que, consoante a classe, poderão ser Português[9], Inglês, Educação Física, Logística e Abastecimento, Ambiente e Limitação de Avarias, às quais se somam disciplinas de componente militar-naval como Marinharia, Navegação, Organização, Liderança e Regulamentos e Infantaria.

Formação Técnica, Tecnológica e Prática – À semelhança da anterior, esta formação existe também nos três anos lectivos, com módulos/disciplinas distintas e específicas da classe, de onde se salientam:

Para a classe de MQ: as disciplinas de Desenho Técnico, Navios e Sistemas Auxiliares, Tecnologia Metalomecânica, Motores e Turbinas de Gás, Práticas Oficinais e Sistemas de vapor.

Para a classe de ET: as disciplinas de Tecnologia Aplicada, Sistemas Digitais, Electrónica, Sistemas de Controlo, Circuitos Especiais, Compatibilidade Electromagnética, Microondas, Optoelectrónicos, Sistemas de Transmissão/Recepção e Equipamentos.

No 3º ano lectivo na classe de Electrotécnicos após, a frequência de formação comum (módulo de Electrónica III), os formandos têm que optar por um dos 4 Ramos constituintes[10] de acordo com as vagas existentes, sendo a formação ministrada e as disciplinas constituintes dos módulos de Equipamentos I, II e III de acordo com o ramo escolhido.

Prova de Aptidão Profissional (PAP) – Esta prova[11], realizada no 3º ano, tem um carácter predominantemente sumativo e possui uma natureza de projecto transdisciplinar, integrador de todos os saberes e capacidades desenvolvidos ao longo do curso, mantendo uma estreita ligação com os contextos de trabalho. Reveste a forma de estudo ou projecto pessoal, o qual deve ser estruturante do futuro profissional do formando e centrado em temas e problemas perspectivados põe este, devendo ser investidos saberes e competências adquiridos e desenvolvidos no quadro da formação.

Para a sua realização, o aluno formaliza uma proposta de PAP, até ao final do 1º mês de formação (do 3º ano lectivo), ao Chefe do Departamento, que após aprovação designa um oficial tutor. Posteriormente inicia-se a fase de concepção e desenvolvimento da PAP, à qual são atribuídos 120 tempos lectivos no final do curso. A PAP será apresentada perante um júri previamente constituído, presidido pelo Comandante da ETNA, que a avaliará, e contribui para a média final do curso.

Estágio – Tem como objectivo proporcionar aos formandos, em contexto de trabalho, a prática assistida dos conhecimentos e perícias adquiridos durante o curso. Possui uma duração de 60 dias (úteis e não úteis) e decorre em unidades navais ou em terra, que melhor proporcionem a prática dos conhecimentos, consoante a classe e o ramo.

CONCLUSÕES

Os cursos de Formação de Sargentos das classes de Electrotécnicos e de Maquinistas Navais possuem uma estrutura curricular muito completa, de grande exigência para os formandos que os frequentam, com uma elevada componente teórica, sem descurar a prática dos conhecimentos adquiridos, habilitando os formandos técnica e profissionalmente para o desempenho das funções inerentes à classe, mas também com os conhecimentos e valências para o ingresso na categoria de Sargento.

Apesar de a implementação do Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM) ter implicado a recente revisão da documentação destes cursos, as actuais mudanças que a Marinha atravessa, com a aquisição e alienação de meios, novos equipamentos, sensores e sistemas de armas, levam à necessidade de se proceder, novamente e a curto prazo, à alteração dos conteúdos programáticos destes cursos, de modo a adequar a formação às (novas) necessidades de Marinha.

(Colaboração da ETNA)

TABELA 2 – ESTRUTURA CURRICULAR E DISCIPLINAS CONSTITUINTES DO CFS ET

Ano	*Formação Científica*	*Formação sócio cultural*	*Formação Técnica, Tecnológica e Prática*	
1º	Física Matemática Informática Tecnologias Informação; Informática Aplicada à Electrónica Electricidade Máquinas Eléctricas	Português Inglês I Integração I Marinharia; Navegação; Organização e Regulamentos; Logística e Abastecimento; Ambiente Infantaria I Educação Física I Actividades Circum-escolares	Tecnologia Aplicada I Trabalhos oficinais; Bobinagem; Técnicas de medida I; Minisoldadura Electrónica I Sistemas de Controlo Controlo Analógico; Controlo Digital	
2º		Inglês II Integração II Infantaria II Educação Física II Actividades Circum-escolares	Electrónica II Amplificação de Baixa Frequência; Circuitos Integrados Lineares e Não Lineares; Fontes de Alimentação Sistemas Digitais Sistemas Lógicos; Microprocessadores I; Microprocessadores II e III Tecnologia Aplicada II Técnicas de Medida II; Hardware; Desenho Assistido por Computador Sistemas de Transmissão/Recepção I Sistemas de Transmissão/Recepção II	
3º		Integração III Infantaria III Educação Física III Actividades Circum-escolares	Fase Comum	Circuitos Especiais Compatibilidade Electromagnética Microondas Optoelectrónicos
			Fase Específica *	Equipamentos I – conforme o ramo Equipamentos II – conforme o ramo Equipamentos III – conforme o ramo
			PAP	
Estágio				

** Fase específica para cada um dos ramos – ETA; ETS; ETI; ETC*

Errata.: Na R.A. Nº409, no quadro com a identificação das classes Homónimas do artigo designado "Categoria de Sargentos", foi por lapso omitida a classe de Radarista (R).

Notas

[1] Normas que regulamentam o concurso de ingresso – Despacho ALM CEMA Nº.68/05, de 9 de Novembro

[2] Dos quadros permanentes (QP), Regime de contrato (RC) ou na situação de reserva e disponibilidade (RD)

[3] Decreto-Lei nº320-A/2000, de 15 de Dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº118/2004, de 21 de Maio

[4] Condições especiais de admissão – Portaria 417/2002, de 19 de Abril

[5] Desde que tenha cumprido 12 meses de serviço em RC à data do início do CFS

[6] No dia 31 de Dezembro do ano de início do curso

[7] Para os candidatos que se encontrem em RD, após prestação de serviço em RC na Marinha, não deverão ter idade superior a 23 anos, sendo abatido o tempo de serviço militar efectivo à idade cronológica.

[8] Portaria nº347/93 de 24 de Março, Despacho normativo nº190/93 com a alteração introduzida pelo Despacho Normativo nº56/97 de 25 de Agosto.

[9] Existente apenas no 1º Ano

[10] Comunicações (ETC), Artilharia (ETA), Armas Submarinas (ETS) e Informações de Combate (ETI)

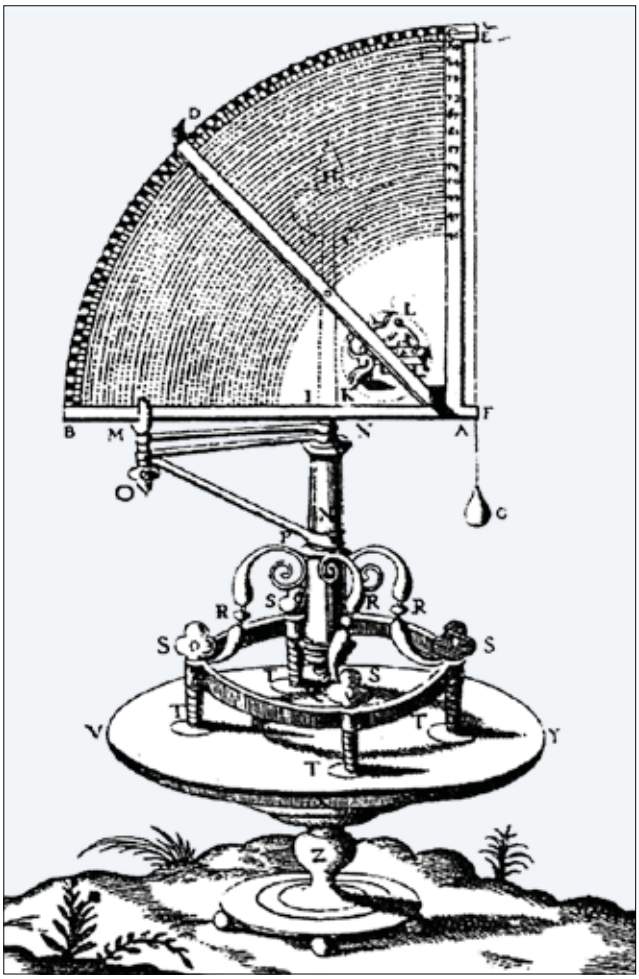
[11] Regulada pelas normas constantes do despacho do ALM CEMA, nº 69/04 de 20 de Outubro de 2004 e Regulamento Interno da PAP do Comte da ETNA de 14 de Junho de 2005

ROUBARAM PEDRO NUNES!

O *nónio* é uma invenção de Pedro Nunes que aparece, pela primeira vez, na sua obra *De Crepusculis*, publicada em 1542. Como muitos de nós sabemos, o nónio é um dispositivo constituído por 44 escalas paralelas à escala principal, de 0 a 90º, de um instrumento para medir a altura dos astros. As tais 44 escalas são divididas, sucessivamente, em 89, 88, 87 até 46 partes. Assim, quando a altura de um astro não correspondesse a um número exacto de graus, na escala de 0 a 90º – e, cujas fracções eram difíceis de definir – haveria sempre uma posição coincidente, ou quase, numa das outras escalas. Depois, bastava fazer uma simples regra de três para se saber a altura do astro com grande precisão.

O *nónio* de Pedro Nunes foi, sem dúvida, uma invenção genial. Todavia, no seu tempo, não era fácil encontrar artífices capazes de, no espaço reduzido dum quadrante, desenhar e gravar com exactidão tal conjunto de escalas. Em Portugal não os havia mesmo e, por isso, admitimos que Pedro Nunes não tenha conseguido ver, na prática, um dos principais produtos da sua imaginação.

Todavia, o astrónomo dinamarquês Tycho Brhae, contemporâneo de Pedro Nunes, conhecendo a obra *De Crepusculis* e desejando melhorar o rigor das suas observações, construiu, pelo menos, dois quadrantes dispondo do nónio de Pedro Nunes. Perderam-se na fúria dos tempos. No entanto, sabemos que estes existiram pois Brahe os descreveu e incluiu os seus desenhos numa obra que publicou em 1598, *Astronomiae Instauratae Mechanica*. Quando o que acabámos de dizer era tudo o que se sabia acerca de realizações práticas da referida invenção noniana, demos por nós numa situação imprevista que merece a pena relembrar. Todavia, antes de prosseguir, gostaríamos de falar um pouco sobre o acaso, mas, mais precisamente, de um tipo de acaso pouco comum. Queremos referir-nos apenas àquilo que nos *acontece agradavelmente, sem procurar*. É como se nos batessem à porta e se desenvolvesse o seguinte diálogo: "É aqui que mora o Sr. António Silva?". "Afirmativo". "O senhor não tem um tio nos Estados Unidos da América chamado Augusto Silva?" "Afirmativo". "Pois bem o seu tio faleceu e deixou-lhe em testamento um milhão de dólares!": Situações como esta são, de facto, muito pouco frequentes.. Curiosamente, houve quem se interessasse por este aspecto do acaso.



Como a imagem do site da IBM, indicada no texto, tem fraca definição, pensou-se esta outra, publicada em 1602, por Tycho Brahe, na obra Astronomiae Instauratae Mechanica.

Horacio Walpole, nasceu em Londres no ano de 1717, descendente de uma ilustre família. Seu pai foi ministro dos soberanos Jorge II e Jorge III e reuniu uma das mais valiosas colecções de arte do seu país. Horácio foi 4º conde de Oxford e possuía uma inteligência superior. Estudou em Eton e Cambridge, viajou por França e pela Itália. Foi membro do Parlamento mas pouco se interessou pela vida política. Foi escritor. A sua obra *O Castelo de Otranto* teve um enorme sucesso no seu tempo. Todavia, algumas vezes, a sua escrita torna-se desconcertante. Num dos seus *Contos Hieroglíficos*, escreve: "Havia antigamente um rei que tinha três filhas – ou seja, teria tido três filhas, se tivesse tido mais uma. Mas seja porque razão for, a mais velha nunca chegou a nascer. Era extremamente formosa, dotada de uma sagacidade viva e falava francês na perfeição – nisto, todos os autores da época concordam, e no entanto nenhum deles afirma que a donzela tenha alguma vez existido."

Todavia, no domínio da escrita, Horácio foi, acima de tudo, um epistológrafo. Não há, talvez, na História da Literatura mundial, alguém que mais cartas tenha escrito. São mais de 3 000 versando os mais variados temas, desde a política ao acontecimento cotidiano e estão publicadas em inúmeros volumes. Tudo lhe serve de pretexto, excepto, o que diz respeito à sua vida íntima. Desta profusão de cartas fazem parte as que endereçou ao seu amigo Horácio Mann, que desempenhava as funções de embaixador de Sua Majestade britânica na Toscana. Na carta, escrita em 28 de Janeiro de 1754, referindo-se a uma agradável descoberta que tinha conseguido, por mero acaso, esclarece o amigo que tinha passado a usar, para o efeito, o vocábulo *serendipity*. E esclarece que foi buscar a ideia a um conto árabe intitulado *Os três Príncipes de Serendipe*, príncipes esses que, quando viajavam, faziam por acidente, descobertas de coisas agradáveis que não procuravam. O termo é relembrado, em 1875, pela revista literária *Notes and queries*, depois é esquecido até entrar nos dicionários ingleses no princípio do século XX e passar a ter uma grande difusão. Veja-se a Internet. Na língua portuguesa o termo só aparece no dicionário de António Houaiss, com a designação serendipidade, termo que foi pela primeira vez utilizado, em 1986, pelo Professor Amorim da Costa na sua obra *Introdução à História e Filosofia da Ciência*.

Agora já estamos em condições para voltar à tal situação que prometemos relembrar e que motivou um curioso caso de serendipidade que, no entanto, demorou algum tempo a concretizar-se. Tudo começou assim. Nós estávamos em Nova York. de regresso de uma missão determinada pela Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses – Vasco Graça Moura era na altura o Comissário Geral -- destinada a averiguar se, uma inscrição descoberta numa gruta da ilha Grande Ábaco, nas Baamas, tinha alguma coisa a ver com viagens pré-colombianas à América. Tinha-nos acompanhado José Encarnação, distinto paleógrafo, que não teve dúvidas em afirmar que a tal inscrição era recente. E, acompanhou-nos também, Hipólito Raposo que iria ser o nosso porta-voz, mas, como vimos continuam por encontrar as razões que levaram o nosso D. João I em sugerir, puxando para

oeste, uma nova posição para o meridiano de Tordedilhas.

Depois de termos deixado as Baamas, fizemos escala em Nova Iorque. O cônsul João Quintela Paixão, que nos tinha ajudado nos contactos com as autoridades da ilha Grande Ábaco, convidou-nos para jantar e lá foi a equipe, desolada, para a residência oficial do cônsul no número 1 W da rua 72. Não adivinhamos onde tínhamos ido parar. Estávamos, simplesmente, no edifício Dakota, talvez o mais famoso da cidade. De facto, nêle têm habitado, ao longo dos anos, inúmeras celebridades e, entre elas, Sharon Tate e John Lennon que ali perderam a vida, este último junto à porta da rua.

Passado algum tempo voltámos a Nova Iorque e, numa tarde livre, fomos rever de dia o edifício Dakota que, de noite, não tínhamos podido apreciar. Construído em 1884 é, de facto, uma construção imponente que faz esquina para o belo Central Park. E, enquanto deambulávamos pelo parque, deparamos com o Museu de História Natural e o Planetário Hayden, que nele está integrado. Não tínhamos a intenção de visitar o planetário mas lembrámo-nos que uma das mais importantes colecções de instrumentos científicos dos Estados Unidos se encontra num planetário, o de Chicago e, por isso, entrámos no planetário que tínhamos junto de nós. Ali havia uma exposição apresentada pela IBM e constituída por máquinas de calcular, umas actuais outras réplicas. Entre elas demos com um quadrante, destinado à medição de alturas dos astros, réplica dum instrumento do passado e que tinha gravado o nónio tal como nosso grande matemático o concebeu. Ficámos entusiasmados. Todavia, estranhamente, a legenda dizia, muito claramente, que se tratava duma réplica dum Compasso de Proporção de Galileo, cujo original se encontrava no Museu de História da Ciência de Florença. Era, certamente, um lapso a corrigir, pois – para nós – o que estava em causa era saber onde, na realidade, estaria o original. Se o conseguíssemos localizar, teríamos, seguramente, encontrado o único instrumento chegado até aos nossos dias, dispondo do nónio concebido pelo nosso grande matemático e fabricado no seu tempo. Seria uma grande contribuição para a História da Ciência.

Ainda tentamos falar com alguém do Planetário que nos pudesse esclarecer sobre o assunto, nada conseguimos, para mais era um domingo e no dia seguinte regressávamos a Lisboa. Foi daqui que nos dirigimos ao Planetário pedindo para transmitir o nosso comentário à IBM. Passado algum tempo recebemos um belo catálogo de uma exposição sobre o Leonardo da Vinci. Nem sequer uma palavra.

Decidimos dirigir nova carta, desta vez à IBM, mas agora tivemos uma resposta bem clara:

"November 15, 1994

Dear Mr dos Reis

I am responding to your letter to IBM concerning the Galileo Porportional Compass.

The Compass is no longer on public exhibition, or available for inspection.

I regret that we cannot be more helpful in your studies.

Sincerely,

Charles E. Pankenier"

Nada a fazer. A IBM, decididamente, não estava interessada em emendar o lapso cometido, nem, tão pouco, em nos ajudar na pesquisa.

Como a legenda situava o original no Museu de História da Ciência de Florença, decidimos dirigimo-nos a Mara Miniati, conservadora daquele prestigioso Museu e que bem conhecemos, porque é membro, como nós, da *Scientific Instrument Society*, de Londres. Contámos-lhe o que estava a suceder e lamentamos o sucedido.

E agora veja, meu caro e paciente leitor, o que nos veio a acontecer e que consideramos verdadeiramente inacreditável! Lá iremos mas, para já, vamos mais uma vez recuar no tempo. Agora são mesmo alguns séculos para ir buscar o fio da meada.

Robert Dudley (1573-1649), duque de Northumberland, era filho do conde de Leicester, que foi ministro e favorito de Isabel I de Inglaterra e de Lady Douglas Sheffield.

Sir Robert teve uma vida atribulada. Foi estudante da Christ Church, Oxford e em 1594, com a idade de 21 anos surge comandante de dois navios que foram para as Índias Ocidentais e à Guiana. Nesta missão explora as bocas do rio Orinoco, no território que é hoje a Venuzuela. Dois anos depois participa na expedição naval contra Cadiz e é feito cavaleiro pela sua bravura. O facto de ser filho ilegítimo cria-lhe complicações e, em 1605, abandona para sempre a Inglaterra, ali deixando mulher e filhos, acompanhado por uma das belezas da época: Elizabeth Southwell. Estabelece-se em Florença, converte-se ao catolicismo, casa-se com a sua nova companheira e, por tudo isto, os seus bens em Inglaterra são confiscados e vendidos.

Na sua pátria adoptiva, é acolhido por Cosme II (1590-1621) gran-duque da Toscana e, depois, fica ao serviço do seu sucessor Ferdinando II (1610-1670), discípulo do grande Galileu, que muito se interessou pelas artes e ciências.

Robert Dudley foi geógrafo e engenheiro naval, tendo desenhado e construído navios para os Medici, recebendo em troca a protecção destes grandes senhores de Florença. Drenou os pântanos entre Pisa e Livorno e construíu o porto de mar que serve esta última cidade. Como demonstração dos seus conhecimentos publica, no fim da sua vida, em 1646-7, *Dell'Arcano del Mare*, um tratado, constituído por cinco partes reunidas em três volumes, que dedica ao gran-duque Ferdinando. Desta obra, de belo aspecto gráfico e preciosas ilustrações, existe um exemplar na Biblioteca da Ajuda, em Lisboa. Nela são apresentados vários assuntos ligados às coisas do mar, como um tratado de estratégia naval, um manual de construção naval, directivas para a edificação de fortificações costeiras, instruções para os navegadores e uma colecção de mapas do mundo, isto para referir apenas o que há de mais importante nesta obra de excepção. Na parte V, consagrada à navegação e instrumentos náuticos, aparece uma gravura de excepcional interesse, porque reproduz um quadrante dispondo o nónio de Pedro Nunes. Pois bem, Dudley possuiu mesmo um instrumento deste tipo, fabricado pelo célebre artífice James Kynuyn.

Este quadrante juntamente com outros instrumentos de Dudley, após a sua morte, torna-se propriedade gran-ducal, para, a seguir, iniciar uma viagem à volta de Florença. De facto, em 1654, a colecção passa para a Galleria degli Uffizi, onde permanece até que, entre 1769 e 1775, é integrado no Museu de Física e História Natural. Em 1930, após a criação do Instituto e Museu de História da Ciência, aqui fica depositado definitivamente[1].

Todavia, o quadrante mencionado não estava em exposição, por se encontrar incompleto e desmontado. Foi Gerard Turner, Presidente da já referida *Scientific Instrument Society* e um dos mais profundos conhecedores de instrumentos científicos que, tendo sido convidado, recentemente pelo Museu para estudar alguns instrumentos do seu património, reuniu as peças separadas do quadrante o que proporcionou, especialmente, a nós Portugueses, a possibilidade de apreciarmos, talvez, o único instrumento dispondo duma das suas mais emblemáticas invenções de Pedro Nunes. Sem dúvida que a serendipidade tem muita força. Neste caso, até aconteceu devido ao desinteresse da IBM, que teimou em não nos ajudar. E, ainda continua no seu site http://www-03.ibm.com/ibm/history/exhibits/attic3/attic3_143.html a manter o Compasso de Proporção de Galileo com uma legenda errada. Perante esta situação decidimos chamar, mais uma vez, a atenção da IBM, escrevendo um artigo no boletim da *Scientific Instrument Society* a que demos o título "Twelve Years Error"[2], pois, atendendo à grande divulgação internacional que tem esta publicação, admitimos que venha a ser lida por alguém ligado à IBM e consigamos obter a resposta que há tanto tempo esperamos. E, além disso, também esperamos que o erro seja emendado e a paternidade do nónio seja devolvida ao sábio Pedro Nunes.

A. Estácio dos Reis
CMG

Notas

[1] É curioso notar que, neste museu, e proveniente do espólio de Dudley, existe um astrolábio náutico do fabricante português Francisco de Goes.Rapozo, que exibe a data de 1608.

[2] O erro já tinha na altura 16 anos mas usamos 14, pois foi só em 1994 que a IBM pela primeira e única vez respondeu a uma carta nossa e, assim, se apercebeu (?) do erro cometido.

X Simpósio de História Marítima

Os mares do Oriente. A Presença Portuguesa "circa" 1507.

Decorreu nos dias 24, 25 e 26 de Outubro, no auditório da Academia de Marinha, o X Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema em título.

Neste ano de 2007 perfazem-se 500 anos sobre o início das relações de Portugal com a Pérsia e a Arábia, formalizadas através da celebração de um tratado assinado por Afonso de Albuquerque e pelos soberanos daqueles dois países, conforme palavras do Presidente da Academia de Marinha, VALM Ferraz Sacchetti na sua alocução na sessão de abertura.

Esta foi presidida pelo Almirante CEMA, contando com a presença, do Adido Cultural, em representação do Embaixador da República do Irão, do Adido de Defesa Nacional, em representação do Embaixador da República de Moçambique, estando presentes também o Vice-Presidente pela classe de História Marítima, Prof. Doutor Contente Domingues, o Presidente da Comissão Científica do Simpósio, Prof. Doutor Dias Farinha, o Presidente do Conselho de Administração do Banco Espírito Santo, diversos Académicos e convidados.

O Presidente da Academia começou por agradecer a presença do ALM CEMA, dos representantes dos Embaixadores, dos conferencistas convidados e outras entidades, especialmente do Cte. António Ricciardi, Presidente do Conselho de Administração do Banco Espírito Santo que mais uma vez apoiou esta actividade académica.

Informou que tinham sido recebidas 16 comunicações apreciadas pela Comissão Científica, e distribuídas por sete sessões, conforme consta do programa do Simpósio.

Por último, agradeceu a presença dos Almirantes, Académicos e todos os convidados, o que significa para a Academia um grande estímulo e muito encorajamento no prosseguir destas iniciativas.

Seguiu-se a conferência de abertura, proferida pelo Prof. Doutor Dias Farinha, subordinada ao tema "*Sobre o início da presença portuguesa no Golfo*", onde se abordaram aspectos diversos da nossa política diplomática na região do Golfo Pérsico e as vicissitudes sofridas nos princípios da nossa presença no Índico.

Deu-se seguidamente início à 1ª Sessão onde foram apresentadas as conferências intituladas "*Memórias recuperadas*" do Dr. José Blanco e "*A mítica fortaleza de Ormuz e mais dois fortes na entrada do Golfo Pérsico*" do Arquitecto João de Sousa Campos.

O primeiro conferente partiu de um texto de Eduardo Lourenço sobre os Descobrimentos Portugueses, apresentado e comentando testemunhos visuais da acção desenvolvida pela Fundação C. Gulbenkian na recuperação e restauro do património histórico de Portugal no Oriente.

Mesa da presidência na Sessão de Abertura.

O Arq.º Sousa Campos debruçou-se sobre os vários núcleos do vasto património construído pelos portugueses, começando por destacar as realizações arquitectónicas no litoral da antiga Pérsia, designadamente a extraordinária Fortaleza de Ormuz, iniciada por Afonso de Albuquerque há 500 anos, e acabando nos expressivos vestígios seiscentistas de Bandar-e-Cong. Na sua comunicação deu a conhecer os traços arquitectónicos actuais dos monumentos em Ormuz, Keshm e Larak que completam o triângulo estratégico do controlo do Golfo Pérsico. Salientou, por fim,

O Prof. Doutor Dias Farinha na conferência de abertura.

o conhecimento que importa trazer a debate sobre todo este património, o que decerto contribuirá para a salvaguarda de valores culturais fundamentais para a compreensão e para o relacionamento das civilizações.

Na tarde do dia 24 decorreu a 2ª Sessão, em que o primeiro orador, a conferencista, Dra. Sepideh Radfar, apresentou o tema "*O Irão na época dos Safávidas*", explicando que o estabelecimento desta dinastia, no início do século XVI, foi um dos eventos mais importantes da história do Irão, período em que o país adoptou o xiismo como religião oficial e se assistiu a um grande florescimento cultural, artístico e arquitectónico.

Seguiu-se a conferência do Prof. Doutor António Manuel Lázaro "*Do descobrimento da Ilha de S. Lourenço*". Na sua comunicação recorreu à documentação disponível e, no rasto de outros investigadores, contribuiu para elucidar o que foi o lento processo do descobrimento da ilha outrora chamada de S. Lourenço, actual ilha de Madagascar.

No dia 25 de Outubro teve início a 3ª Sessão que foi iniciada pela comunicação "*O poder militar das Armadas de Portugal*" apresentado pelo Académico Senhor Manuel Carrelhas. A dissertação versou essencialmente sobre a arquitectura e construção dos navios que constituiram as Armadas que se destinavam à Índia.

A conferencista seguinte Prof. Doutora Maria Cristina Carrington dissertou sobre "*Guarda-te de Martim Afonso – o lado negro da expansão num ensaio histórico de Reinhold Schneider*". Nesta comunicação procurou fazer uma abordagem literária e histórica do "domínio dos mares do Oriente", na perspectiva daquele escritor alemão da primeira década do Séc. XX, grande conhecedor da história e literatura portuguesas.

Seguiu-se a apresentação da comunicação do Cor. Valdez dos Santos sobre "*Afonso de Albuquerque e a sua 1ª viagem à Índia*". O orador descreveu a vida de Afonso de Albuquerque desde a sua infância, das primeiras expedições a Marrocos, das suas navegações e conquistas no Oriente e da sua experiência que lhe permitiu nesta sua 1ª viagem mostrar os seus vastos conhecimentos de marinharia e navegação e, mais tarde, durante o seu governo na Índia, da sua especial intuição para a Marinha e o Mar.

O mestre Fernando Cabral Martins de Almeida dissertou seguidamente sobre "*A consolidação do estabelecimento comercial Luso no Índico*". Para se compreender a dinâmica do estabelecimento comercial dos portugueses no Índico, o orador fez uma brevíssima análise da evolução dessa actividade.

A 4ª Sessão iniciou-se com a dissertação do Doutor Gaspar Rodrigues sobre "*A reorganização da estrutura militar do Estado da Índia com D. João de Castro*".

Seguidamente o 1TEN Carlos Valentim, apresentou a sua comunicação intitulada "*O poder naval turco em meados do séc. XVI num Auto de Inquisição de Lisboa*". Foi com base num documento encontrado na Inquisição de Lisboa que o orador analisou o interrogatório de um cristão-novo à luz das estraté-

X Simpósio de História Marítima

1ª SESSÃO

Presidente – Prof. Doutor António Dias Farinha
Secretário – Dr. João Abel da Fonseca

"Memórias Recuperadas"
– Dr. José Blanco
"A mítica fortaleza de Ormuz e mais dois fortes na entrada do Golfo Pérsico"
– Arq. João de Sousa Campos

2ª SESSÃO

Presidente – Prof. Doutor Contente Domingues
Secretário – 1TEN Carlos Valentim

"O Irão na época dos Safávidas"
– Dra. Sépideh Radfar
"Do descobrimento da Ilha de S. Lourenço"
– Prof. Doutor António Manuel Lázaro

3ª SESSÃO

Presidente – CALM Roque Martins
Secretário – CMG Malhão Pereira

"O poder militar das Armadas de Portugal"
– Manuel Carrelhas
"Guarda-te de Martim Afonso – O lado negro da expansão num ensaio histórico de Reinhold Schneider"
– Prof. Doutora Maria Cristina Carrington
"Afonso de Albuquerque e a sua primeira viagem à Índia"
– COR Valdez dos Santos
"A consolidação do estabelecimento comercial Luso no Índico"
– Mestre Fernando Martins de Almeida

4ª SESSÃO

Presidente – CALM Rui de Abreu
Secretário – Prof. Doutor António Moniz

"A reorganização da estrutura militar do Estado da Índia com D. João de Castro"
– Doutor Vítor Gaspar Rodrigues
"O poder naval turco em meados do séc. XVI num Auto da Inquisição de Lisboa"
– 1TEN Carlos Valentim
"Presença naval portuguesa no Oriente"
– CFR Semedo de Matos

5ª SESSÃO

Presidente – CMG Rodrigues Pereira
Secretário – CFR Semedo de Matos

"Entre a diplomacia e a sobrevivência: o estabelecimento dos portugueses em Sofala no início do séc. XVI"
– Doutora Ana Cristina Roque
"Giovanni da Empoli – navegador, mercador, militar e embaixador. 1503-18"
– Dr. João Abel da Fonseca

6ª SESSÃO

Presidente – CALM Leiria Pinto
Secretário – Doutor Vítor Gaspar Rodrigues

"Alexandre Magno, modelo imperial de Afonso de Albuquerque"
– Prof. Doutor António Moniz
"De D. Luís e dos Turcos – a problemática do Turco numa visão geo-estratégica global na primeira metade do séc. XVI"
– Prof. Doutor Istvan Rakoczi
"O domínio do Índico pelos portugueses na primeira metade de Quinhentos"
– Dr. Filipe Marques de Sousa
"A estratégia que a pólvora impôs no séc. XVI"
– CMG Gomes Pedrosa

7ª SESSÃO

Presidente – CMG Cyrne de Castro
Secretário – CMG Gomes Pedrosa

"Estabelecimentos portugueses na foz do Indus"
– Embaixador Dr. João de Deus Ramos
"O controlo do Índico: o sistema de cartazes e o corso"
– Prof. Luís Filipe Reis Thomaz

Conferência de encerramento

"Políticas e estratégias nos primórdios do Estado da Índia"
– Prof. Doutor João Marinho dos Santos

gias navais e políticas que eram então tecidas em Portugal.

O Cte. Semedo de Matos na sua comunicação "*Presença Naval Portuguesa no Oriente*" apresentou um relato dos processos levados a cabo na tentativa de penetração no vastíssimo mundo comercial do Extremo Oriente, nomeadamente a aprendizagem das rotas marítimas e a tomada de medidas de natureza militar naval, para evitar a penetração espanhola e contrariar ou disputar a acção a alguns pequenos potentados locais, especialmente nas regiões de Samatra, Java e Molucas.

A 5ª Sessão foi iniciada com a comunicação intitulada "*Entre a diplomacia e a Sobrevivência: o estabelecimento dos portugueses em Sofala no início do séc. XVI*" apresentada pela Dra. Ana Cristina Roque. O tema apresentado visou as relações diplomáticas e encontro de culturas à época, e neste contexto, o estabelecimento dos portugueses em Sofala, a sua manutenção enquanto feitoria, e em particular, as relações com que poderia garantir a subsistência das gentes da feitoria.

O Dr. João Abel da Fonseca, apresentou seguidamente a comunicação intitulada "*Giovanni da Empoli – navegador, mercador, militar e embaixador 1503-1518*". O orador considerou ser importante conhecer a vida de homens, que embora estrangeiros, serviram Portugal nas paragens do Oriente, com espírito de missão associado à causa que os impulsiona. Como é o caso deste herói da tomada de Malaca, feitor em Samatra e embaixador na China.

A 6ª Sessão inicia-se com a dissertação sobre "*Alexandre Magno, modelo imperial de Afonso de Albuquerque*" apresentada pelo Prof. Doutor António Moniz.

Foi com base nos escritos – Cartas e Comentários – de Afonso de Albuquerque e nos textos dos cronistas portugueses de quinhentos que o autor apresentou a sua comunicação procurando encontrar linhas de afinidade e convergência entre o modelo imperial de Alexandre Magno e o configurado por Afonso de Albuquerque.

O Prof. Doutor Istvan Rakoczi da Universidade ELTE de Budapeste intitulou "*De D. Luís e dos Turcos*" a comunicação sobre a ameaça turca, com algumas notas ao propósito do Infante D. Luís, desenvolvendo a noção da cruzada mediterrânica versus guerra global.

Aspecto da assistência.

O CMG Gomes Pedrosa apresentou seguidamente uma comunicação intitulada "*A estratégia que a pólvora impôs no século XVI*". O orador explicou com detalhe a revolução técnica da fundição do bronze, a evolução para as novas peças de artilharia que passaram a armar os navios portugueses e os problemas resultantes do consumo de maior quantidade de pólvora, que também atingiam as novas fortalezas.

A 7ª Sessão iniciou-se com a comunicação do embaixador Dr. João de Deus Ramos intitulada "*Estabelecimentos portugueses na foz do Indus*" em que focou a criação dos estados da Índia e do Paquistão, as relações luso-paquistanesas e seus antecedentes, e o fim da presença portuguesa na foz do Indus em finais do séc. XVII.

Seguiu-se a comunicação do Prof. Doutor Luís Filipe Reis Thomaz subordinada ao tema "*O Controlo do Índico: o sistema de cartazes e o corso*". Explicou como era controlado o tráfego marítimo, como se fazia a emissão de "cartazes" (ou salvocondutos) dos navios reputados como amigáveis para os preservar das pilhagens dos corsos.

A iniciar a Sessão de encerramento, o Prof. Doutor Contente Domingues, perorou acerca dos pontos principais focados pelos vários oradores, salientando alguns dos mais susceptíveis de controvérsia e portanto de polémica.

O Prof. Doutor Marinho dos Santos da Universidade de Coimbra, membro da Academia, proferiu a conferência de encerramento sobre "*Políticas e estratégias nos primórdios do Estado da Índia*", tendo abordado pontos de muito interesse sobre a presença portuguesa naquelas paragens, focando as políticas e as estratégias que foram sendo seguidas, inspiradas ou em conceitos ditados pelas circunstâncias locais ou regionais ou, então, prosseguindo as orientações recebidas do longínquo Reino.

O VALM Ferraz Sacchetti encerrou o Simpósio, agradecendo a colaboração de todos e enaltecendo os ensaios apresentados, regozijando-se pela forma como tinha decorrido e relembrando que o XI Simpósio da História Marítima se encontra previsto para o ano de 2009.

(Colaboração da Academia de Marinha)

São Francisco Xavier: um percurso até à Índia.

Panorama de Lisboa e partida de S. Francisco Xavier para a Índia.
Autor desconhecido – Séc. XVIII. Noviciado da Cotovia, MNAA.

Parecerá, à primeira vista, surpreendente que a figura de S. Francisco Xavier surja relacionado com a Marinha de D. João III, mas há razões importantes para que tal aconteça. Em boa verdade é incontornável a observação do seu percurso até Portugal, à Índia e ao Extremo Oriente, porque ele revela uma faceta do espírito com que as viagens ultramarinas foram encaradas na Europa, permitindo analisar uma fonte privilegiada dessas mesmas viagens, como é a vastíssima correspondência dos jesuítas para os seus superiores na Europa. São relatos regulares e pormenorizados da vida quotidiana e dos quadros sociais onde circulavam os navios e marinheiros portugueses, permitindo uma excelente reconstrução dos espaços que foram palco da aventura quinhentista. Comecemos, pois, por observar o percurso de um missionário estrangeiro do século XVI, tentando compreender como ele próprio foi fascinado pelas navegações portuguesas e como lhe foi crescendo a vontade de viajar até ao Oriente.

Francisco nasceu em 1506, no "solitário castelo" de Xavier, encravado num pequeno penhasco ,sobranceiro a uma passagem estratégica entre Navarra e Aragão, sobre caminhos danados e terríveis, onde invernos gelados e sombrios alternavam com verões de sobressalto, marchas de soldados e pilhagens. Com 19 anos partiu para Paris onde começou a estudar filosofia no Colégio de Santa Bárbara, provavelmente com a secreta ambição de vir a ocupar um elevado cargo eclesiástico, para o qual chegou a ser convidado alguns anos mais tarde, mas que recusaria liminarmente. O Colégio de Santa Bárbara era um dos muitos colégios da Universidade parisiense, situado no coração do Quartier Latin, muito perto dos mais importantes acontecimentos culturais vividos pela Europa do princípio do século XVI. Dirigia-o um prestigiado prelado português, de nome Diogo Gouveia, natural de Beja, figura muito próxima do rei D. João III, de quem obteve o financiamento para várias bolsas de estudo destinadas a jovens portugueses. Gouveia foi uma figura notável, com um prestígio académico de grande relevo, e um papel determinante nas relações entre Portugal e a França numa altura em que as rivalidades entre Carlos V e Francisco I punham permanentemente em perigo a neutralidade portuguesa.

O Colégio de Santa Bárbara foi um dos mais reputados de Paris, colocando-se no centro dos mais importantes debates da época. Nele leccionou, por exemplo, a figura de Jean Fernel, ilustre matemático que publicou, nos anos vinte do século, várias obras de matemática e astronomia, onde referiu com particular atenção a prática náutica portuguesa. E Francisco Xavier presenciou tudo isto, como presenciou também o violento debate entre Beda e Erasmo, no auge dos conflitos entre católicos e reformadores que levou à prisão e à morte muitos apaixonados defensores de ambas as partes. Foi, aliás, neste ambiente que nasceu o grupo de estudantes e mestres da faculdade parisiense que, sob o patrocínio espiritual de Inácio de Loyola, se reunia mensalmente junto a uma capela erigida no suposto local do martírio de Saint Denis, na colina de Montmartre [de Mont Martyr ou monte dos mártires], onde juraram os votos que viriam a ser a base da Companhia de Jesus. Um dos participantes foi o português Simão Rodrigues de Azevedo, que também frequentara o Colégio de Santa Bárbara.

Em 1534 Inácio deixou Paris e, em 1536, os restantes companheiros partiram também com o objectivo de alcançar a Terra Santa em peregrinação. Atravessaram todo o continente e alcançaram Veneza no princípio de 1537, esperando poder embarcar num navio que os levasse à Palestina. O Mediterrâneo vivia, contudo, sob a ameaça turca e a república veneziana não escapou ao bloqueio dos navios de Barbaroxa. Tiveram de ficar por Itália, centrando a sua actividade em Roma, onde se colocaram à disposição do Papa Paulo III, esperando o reconhecimento pontifício da congregação que queriam formar.

Ali se encontravam quando lhes chegou o convite para levarem a sua acção missionária à Índia, supondo-se que na origem deste pedido esteja uma carta do bispo D. Jerónimo Osório dirigida ao velho perfeito de S. Bárbara, Diogo Gouveia, onde falava da conversão dos malabares e das carências de quem desenvolvesse a acção missionária. O conteúdo da carta foi enviada a Simão Rodrigues, e entusiasmou o grupo de jovens padres recém-ordenados que procuravam uma missão de grande vulto. D. João III formalizaria, entretanto, o convite por carta que fez chegar a Inacio, através do embaixador português em Roma, D. Pedro de Mascarenhas. Foi decidido que partiria de imediato para Lisboa, por via marítima, e outro padre deveria vir com o próprio D. Pedro, por terra, quando este regressasse à pátria. A primeira escolha recaiu sobre Nicolas Bobadilla, um jovem de nacionalidade castelhana, ausente no reino de Nápoles, mas a doença deste fez com que avançasse Xavier, que aceitou a decisão com grande entusiasmo e esperança.

Em Julho de 1540 chegou a Lisboa, foi recebido pelo rei e alojado com Simão Rodrigues numa casa situada no Rossio, Em frente ao Hospital de Todos os Santos e perto do palácio dos Estaus, onde vivia o rei. D. João III ficou bastante impressionado com a dimensão intelectual e humana dos dois jesuítas, e pretendeu que eles ficassem em Portugal, com o objectivo de fundar em Coimbra um colégio de estudantes à imagem de Santa Bárbara. Foi trocada correspondência com Roma, tendo em vista os novos planos do rei português, decidindo-se que Simão ficaria em Portugal, mas Xavier partiria para a Índia tão breve quanto fosse possível. Assim aconteceu na armada do ano de 1541, no navio de Martim Afonso de Sousa, que ia destinado ao cargo de governador. Começava a peregrinação oriental de S. Francisco Xavier que terá continuidade na próxima revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

PRESIDENTE DA COMISSÃO DO DOMÍNIO PÚBLICO MARÍTIMO

● Em 27 JUL07 teve lugar no Gabinete do ALM CEMA a cerimónia de tomada de posse do novo Presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo o VALM António Carlos Rebelo Duarte. Com a presença das mais altas entidades da Marinha e vogais da Comissão, representantes dos diversos departamentos ministeriais e organismos do Estado e presidida pelo ALM CEMA que começou por condecorar o anterior Presidente, CALM Espadinha Galo com a Medalha Naval de Vasco da Gama.

Foto 1SAR FZ Pereira

Das palavras do novo Presidente é de realçar: a necessidade de continuar a contar com a colaboração de personalidades de reconhecido mérito que têm contribuído com o acervo de estudos e pareceres em sede do Domínio Público Marítimo devidamente valorizados pelos departamentos do Estado. O papel da Comissão cumpre-se na defesa do interesse público e na protecção dos direitos dos particulares.

Falou depois o Alm Melo Gomes sendo de referir:

"... As funções em que hoje fica empossado representam um elo indissociável entre a Marinha/Autoridade Marítima Nacional e o País no que respeita ao ordenamento do território e ao respeito pelo património comum mais valioso, a estreita faixa de confluência entre o mar e a terra."

e mais adiante *"Estou certo que o gosto pelo estudo e pela investigação que o Sr Alm sempre cultivou, aliadas ao conhecimento das coisas do mar e à sua reconhecida capacidade de liderança são razões de sobra para conseguir reunir o largo leque de personalidades que constituem a Comissão, á volta de um mesmo objectivo: o de continuar a ser uma pedra basilar na defesa do interesse comum e do ordenamento da faixa litoral, assim honrando a Autoridade Marítima e a Marinha ..."*

O VALM António Carlos Rebelo Duarte concluiu o curso da EN 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 Introdutory Course", o CGNG, o "Ace Staff Officers Orientation Course", "Perspectivas do Islão", o "International Defense Management Course", e o CSNG.

Exerceu cargos diversos em Unidades em terra e no mar, tendo comandado o NRP "Argos" (em comissão na Guiné), e os NRP's "Honório Barreto" e "Jacinto Cândido". 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 e nomeado Comandante da Escola Naval. Promovido ao actual posto de VALM e em JUL02 tomou posse como Director do ISNG até à sua extinção, altura em que passou à Reserva.

Da sua folha de serviço constam vários louvores e condecorações.

DIRECTOR DO SERVIÇO DE PESSOAL

● No passado dia 3 de Maio, no Gabinete do Superintendente dos Serviços do Pessoal (SSP), realizou-se a cerimónia de tomada de posse do novo Director do Serviço de Pessoal, o CMG Bonifácio Lopes, conferida pelo SSP, VALM Ferreira Pires. Estiveram presentes os directores e chefes na directa dependência da Superintendência, diversos oficiais, além do pessoal que presta serviço na Direcção do Serviço de Pessoal (DSP).

Foto CAB L Figueiredo

No seu discurso, o VALM SSP começou por revisitar o período em que o CALM Correia Gonçalves exerceu o cargo, elogiando o seu desempenho, com especial destaque para a dinamização do Gabinete de Gestão de Carreiras.

No que às linhas de orientação para o novo director do Serviço diz respeito, o VALM SSP identificou um conjunto de desafios, de que se destacam: A gestão das necessidades, expectativas e exigências dos destinatários; Rapidez na resposta e decisões; Mais informação e proximidade gestor/gerido; Condições de trabalho mais evoluídas; Flexibilidade nos métodos de planeamento/execução face à imponderabilidade das decisões de nível político; Desenvolvimento de metodologias de trabalho de nível transversal às diferentes áreas funcionais; Prática permanente da solidariedade institucional.

Usando da palavra, o CMG Bonifácio Lopes agradeceu a confiança nele depositada, afirmando a sua plena consciência da plêiade e da complexidade das tarefas que o aguardam, designadamente o grande desafio que hoje se coloca à Marinha para a gestão criteriosa, cuidada e racional dos seus RH's e, no futuro próximo, não se prospectiva facilidades, antes pelo contrário.

O CMG António José Bonifácio Lopes frequentou o Curso de Marinha da EN e especializou-se em Navegação e possui, entre outros, o CGNG e uma Pós-Graduação no Naval Command College (NWC-EUA).

Esteve embarcado em várias Unidades Navais, tendo comandado os NRP's "Limpopo" e "Álvares Cabral". Foi Oficial Imediato dos NRP's "Quanza" e "Álvares Cabral" e desempenhou funções de Chefe do Serviço de Navegação nos NRP'S "Alm Gago Coutinho", "João Belo" e "Sagres".

Em terra desempenhou funções de Instrutor de Cálculos Náuticos na EN, e exerceu os cargos de Chefe da Divisão de Métodos de Navegação no IH, Chefe do Serviço de Instrução e Treino/Chefe do Departamento de Treino e Avaliação na Flotilha, Comandante da Esquadrilha de Escoltas Oceânicos, TC-740 *Branch Head, Scientific Programms of Work Coordination*, no HQ SACT, (EUA).

Durante o desempenho de funções na Flotilha e na Esquadrilha de Escoltas Oceânicos exerceu em acumulação, respectivamente, os cargos de CEM e de Comandante do Grupo-Tarefa Naval português.

Desempenhava, desde JUN06, o cargo de Chefe da Repartição de Oficiais.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

Histórias de um velho marinheiro aviador nos E.U.A. na década de 50

Em Julho de 1956, depois de ter vindo da Índia no "Faial", fui chamado à Superintendência do Pessoal onde me foi perguntado se era voluntário para ir para os E.U.A. afim de frequentar o curso de Defesa de Portos em S. Francisco da Califórnia. Escusado será dizer que a idéia de ir para a costa leste era demasiado tentadora para que quaisquer outras considerações mais avisadas me levassem a reflectir melhor naquilo que isso traduziria para o meu futuro naval, de maneira que, de imediato, respondi afirmativamente. Iria também comigo o 2TEN João Carlos Sherman de Macedo Alvarenga, meu camarada de Escola Naval do curso à minha frente.

Depois das habituais formalidades que uma deslocação desse tipo sempre acarreta, recebemos guia de marcha para a embaixada de Washington e, a 28 de Julho, embarcávamos na Portela de Sacavém a bordo de um Constellation da TWA que, na época, representava o que de mais avançado havia em transporte aéreo. O que hoje é uma rotina sem interesse e até aborrecida, com os demorados despachos de bagagem e as apertadas exigências de segurança até ao embarque, era, nessa altura, um processo muito mais simples mas igualmente muito excitante para quem nunca tinha viajado de avião comercial. A viagem era demorada, com escala em Sta. Maria onde o avião abastecia e durava, no total, cerca de onze horas! Mas dava direito a um diploma assinado pelo "Executive Vice President of TWA" que autenticava que o Sr. Fulano de Tal "Hath flown the Aerial Course by Twa Skyliner over Oceanus Atlanticus" na data tal, de Lisboa para New York, etc. Ainda hoje o conservo. Actualmente, o transporte aéreo em certas companhias mais expeditas é como andar de autocarro com o bilhete comprado a bordo...

Chegados a Nova York tudo nos parecia fantástico, moderno, eficiente e grandioso e, embora já lá tivesse estado, primeiro na viagem de cadetes do 2º ano, a bordo do Gonçalves Zarco e, depois, já 2TEN, a bordo do S. Brás, a estadia com perspectivas de uma longa permanência sempre tinha outro sabor. Apresentámo-nos num departamento da Marinha encarregado das formalidades de chegada dos elementos estrangeiros da NATO e não só, que transitavam para os vários destinos e, face ao adiantado da nossa chegada relativamente à data de início do curso, sondámos o funcionário que nos recebeu (civil) sobre a possibilidade de atravessarmos o País, até à costa leste, de combóio. Assim teríamos oportunidade de passar pelo seu interior. O orçamento da viagem de avião cobria, em excesso, o custo daquela pretensão e assim foi-nos logo autorizada a mudança. Embarcaríamos no famoso "Santa Fé" três dias depois. Alojámos num hotel da Rua 42 e, para além do óbvio turismo diário eu, que nessa idade apreciava o bom jazz, passei aquelas noites num clube nocturno onde as "jam sessions" eram, de facto, notáveis!

O Constellation, *topo de gama à época.*

Diploma.

No dia da partida, da famosa Central Station, verificámos que as "roomettes" que nos tinham sido atribuidas eram muito confortáveis com um compartimento em que um óptimo "fauteille" se desdobrava, à noite, em cama e, num pequeno anexo, tinhamos a necessária casa de banho. Muito mais cómodo que o avião! As refeições eram tomadas no vagão restaurante e, durante o dia, a paisagem era apreciada nas poltronas do "vista dome" que era uma área envidraçada por cima do tecto das carruagens permitindo uma visão total do exterior.

Aí começaram as nossas patadas na gramática... É claro que a sensação de liberdade de expressão permitida a dois indíviduos que falam uma língua que ninguém entende, leva, por vezes, a excessos inconvenientes... E foi assim que, a certa altura, uma respeitável senhora, de idade avançada, veio ter comnosco e disse: "Eu não percebo o que os senhores estão a dizer mas aquela jóvem sentada ao meu lado fica muito corada com o que está a ouvir!" A jóvem era brasileira e não devia nada à beleza para além de exibir uma capilaridade excessiva em lugar onde não devia ter nenhuma... e os nossos comentários não a pouparam! Felizmente o episódio deu-se no início da viagem o que nos permitiu, durante os dias seguintes, enchê-la de amabilidades e fazê-la esquecer aquela triste entrada! Afinal, a moça compensava a ausência de beleza com grande simpatia e, até ao nosso destino, foi uma companhia encantadora! Depois de uma paragem em Chicago que nos permitiu uma curta volta pela cidade, seguimos viagem chegando a S. Francisco três dias depois.

A nossa Escola era em Treasure Island para onde rápidamente fomos despachados e alojados nos habituais B.O.Q. (bachelor officers quarters), aguardando o início do curso que começava na semana seguinte. A ilha ficava no meio da baía ligada por pontes a S.Francisco, por um lado e a Oakland pelo outro. À frente da mesma ficava a ilha prisão de Alcatrás, nesse tempo ainda a funcionar. Logo nesse fim de semana apareceu na base uma senhora que pertencia a uma qualquer organisação de recepção de oficiais estrangeiros e nos convidou para a acompanharmos a um "barbecue" numa "farm" de pessoas amigas. Assim, mesmo antes de iniciarmos as actividades profissonais, começámos com as sociais, não menos interessantes. E também a comunidade portuguesa se preocupou, desde logo, em nos apaparicar e, pouco tempo após a nossa chegada, eramos convidados para vários eventos sociais no âmago da mesma.

Mas, especial mesmo, foi a amizade do nosso compatriota Adriano da Silva. Português emigrado para os E.U.A., fizera, em Portugal, o curso do Instituto Industrial que nessa época

New York – 5ª Avenida.

Santa Fé.

Sacramento.

dava origem aos chamados engenheiros auxiliares. No seu primeiro emprego na Califórnia, numa empresa de equipamentos hidráulicos, foi-lhe pedido que desenhasse o esquema de uma determinada válvula de pressão. Assim fez, utilizando os ensinamentos do seu curso português com o rigor necessário e todas as cotas e detalhes aplicáveis a tal tarefa. Só o espanto do seu chefe americano o fez compreender que o rigor com que eles trabalhavam estava muito longe da perfeição portuguesa do seu trabalho! Escusado será dizer que a sua ascensão profissional foi rápida e, quando o conhecemos era sócio principal numa enorme empresa de máquinas industriais. Pergunto a mim mesmo se, hoje em dia, com a eliminação dessas estruturas do ensino nacional, ficámos a ganhar e se um exemplo como este ainda seria possível...

Pois o nosso amigo Adriano entendeu (e muito bem!) que dois portugueses na Califórnia, sem carro, não iam a parte nenhuma! E empresta-nos um dos seus carros, um Studebaker de seis cilindros que fez as nossas delícias até nos virmos embora. Ou melhor, fez mais as minhas porque o Alvarenga não tinha carta de condução. Por vezes, trocávamos esse carro pelo outro, uma moderna "station" Mercury, só em ocasiões especiais. Nesta altura já o embate inicial de admiração incondicional por tudo o que era americano se começava a transformar numa apreciação mais exigente e menos tácita. Começavamos a ter a sensação de que nós é que tinhamos capacidade para nos desembaraçarmos de complicações com o nosso habitual "desenrascanso" e que os americanos apenas resolviam os seus problemas com todos os procedimentos estritamente "by the book".

Mas regressemos à Escola e vejamos como funcionava. Os "alunos" eram de várias nacionalidades, para além de nós, desde espanhóis até paquistaneses passando pelos coreanos do Sul. Os postos, entre os estrangeiros, iam de 2TEN até Lt./commander (caso de um dos espanhóis) e eram todos oficiais de carreira. Já com os americanos a situação era totalmente diferente sendo todos "non regular" (milicianos na nossa terminologia) e não mais graduados que "midshipman", de uma maneira geral mais novos que o resto do grupo. A apresentação do curso foi feita pelo único oficial de carreira presente, Mr. Blanc, Lt./jg. USN, que nos apresentou os instrutores, normalmente todos "sargeant" ou "Chief master/sargeant". Esse facto desiludiu-nos um bocado (ao Alvarenga e a mim). Então, que diabo, aquilo era um curso para oficiais ou para sargentos? Mas em breve compreederíamos a questão que, aliás, se viria a confirmar, mais para diante, em circunstancias diferentes que também relatarei.

O curso versava a Defesa de Portos e compreendia, fundamentalmente, o estudo dos diversos equipamentos de detecção e combate à infiltração inimiga fora da área porto,dentro do mesmo, protecção próxima do material navegante nele estacionado e instalação desses equipamentos. Compunha-se de uma parte de estudo teórico seguida, à boa maneira americana, de um intenso contacto físico com o material e procedimentos práticos da sua instalação que eram efectuados na baía. Recordo-me

O Curso.

da demonstração da explosão imensa de uma mina submarina, já no mar, à entrada da baía. Essas minas, que eram cilindricas com um tamanho descomunal, formavam uma "patern" semicircular à entrada do porto e eram accionadas eléctricamente de acordo com as indicações dos sonares "Herald", submarinos, instalados no fundo.

Sem dúvida, os instrutores sabiam muito bem o que andavam a fazer e transmitiam os ensinamentos com simplicidade e clareza. Percebemos que eram profissionais muito experientes e competentes e a sensação inicial, provocada na apresentação do curso, rapidamente se desvaneceu.

Quando, já totalmente ambientados, nos sentíamos perfeitamente à vontade dentro do curso e com a juventude própria das nossas idades e dos ainda mais jovens americanos, começaram as habituais partidas sempre presentes em aglomerados desta natureza. Os almoços eram no Mess Hall dos oficiais, em regime de *self service* e a comida era boa mas muito ao gosto americano. Lembro-me das risadas dos funcionários filipinos que serviam os pratos ao balcão quando, face ao milho que, habitualmente, fazia parte dos acompanhamentos, nós exclamávamos: "That`s chicken stuff ! we don`t want that!".

Comnosco comia sempre o Cwo (chief warrant officer) Lal Khan, paquistanês que, tendo vindo de sargento, era um homem já mais vélho. O nosso amigo Khan temperava sempre a sopa com pimenta o que nos intrigava bastante. Resolvemos pregar-lhe a partida e um dia, aproveitando uma sua distracção (provocada, claro...), despejámos-lhe o pimenteiro na sopa e ficámos à espera. Então não é que aquele malandro come a sopa toda e comenta que está muito bem temperada! Afinal os gozados fomos nós... O Cwo Khan regressou ao Paquistão no fim do curso de "Harbour Defense" e, soubemo-lo depois, foi um verdadeiro herói ao salvar vários passageiros no acidente aéreo em que esteve envolvido o Skymaster em que regressava. Só parou quando as queimaduras graves de que foi vítima o impediram de continuar.

Fazendo parte do intercâmbio cultural, como não podia deixar de ser, os americanos (os alunos, entenda-se...) foram-nos instruindo na arte da utilização do "slung" nacional e nós, claro, fomos-lhes ensinando o bom vernáculo português (o mais denso e pesado). Ao fim de algum tempo já todos tinhamos trocado toda a escala do respectivo palavreado sem restrições de qualquer espécie. O Alvarenga e eu chegávamos às aulas normalmente no último minuto antes do instrutor. Era uma forma de descontracção à portuguesa embora sempre dentro do rigor exigido. Qual não é o nosso espanto, um dia, quando, ainda no corredor de acesso, começámos a ouvir um côro bem ensaiado e unísono clamando, em português, as piores obscenidades que se possam imaginar! Claro que a nossa entrada na sala foi vivamente aclamada no meio de estrondosas gargalhadas!

Ao longo do tempo, como é natural nestas situações, foram-se criando amizades mais sólidas e, comnosco, alinhava sempre o midshipman Steven Boyle que, claramente, destoava pela positiva do conjunto "rag tag" dos outros americanos. Com ele conhecemos outros jovens da sociedade civil, pessoal amigo com quem privámos em agradáveis tardes e almoçaradas. Através desses contactos, tivemos acesso a eventos desportivos na Universidade de Stanford onde, pela primeira vez, assistimos a partidas de "rugby" e à actuação vistosa e engraçada das "marjorette girls" de cada facção. Até um índio verdadeiro com plumagens a rigor fazia parte do show. Nos tempos livres, fazíamos excursões automobilísticas pelos principais pontos turísticos ao nosso alcance. Recordo a beleza natural do Lake Tahoe, o parque das sequóias gigantes e a própria cidade com o "Telegraph Hill", o "Fisherman`s Wharf", o "Embarcadero", as "Seal Rocks" etc. Com um camarada da USAF, que era navegador nos então secretos B-36, fomos até Sacramento no intuito (gorado...) de ver aqueles aviões. Ficámos pelas vis-

Intercâmbio social.

tas da cidade! Também o "Basilon", cinema da base, era distracção nocturna procurada.

No intervalo entre cursos esteve de visita a S. Francisco o (na altura) CMG Sarmento Rodrigues com as guarnições que iriam receber as duas fragatas da classe Corte Real. Tivemos ocasião de confraternisar com os nossos camaradas e recordo até que, uma vez, levei ao seu destino o CFR Vieira Lopes, que fora meu Comandante a bordo do Vouga, numa qualquer situação de falta de tempo.

Como complemento do curso seguia-se um estágio em Tiburon, pequeno "Naval Depot" na margem Norte da baía, especialmente dedicado às actividades relacionadas com as "Nets and Booms". Por circunstâncias que me transcendem ou de que já não me lembro, éramos apenas três os alunos desse estágio: o Alvarenga , eu e o midshipman Covington da U.S. Navy. Esta situação era, sem dúvida, muito agradável. O staff de instrutores era formado por oficiais de carreira e o ambiente mais descontraído e informal. O instrutor principal era um 1TEN, obviamente mais velho que nós e respeitável sob todos os pontos de vista. Qual não foi o nosso espanto quando, uma noite em que saímos para ir tomar umas bebidas a um bar da vila, deparámos com o nosso bom 1TEN atrás do balcão a fazer de barman! Nós ficámos embaraçados mas rapidamente nos apercebemos de que quem estava à beira de fazer figura de saloio eramos nós! o nosso amigo, com a maior das naturalidades, cumprimentou-nos, perguntou o que queríamos tomar e tendo-se apercebido do espanto que procurávamos ocultar a todo o custo explicou, calmamente, que à noite, fora das horas de serviço tinha aquele "job" que, para além de divertido, lhe dava bons dividendos! Aí nós começamos a compreender que, para os americanos, qualquer trabalho honrado é válido para qualquer pessoa... Que diferença (para melhor!) da mentalidade portuguesa...

Outro ensinamento que nos foi dado aprender relacionou-se com a tal primeira sensação inicial relativa aos instrutores. A certa altura apareceu uma campanha de segurança rodoviária e o Comandante decidiu que todos os oficiais deveriam assistir a um *briefing* feito por dois polícias de trânzito. Mais uma vez comentámos "mas o que é isto? agora até temos que aturar os chuis do trânzito!" (não esqueçamos que as mentalidades nessa época de 1956 não eram iguais às de hoje...) A verdade é que, mais uma vez, o briefing foi, não só, muito interessante e elucidativo, como a craveira profissional dos "police officers" era de facto brilhante. A partir daí os restícios de falso orgulho ainda presentes desapareceram de vez! E, mais uma vez, confirmámos o respeito americano por qualquer tipo de trabalho honrado.

Entretanto, aproximava-se o fim do estágio, quando fomos informados que o ciclo completo dos cursos de "Harbour Defense" e "Nets and booms" incluia a parte de "Operations" que era, afinal, o que, verdadeiramente, interessaria a oficiais em funções de comando na Defeza de Portos. O meu amigo Alvarenga contactou o Estado-Maior da Armada expondo a situação e sugerindo que deveriamos completar o ciclo, o que foi imediatamente aceite e implicava a nossa permanencia até concluir aquela última fase. Mas surgia um problema: seria necessário esperar cerca de um mês pelo início deste último curso e não nos parecia correcto estarmos todo

Sonares Herald e minas.

aquele tempo sem fazer nada! Por sugestão do Comandante da Escola poderíamos fazer, igualmente, dois minicursos de "Fire Fighting" e "Damage Control" que coincidiam com aquele intervalo. E, obtidas as respectivas autorizações, lá iniciámos mais estas duas actividades.

O "fire Fighting" provou ser uma experiência intensa e altamente exigente em termos físicos. O objectivo era o controle e extinção de incendios a bordo de navios e portaviões onde o combustível era constituído por óleo e gasolina de 100 octanas derramados sobre uma vasta superfície, limitada por uma pequena borda a toda a volta por forma a manter o líquido contido nessa área e tudo isto no interior de uma estrutura supostamente correspondente a um espaço interior, confinado, de um navio. O "fire party" era composto por dois grupos de indíviduos encabeçados, cada um, pelo seu chefe que manobrava a boca da enorme mangueira. Um grupo orientava a mangueira superior, acima das cabeças do "fire party" a qual mandava um poderosíssimo jacto em forma de spray que mantinha as chamas altas para além do grupo. O outro manejava a outra mangueira com um fortíssimo jacto concentrado apontado à base das chamas que ia empurrando para um canto até as encurralar e extinguir.

Exercício com bóias.

Parece fácil assim descrito mas, na realidade, era um trabalho árduo, difícil e perigoso. Para começar, quando os jactos eram iniciados, os grupos tinham que estar bem seguros porque a força da água exercida nas mangueiras era de tal ordem que podia derrubar um grupo menos atento. O chefe do grupo de spray (que atacava na posição erecta dos corpos) era o mais sacrificado ao receber, em cheio, os fumos densos irrespiráveis e sufocantes (não levávamos máscaras...). Por mais de uma vez tinha que ser substituído pelo membro seguinte da mangueira por estar perto de asfixiar. Já o "salvamento do piloto" era menos violento por ser ao ar livre mas, quando se retirava o corpo do mesmo (boneco de amianto) do avião (mockup) ainda em chamas (embora já controladas) deitava tanto fumo que a ser verdadeiro não devia sair com vida!

Outro exercício (o labirinto) consistia em descer, supostamente à noite, pelo interior da ponte de um navio que fora atingida, sem iluminação ("destruída") e com o ambiente saturado de gases tóxicos letais! (e os instrutores afirmavam que era mesmo real!) Levávamos máscaras com provisão de oxigénio com tempo limitado que poucos minutos antes de se esgotarem emitiam um aviso sonoro. A descida, totalmente às escuras, era facilitada por um fio que a acompanhava e que não deveria ser perdido em circunstância nenhuma (o fio de Ariadne!).Eu fora nomeado para liderar um pequeno grupo de praças que desceriam comigo. Tudo bem até que, a meio caminho, começo a ouvir o aviso da máscara do indivíduo que me seguia, exactamente no sítio em que o fio se interrompia e era necessário dar x passos em determinada direcção. Com a preocupação de que o oxigénio restante dele não chegasse até ao fim tive um momento de hesitação, ao voltar-me para trás, suficiente para que, quando retomei a marcha não reencontrasse o fio! Foi um momento de aflição que nunca mais esqueci! Mas enfim, lá o reencontrei e o resto da descida foi feito em passo acelerado até ao ar livre salvador! Hoje penso no gozo dos instrutores quando lhes relatei o sucedido... (Gases asfixiantes? uma treta!)

Igualmente interessante, embora menos exigente em termos físicos, era o "Damage Control". Tratava-se, lógicamente, de reparar as avarias a que um navio estava sujeito quando atingido por fogo inimigo. Estávamos num convés abaixo da linha de água e os tiros certeiros eram exemplificados por uma poderosíssima martelada dada pelo instrutor com um pesado malho de ferro no casco do navio. Àquelas sucedia-se, sempre, uma entrada de água a jorros pelos supostos buracos abertos que tentávamos vedar com o material dísponível, madeiras, lonas, desperdício, estacas, etc. É claro que o exercício acabava por ser uma corrida nossa contra as marteladas do instrutor cuja frequência dependia da disposição daquele! E das duas uma, ou conseguíamos manter o nível da água abaixo das coxas e o navio estava salvo, ou começava aquela a

subir-nos pela cintura acima e o navio estava perdido! É óbvio que o único inconveniente era sairmos dali enxarcados...

E assim chegou, finalmente, a hora do curso "Operations". Curiosamente, sempre que mudávamos de actividade, nunca íamos encontrar os mesmos camaradas de curso... Mas, em contrapartida, surgiam novas surpresas por vezes bem interessantes. Nesta nova fase do ciclo um dos "alunos" era um Lt./commander japonês. Já ao longo do curso falou-se em Pearl Harbour, nas defesas do porto e no ataque japonês que, como se sabe, foi precedido por uma mal sucedida penetração por "midget submarines". O instrutor, já não muito novo, começou a contar que , embarcado num destroyer, estivera a atacar, com bombas de profundidade, ecos submarinos detectados pelo sonar do navio. O japonês diz: eu sei porque estava lá, pertencia à guarnição de um desses submarinos que conseguiu sobreviver! E palavra puxa palavra concluiram que o destroyer tinha atacado o seu submarino, embora sem sucesso (como era evidente...).

Este curso foi, de facto, a parte mais importante de todo o ciclo em termos de aplicação futura por um oficial em funções de comando. Essencialmente tratava do planeamento integral da defesa de um porto e condução das operações em ambiente de conflito. Os participantes eram divididos em pequenos grupos e iniciavam os trabalhos sobre um porto à escolha. Claro que o meu grupo escolheu Lisboa e o planeamento foi feito sem restrições orçamentais pelo que, se o estudo se tornasse realidade o nosso porto principal seria, sem dúvida, inexpugnável por mar ! Quando, mais tarde, já no continente, fui destacado para o Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa tive que me limitar a sonhar em como seria interessante poder aplicar à realidade o que aprendera lá fora... Ficámos pelos "Nets and Booms" e já não foi mau.

E enfim, para terminar esta já longa conversa resta-me recordar o último episódio hilariante que encerrou as nossas actividades em terras americanas. Regressámos a Nova York em Fevereiro de 1957, na Pan American, e passámos alguns dias de intervalo naquela cidade, que diferiam dos da chegada porque, nessa, tratava-se de dois "bimbos" ignorantes das coisas da terra do Tio Sam e, na partida, já se tratava de dois "experts" a quem "os américas" não vinham ensinar nada, antes pelo contrário tinham muito para aprender comnosco!

O nosso vôo de regresso, também num DC-7, estava marcado para depois do almoço a horas que já não recordo. Depois de nos termos apresentado, no mesmo departamento que à chegada, com farda um e espadas (era assim...) marchámos para o aeroporto onde chegámos com grande antecedência. Feito o despacho (simples nesses tempos...) resolvemos ir almoçar no respectivo restaurante e, depois de retirarmos o talim e encostarmos as espadas a um canto, iniciámos a nossa última refeição americana. Perto da hora do embarque, sem pressas (os américas são uns contraídos, sempre com as pressas...), lá fomos para o avião onde todos os passageiros já tinham embarcado. À porta estava a hospedeira que nos dizia para entrarmos. Mas ainda faltava um pequeno pormenor: Havia que registar aqueles últimos momentos nos E.U.A.

S. Francisco

Bay Bridge. *Golden Gate Bridge.*

O Alvarenga tinha a sua máquina de filmar preparada e, assim, dissemos à hospedeira que eram só mais uns segundos para filmarmos cada um de nós a subir a escada do avião. E, sem ouvirmos as queixas dela, o Alvarenga, do cimo da escada, filmou-me a mim a subir e, quando cheguei lá acima agarrei eu na máquina enquanto ele descia as escadas para começar a subir e ser filmado por sua vez. Mas, no meio desta operação, olhando pelo visor da máquina, reparo, com espanto, que ele não trazia a espada! Instintivamente levo a mão à cintura e... horror! Eu também não tinha a minha! Olhámos um para o outro e, nestas coisas, (como em outras...) a antiguidade é um posto! Olho para a hospedeira e lanço-lhe, já em fuga "T m gonna get the swords! just another few seconds!" ela ainda tentou protestar mas eu já ia disparado pela escada abaixo, atravessando a placa de estacionamento em corrida acelerada, cruzando os controles todos, sem me deter, apenas gritando "the swords!" perante os funcionários estupefactos que deviam pensar que eu tinha enlouquecido! Penso no que aconteceria hoje em dia a um desgraçado que repetisse esta façanha... Já não estaria cá para contar!

O então CMG Sarmento Rodrigues com o Mayor de S. Francisco.

Entro pelo restaurante dentro, sempre em corrida e, perante o espanto dos comensais, vou ao tal canto e lá estavam elas! "The swords" ainda exclamo para a geral que nesse momento deve ter compreendido o motivo da minha corrida já reiniciada em sentido contrário. Atravesso tudo outra vez, em corrida sempre acelerada, sem ser detido, conseguindo, entretanto, ver e perceber risos nos espectadores de tão inusitada cena que, ao verem as espadas também eles, certamente, compreederam o porquê da correria (poderia isto acontecer hoje em dia?). Atravesso a placa, sempre a correr, para chegar ao avião já com os quatro motores a trabalhar e a escada de acesso retirada! Oh diabo! Digo ao oficial de pista "the ladder, the ladder!" Mas o fulano, um dos tais do "by the book" recusa-se a pôr a escada e, nesse momento, passa-me pela cabeça a repetição da cena em Karachi: Aqui estou eu fardado de azul, com duas espadas na mão e sem um tostão na algibeira! Tenho mesmo que entrar no avião!

E é aqui que entra em conflito aberto a teoria do "by the book" dos américas e o bom "desenrasca" à portuguesa. À porta do avião estava o Alvarenga, a hospedeira e um passageiro americano bem intencionado (como se verá). Tiro o boné e grito "eh pá apanha!" Agarro nas espadas e repete-se a cena, "agora estas!" tiro o dolman idem e, por fim, o Alvarenga e o outro passageiro esticam os braços, eu atiro-me para cima, eles agarram-me pelos pulsos e começam a içar-me. Estava resolvido o problema, com enorme assistência do edifício do terminal que, penso eu, deveriam estar satisfeitos pelo feliz desenlace! Mas qual o quê? O oficial de pista sente-se ofendido na sua autoridade e vá de se atirar à minha cintura e começar a puxar para baixo! As minhas calças começam a descer e eu, já desesperado, começo a invectivá-lo com as piores obscenidades (portuguesas) que a gravidade do momento sugeria. Antes de ficar mesmo em cuecas acabo por cair. Neste momento os dois motores esquerdos do avião param, o comandante surge à porta e, dirigindo-se ao oficial de pista, diz: "put the ladder!" O homem fica mais vermelho que um pimento e obedece sem pestanejar. Eu subo a escada lentamente, pleno de vitória e, no meio, volto-me para ele e digo: "good bye my friend!" Ao entrar no avião sou recebido por uma salva de palmas de todos os passageiros! Como é óbvio, fui agradecer ao comandante.

E aqui fica demonstrado à evidência como o nosso sistema do "desenrasca" supera, nas situações difíceis, o que de bom tem o sistema do "by the book".

E com esta história passada terminam as minhas aventuras navais porque daqui para a frente passam a ser aeronáuticas!

Tomás George Conceição Silva
General da F.A.P.

Sessão de Abertura do Mestrado de História Marítima

No passado dia 20 de Outubro, teve lugar na Escola Naval a abertura formal do Mestrado de História Marítima que decorre em parceria com a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, na sequência do protocolo assinado em 25 de Junho último (*RA* Agosto de 2007). Como houve ocasião de explicar na altura, este mestrado integra alunos civis e militares – num total de 14 – que, durante o primeiro ano, frequentam os seminários programáticos nas instalações da Escola, a que se seguirá a preparação de uma dissertação final que completa o curso. Estamos – sem sombra de dúvida – em face de um curso de elevado nível científico, que congrega o reputado saber de uma escola superior de Letras, onde se ensina História, com o conhecimento inerente à formação dada pela Escola Naval em todas as suas vertentes.

A Marinha dá a máxima importância a toda a sua história, e a aos antecedentes nacionais e internacionais que suportaram a actividade dos homens no mar. É indispensável que assim seja – e a *Revista da Armada* é disso um espelho evidente – porque todo o momento presente é fruto de um passado mais ou menos longínquo, e é no estudo desse passado que se encontram as condicionantes materiais e humanas que determinam qualquer presente. O objectivo do estudo da História não é o revivalismo saudosista e gratuito, é uma tentativa de compreensão dos seres humanos e das múltiplas condicionantes que determinam a sua actuação. Por isso não é possível fazer História Marítima sem um conhecimento profundo do mar, da navegação, dos navios e dos marinheiros, mas também não é possível fazê-lo sem dominar os meandros do conhecimento histórico. São as duas componentes que se reuniram neste mestrado de História Marítima ao mais alto nível, representadas pelas duas instituições de ensino superior onde se estuda cada uma delas: a Escola Naval e a Faculdade de Letras.

O curso merecia, portanto, o destaque especial que lhe foi dado pela abertura solene e simbólica, numa cerimónia presidida pelo Superintendente do Serviço de Pessoal da Armada, VALM Vilas Boas Tavares. Da Marinha estiveram presentes os directores do Serviço de Formação e Serviço de Pessoal, CALM's Macieira Fragoso e Bonifácio Lopes; o Director da Revista da Armada, CALM Roque Martins; o presidente da Comissão Cultural de Marinha, CALM Rui Abreu; e vários oficiais e Professores da Escola Naval, alguns deles docentes do curso. A Faculdade de Letras fez-se representar pelo presidente do Conselho Científico, Prof. Doutor José Augusto Ramos; presidente do Conselho Pedagógico, Prof. Doutora Adelaide Meira Serras; o coordenador da área de História dos Descobrimentos, Prof. Doutor António Dias Farinha; o coordenador do Mestrado, Prof. Doutor Contente Domingues; e todos os restantes docentes empenhados. Estiveram presentes também todos os alunos do curso, que conta com nove elementos civis, oriundos de diversas áreas de formação (História, Filosofia, Estudos Portugueses, Engenharia), e cinco oficiais da Marinha.

Após recepção dos convidados na Sala Macau, teve lugar a sessão de abertura, no auditório da Escola Naval, iniciando-se com as boas vindas dadas pelo Comandante, CALM Saldanha Junceiro. De imediato, o Prof. Doutor Contente Domingues, apresentou, de forma breve e esquemática, os objectivos e a estrutura curricular dos estudos, seguindo-se uma lição inaugural proferida pelo Prof. Doutor António Dias Farinha. O conteúdo temático do curso liga-o de forma incontornável à Expansão Europeia dos séculos XV e XVI, com particular relevância para o processo dos Descobrimentos Portugueses iniciado em 1415 com a expedição de Ceuta. Foi esse o percurso desenvolvido pelo Professor Dias Farinha, explicando como essa primeira acção ultramarina propiciou a exploração do Atlântico, a passagem ao Índico e o alargamento das navegações nacionais até aos limites do Pacífico, alcançando Malaca, as Molucas, a China e o Japão.

Cerca das 13.00 h foi encerrada a sessão, a se seguiu o almoço de todos os convidados, na camarinha do Almirante Comandante da Escola Naval.

À tarde, teve lugar a primeira sessão de trabalho do Mestrado de História Marítima, ocupada apenas com aspectos práticos de organização e funcionamento na Escola Naval, a que se seguiu uma visita guiada às instalações. Para a maioria dos alunos, o ambiente da Marinha e as condições de funcionamento da Escola constituem um espaço novo que não deixou de despertar uma enorme curiosidade.

Este é o primeiro curso de Mestrado a funcionar na Escola Naval, desejando-se que dele se possam retirar resultados científicos ao nível das circunstâncias e do prestígio das instituições implicadas.

Álcool – Néctar ou Veneno?

O consumo de substâncias psico-activas, nomeadamente do álcool, é tão antigo como o início da civilização, no entanto os mecanismos de auto-regulação das primeiras sociedades permitiram que estes consumos não representassem um claro problema social.

Só no início do Século XIX, como consequência da expansão do comércio de bebidas com maior concentração de álcool – *bebidas destiladas*, em conjunto com as mudanças resultantes do processo de industrialização, surgiram os primeiros trabalhos científicos a abordar o tema do alcoolismo como problema social, mas também médico, recomendando intervenções com um carácter moralista.

Todos os estudos mostram a importância do consumo de álcool como factor de risco para a saúde e alguns apontam para um peso de 8,4 % no total dos determinantes da doença, na União Europeia, só superado pelos 9,0% do consumo de tabaco.

No entanto o álcool não é visto pela sociedade apenas como um prejuízo. Sabemos que a produção de álcool representa 2% do PNB (Produto Nacional Bruto) dos países comunitários, não sendo de estranhar que exista todo um esforço publicitário no sentido de enaltecer as qualidades associadas ao seu consumo.

Realmente existem valores de consumo de álcool que não parecem estar associados a qualquer problema de saúde, a OMS (Organização Mundial de Saúde) considera que beber sem risco representa, para um homem adulto saudável, consumir 24 g de álcool por dia (2,5 dl de vinho ou 6 dl de cerveja) distribuído pelas duas refeições, ou 16 g (1,5 dl de vinho ou 4 dl de cerveja) no caso da mulher. Considera ser prejudicial o consumo de álcool por menores de 18 anos, por mulheres grávidas ou a amamentar, assim como o de bebidas destiladas.

Embora a utilização do álcool estivesse ligada tradicionalmente a um padrão de masculinidade e à entrada na fase adulta, actualmente a publicidade procura promover padrões de comportamento associados ao consumo, como sejam: a procura da novidade, do risco, do excesso e do prazer imediato.

Esta tendência manifesta-se na evolução dos padrões de consumo de álcool pelas mulheres, que se está a aproximar dos valores dos homens, quer quanto à quantidade consumida, quer quanto ao número de embriaguezes e ainda ao consumo progressivamente mais precoce (a idade média do primeiro consumo situa-se agora nos 12 anos).

Encontramos duas formas problemáticas de utilização do álcool: Temos as situações de abuso, mais ou menos ocasional, que se traduzem na multiplicação do risco de todo o tipo de acidentes, desde os rodoviários (em que o risco duplica para valores de 0,5 g/l e aumenta vinte vezes para valores de 1,2 g/l), aos acidentes de trabalho, bem como aos incidentes domésticos e os resultantes dos excessos de agressividade, a partir de pequenas questões, em ambientes de grande consumo.

Temos depois os resultados do consumo continuado, que tem como consequência uma degradação progressiva do funcionamento psicológico, que se traduz na deterioração das relações pessoais: no trabalho e na família e em última análise no definhamento de todo o organismo, nomeadamente o fígado, o cérebro e o aparelho cardio-circulatório.

Ao estudarmos o desenvolvimento destas situações constata-se a existência de uma evolução crónica e progressiva, muitas vezes sem sobressaltos, desde os consumos moderados para os consumos problemáticos, sem que o próprio tenha consciência dessa evolução, sendo que muitas vezes o aumento do consumo leva a uma incapacidade progressiva para reconhecer os problemas decorrentes desse consumo.

Essa incapacidade, decorrente da acção do álcool sobre o funcionamento emocional implica que os esforços de prevenção devam incidir particularmente sobre os determinantes externos do comportamento e menos sobre os aspectos educacionais.

Assim, prevenir é sobretudo ajudar a mudar:

Criando barreiras de acesso ao álcool, disponibilizando bebidas alternativas, quer quanto à proximidade, quer aos horários, quer aos preços, quer às idades mínimas,

Mudando a valoração dos comportamentos de consumo e das consequências negativas dos abusos, impedindo a minimização destas e aumentando o rigor das sanções.

No casos de degradação como resultado de um consumo continuado, criando as condições para aumentar a percepção de que existe um problema, forçando a uma mudança, que pode passar por um tratamento.

A Marinha disponibiliza na UTITA situada na Base Naval de Lisboa, consultas especializadas para os militares e militarizados com estes problemas quer estejam no activo, na reserva ou na reforma, sem marcação prévia e em qualquer dia útil.

Prevenir é mudar para comportamentos mais saudáveis!

UTITA – Tel 212728187 INT 313472

(Colaboração da Direcção do Serviço de Saúde)

SAIBAM TODOS

VACINA

● Foi recentemente introduzida no mercado português uma vacina contra o cancro do colo do útero, cuja administração está recomendada aos jovens do sexo feminino entre os 9 e 26 anos.

Esta vacina - a administrar em três doses, a segunda e terceira, respectivamente, 2 e 6 meses após a primeira -, sendo bastante dispendiosa (PVP de 480 €, 160 € por dose), não se encontra actualmente comparticipada pelo Serviço Nacional de Saúde.

Posto isto, dada a importância em termos de Saúde Pública da realização atempada e quanto possível generalizada desta vacinação, e tendo em vista a preocupação, sempre presente na Marinha, com a saúde e bem estar do seu pessoal e respectivas famílias, informa-se o seguinte:

- Encontra-se a Marinha disponível, através dos seus Serviços Farmacêuticos, para proporcionar a aquisição aos militares e militarizados da Marinha ou respectivos familiares - estes, desde que titulares do cartão ADM e sob prescrição médica - da vacina contra o cancro do colo do útero em condições de preço mais vantajosas que as praticadas no mercado, devendo os interessados cumprir os seguintes requisitos:

a. A inscrição para a aquisição da vacina far-se-á por mensagem a dirigir ao Centro de Abastecimento Sanitário (CENTSANMAR), identificando o militar / militarizado requisitante e o n.º de beneficiária ADM da utente à qual a vacina se destina;
b. Aceitam-se inscrições a partir de 26NOV07;
c. O fornecimento de cada uma das doses da vacina será desencadeado por contacto do Centro de Abastecimento Sanitário (CAS) com as unidades, organismos ou serviços dos interessados, procedendo estes últimos ao respectivo levantamento na Delegação Farmacêutica do CAS que com o mesmo previamente acordarem, mediante apresentação de receita médica e cartão de beneficiária ADM em nome da destinatária do medicamento, e pagamento integral da dose da vacina em apreço (116 €).

Nota: Importa esclarecer que, mesmo no caso de militares ou militarizadas como destinatárias da administração da vacina, o fornecimento não cabe no âmbito do ITSAUD – 2, por se tratar de medicamento não comparticipado pelo Serviço Nacional de Saúde.

MARINHA E FACULDADE DE MEDICINA DE LISBOA ASSINAM PROTOCOLO

Foto 1SAR FZ Pereira

● No passado dia 6 de Julho realizou-se na Biblioteca do Estado-Maior da Armada a assinatura do protocolo entre a Faculdade de Medicina da Universidade Clássica de Lisboa e a Marinha, relativo a uma pós graduação conducente a Mestrado em Medicina Hiperbárica e Subaquática, área em que a Marinha foi pioneira no país e até há poucos meses a única entidade detentora de tecnologia e conhecimentos nesta domínio específico.

O Prof. Fernandes e Fernandes pela Faculdade de Medicina e pela Marinha o CALM Macieira Fragoso em representação do ALM CEMA, foram os signatários do Protocolo. A Marinha, nesta colaboração com a Faculdade de Medicina de Lisboa, participará no programa teórico prático da pós-graduação através da Saúde Naval, da Escola de Mergulhadores e do Instituto Hidrográfico.

Como contrapartida nesta pós-graduação, com a duração de dois anos renováveis, a Marinha assegura duas vagas para médicos navais, prevendo-se o seu início para Janeiro de 2008.

VISITAS AOS ARQUIVOS CENTRAL E HISTÓRICO DA MARINHA

18 e 21 de Junho

17 de Outubro

● Nos dias 18 e 21 de Junho e 17 de Outubro, os alunos do Curso de Promoção a Sargentos-Chefe, tiveram a oportunidade de visitar as instalações dos Arquivos Central e Histórico da Marinha.

Esta visita pretendeu complementar a formação ministrada na ETNA no módulo de Secretariado, e ao mesmo tempo, sensibilizar os alunos para a importância da transferência periódica da documentação para o Arquivo Central, visando o seu tratamento, avaliação e selecção, de modo a poder ser incorporada no Arquivo Histórico, onde se procederá à sua conservação, valorização e divulgação.

Os alunos foram recebidos pelo CFR Piedade Vaz, Chefe do Arquivo Central, e assistiram na sala de leitura do Arquivo Histórico, a uma palestra pelo STEN Correia sobre teoria arquivística. Seguidamente, a Dr.ª Isabel Beato, Chefe do Arquivo Histórico, presenteou os visitantes com uma pequena exposição com documentos históricos alusivos a sargentos e praças, bem como alguns dos mais significativos da Marinha, terminando com uma visita guiada aos depósitos.

MEETING ANUAL DO "COMMITEE ON WOMEN IN THE NATO FORCES"

● O *Meeting* anual do *"Commitee on Women in the NATO FORCES"* (CWINF) realizou-se no Julius-Leber Barracks, em Berlim, Alemanha, de 11 a 15 de Junho de 2007 e subordinou-se ao tema ***"Women in Uniform: An Integral Part of NATO Operations – Integrating the Gender Perspective"***.

Participaram neste *Meeting* os representantes de 24 países da NATO e de 8 países PFP e MD. A delegação portuguesa foi constituída por uma major da Força Aérea (delegada nacional), uma chefe de Divisão da DGPRM do Ministério da Defesa Nacional e uma primeiro-tenente da Marinha.

O CWINF tem como missão o aconselhamento dos líderes da NATO e dos países membros em matérias cruciais que afectem as mulheres nas Forças Armadas, visando o seu emprego efectivo e o desenvolvimento das suas carreiras, centrando-se os trabalhos deste ano essencialmente na elaboração do ***"CWINF Guidance for NATO Gender Mainstreaming"***, documento orientador da integração da perspectiva de género nas operações NATO, nomeadamente em três grandes áreas: no planeamento operacional e nas próprias operações, na educação e treino e na avaliação.

O referido documento, será um referencial uma vez que recomenda o estabelecimento de linhas orientadoras para a NATO e países membros na identificação e recomendação da integração e completa implementação da perspectiva de género nas três grandes áreas atrás referidas.

Durante o *Meeting* foram apresentados *briefings* de cada país, quanto à organização, emprego, recrutamento e treino e desenvolvimento, tendo sido especialmente destacados os acontecimentos ou medidas relevantes, novos programas, planos, técnicas ou iniciativas de apoio à integração da dimensão de género, ocorridas no último ano.

Dos trabalhos realizados, é possível concluir que a orientação é fomentar o *deployment* de militares femininos nas missões da NATO e que ao serem discutidas e trabalhadas as questões associadas à diversidade e à integração de género e produzidas recomendações para as nações e as autoridades da NATO, se está a viabilizar a possibilidade de participação efectiva de homens e mulheres neste tipo de missões.

A participação no *Meeting* do CWINF permitiu à delegação portuguesa a colaboração na elaboração de um documento que será um referencial para a integração da perspectiva de género em todos os aspectos das operações da NATO, o ***"CWINF Guidance for NATO Gender Mainstreaming"***, e cuja aplicação nas nossas Forças Armadas se considera haver todo o interesse em adoptar, atenta a participação crescente de militares femininos em operações militares.

Cidália Anjos
1TEN TSN

O meu Comandante...

Faleceu o Almirante Almeida Gonçalves, ainda jovem e com muito para dar à Marinha. Conheci este oficial precisamente há 7 anos, no mês de Novembro de 1999. Estávamos em Timor. Era o Comandante do NRP Vasco da Gama. Decidi escrever sobre ele, neste outro mês de Novembro. Afinal, considero-o "meu Comandante", pois a chefia pode ser imposta, durante algum tempo, ou circunstância específica, mas quando pela sua acção e personalidade um determinado comandante inspira respeito pela sua acção e personalidade, ficará – como sabem quase todos os marinheiros – para sempre o "nosso Comandante". É uma forma de imortalidade, que contempla aqueles que respeitamos e que ficarão para sempre no nosso sentir.

A situação em que nos encontrávamos, um Timor-Leste instável, logo após a libertação do jugo Indonésio, fez evidenciar todas as qualidades humanas e militares do *meu Comandante*. Por um lado existia uma certa agressividade latente por parte dos aliados, que na missão internacional então criada pela ONU (a INTERFET), em relação a Portugal, reflectida por inúmeros relatos jornalísticos australianos, por exemplo. Por outro, experimentou-se amiúde uma agressividade por parte de muitos órgãos de comunicação social portugueses (…pois Portugal parece cada vez mais despido de patriotismo e respeito pela profissão militar…). Existia, ainda, uma situação mal definida, em Timor – em que a ameaça militar directa parecia extinta, mas transparecia a instabilidade social e um mundo de carências, das quais a fome não era a menor…

A tudo isto se respondeu com uma calma e um bom senso, que, ainda hoje, passado tanto tempo, não me canso de admirar. Contestavam-se com calma e fundamentada serenidade acusações de que "o navio estava perdido". Demonstrou-se aos aliados, e particularmente aos militares australianos, que a nossa acção era séria e profissional e mais, muito mais importante, que os timorenses – os principais interessados – confiavam nos militares portugueses e nos viam particularmente a nós (marinheiros) como amigos…Foram tempos gloriosos, que vão ficar na memória de muitos.

Não pense contudo o leitor atento que sempre tive ideias coincidentes com o *meu Comandante*. Não, não tive, particularmente sobre as grandes ideias do mundo, sobre a participação da Saúde Naval na instituição Marinha e, muitos outros assuntos. Comentavam então, os oficiais dessa saudosa guarnição, que "o doutor e o Comandante" resolviam a Marinha e, quiçá, o mundo à refeição…Aí e sempre, primava o Comandante Almeida Gonçalves, por ideias vivas e um sentido de humor particular, que lembro com saudade.

Nestes últimos anos, a minha admiração pelo *meu Comandante* aumentou a ainda mais. Visitava-me primeiro no Hospital da Marinha e, nos últimos anos, no Centro de Medicina Naval, numa capacidade técnica. Fui assim sabendo das graves maleitas de saúde da pessoa física que ele era e de todo o sofrimento, que, com grande coragem e aceitação, ia vencendo. Fiquei, por fim, imensamente feliz quando soube que ia representar Portugal, em lugar de responsabilidade em Bruxelas. Achei que merecia e que de algum modo tinha vencido as maleitas que o perseguiam.

Uma grande pena me invadiu quando um médico mais antigo me avisou do seu falecimento. Pareceu, desta feita, perfeitamente injustificado e injusto. A vida é assim mesmo, as mais das vezes tem pouco a ver com justiças ou merecimentos…E eu, que sou certamente o pior médico que a Marinha tem e que recebi ao longo dos muitos anos que já leva esta escrita inúmeras críticas, achei-me, ainda assim, digno de escrever aqui – de forma explícita – sobre um oficial que muitos conheceram.

Acredito que atingimos uma certa dose de imortalidade, pelos actos que em vida coleccionamos e que se não medem pelo nosso lugar na escala social, pela nossa riqueza, ou pela nossa própria exaltação, mas pela nossa capacidade de tocar no coração dos outros. À família enlutada, lembro que o *meu Comandante* tocou o coração de muitos e viverá, muitos mais anos, no coração dos seus amigos e subordinados. Será este certamente um dos seus maiores legados…e ajudará a amenizar a dor que agora sentem.

Nós, todos os que o conhecemos pessoalmente, vamos continuar a lamentar a sua partida. Comentaremos, logo a seguir, as viagens, as acções, as decisões...São estas conversas, estes sentimentos, que ao longo de gerações mantém vivo a entidade colectiva a que chamamos Marinha e que me parece tão importante, como o são o cinzento duro dos navios, ou a singeleza das construções que constituem a instituição naval. Por isto, porque o seu exemplo nos edifica, não poderia o exemplo deste militar passar despercebido…Desejamos todos que tenha bons ventos, mar calmo e sucesso na missão que agora iniciou. A sua memória perdurará.

Doc

NOTÍCIA

MILITARES DA MARINHA PARTICIPAM NA MISSA DOS FIÉIS DEFUNTOS

No âmbito das Actividades da Diocese das Forças Armadas e de Segurança, realizou-se no passado dia 6 de Novembro na Igreja de Nossa Senhora de Belém, no Mosteiro dos Jerónimos, a tradicional e sempre sentida celebração eucarística do dia de Fiéis defuntos.

Na ausência do Bispo militar, D. Januário Torgal Ferreira, em Roma para juntamente com todos os Bispos portugueses efectuar a visita "Ad Limina", esta cerimónia foi presidida pelo Vigário-geral da Diocese castrense.

Estiveram presentes o CEMGFA, o Secretário de Estado Adjunto e da Administração Interna, o CEMA, o CEME, o Vice-CEMFA, em representação do CEMFA, o Comandante-geral da GNR e um representante do Director-Nacional da PSP, bem como, vários oficiais generais dos três ramos, além de muitos Oficiais, Sargentos, Praças e Civis das Forças Armadas.

Com esta cerimónia pretendeu-se homenagear todos aqueles que morreram ao serviço da Pátria, militares, militarizados e civis das Forças Armadas e de Segurança. Mesmo já não estando "nesta terra", continuam vivos nas instituições que sempre serviram no limite das suas capacidades.

A animação litúrgica esteve a cargo do Coro da Academia da Força Aérea cujas vozes encantaram e contribuíram para que o ambiente fosse o mais adequado e solene.

Como militar não posso de deixar de referir o momento mais emocionante de toda a cerimónia, a homenagem aos mortos em defesa da pátria, em que consecutivamente foram executados os toques de silêncio, de homenagem aos mortos e o de alvorada. É essa "Alvorada eterna e sempre nova" que percorreu e ficou na alma de todos aqueles que quiseram livremente participar nesta cerimónia que também nos engrandece. Foram muitas as fardas azul ferrete que se viram na vasta assembleia.

Importante também é que a cada momento cada um de nós seja sempre digno das virtudes daqueles que homenageamos.

José Paulo Lucena
CFR

ALIMENTE A SUA SAÚDE 8

A IMPORTÂNCIA DO PEQUENO ALMOÇO

Desperte para este facto: a importância do pequeno almoço! É a primeira refeição do dia e não deve nunca ser dispensada. Aliás, é uma das refeições mais importantes pois deve fornecer-nos a energia e os nutrientes necessários para um novo dia de actividade. É fundamental para repor as perdas ocorridas durante a noite, durante o sono, e quebrar as longas horas de jejum. É também fundamental para assegurar um dia alimentar saudável, correcto e equilibrado. Uma pessoa cujo corpo inicia uma jornada bem alimentado raciocina melhor, tem mais rendimento intelectual, escolar ou profissional. Defende-se melhor das agressões externas e internas. Tem melhor rendimento físico, mantém o bom humor durante mais tempo e responde melhor a estímulos de vária ordem. Em suma, goza de melhor saúde e bem estar.

A sua falta pode trazer várias consequências nefastas, pois habitualmente os nutrientes ingeridos nas últimas refeições do dia anterior já estão gastos à hora de acordar e consequentemente o organismo tem de recorrer às suas reservas, incluindo as proteínas estruturais, como as dos músculos e órgãos e, em resultado, o corpo enfraquece e envelhece; além disso, à medida que as fontes de energia se vão esgotando pela manhã, diminui a capacidade intelectual, a qualidade do trabalho (intelectual ou físico), a atenção (e o rendimento escolar) e a capacidade de resposta a estímulos - e por isso aumentam os acidentes de trabalho e de viação no final da manhã.... A fadiga, a sonolência e a irritabilidade aumentam e o apetite vai crescendo até à próxima refeição, muitas vezes dando lugar a almoços excessivos. Mesmo para quem contabiliza calorias e pretende emagrecer, esta primeira refeição nunca deve ser omitida, muito antes pelo contrário, pode inclusivé ser a principal refeição do dia.

Então como deve ser constituida esta primeira refeição? Antes de mais, deve ser uma refeição completa: constituida por alimentos fornecedores de proteína, de hidratos de carbono (glucidos) e de gordura. E, claro, também fornecedora de vitaminas e minerais e, ainda, de fibras. Além disso, deve também ser variada e ajustada às necessidades energéticas. Na prática deve conter fornecedores de:

- proteína e também de cálcio: leite ou derivados, isto é, iogurtes, leites fermentados ou queijos; em alternativa: ovo ou leguminosas (por exemplo, feijão) ou peixe ou carne e derivados (por exemplo enchidos, embora sejam opções menos saudáveis);
- glúcidos: os chamados de "absorção lenta", como o pão (de preferência escuro), tostas, bolachas ou cereais; em alternativa: leguminosas, hortaliças e legumes; e os glúcidos de "absorção rápida", como a fruta fresca (ou sumo de fruta ou fruta em puré), as compotas de fruta, o mel, o açúcar (sendo a fruta a opção mais saudável);
- gordura: manteiga ou azeite (ou a própria gordura que vem nos lacticínios ou na carne e derivados).

São muitas as opções para quem deseja começar bem o dia:

- pão (de preferência escuro) com fiambre, queijo ou requeijão e sumo natural de fruta
- leite com cereais de pequeno almoço (flocos de aveia ou cereais integrais não açucarados) e fruta fresca (inteira ou aos pedaços, misturada com os cereais)
- batido de leite e fruta acompanhado de tostas, bolachas ou biscoitos caseiros
- ovo quente ou mexido, pão ou tostas, salada de fruta fresca e iogurte
- pão torrado barrado com manteiga ou azeite, puré de tomate ou fruta, queijo fresco ou iogurte
- sopa de feijão, hortaliças e massinhas
- sopa tipo "açorda", sob forma de caldo com alho e coentros e ovo escalfado, com pão ou broa a acompanhar (e, porque não, um pouco de presunto ou paio?)

Para quem se queixa que acorda sem apetite e que só consegue comer várias horas mais tarde, aqui ficam algumas dicas para ajudar a contrariar essa tendência:

- para os que têm a vesícula preguiçosa (e por isso também muito pouco apetite pela manhã), há que iniciar o dia, logo após acordar, com um copo de água natural ou morna, simples ou com umas gotas de limão ou com uma infusão digestiva (lúcia-lima, tília, funcho, macela, hipericão do Gerês, etc);
- verifique se a última refeição do dia (jantar ou ceia) é tomada muito tarde ou se é excessiva, pois se for tomada mais cedo ou aligeirada (em menor quantidade ou com menos gorduras) não sobrecarrega a vesícula e o apetite pela manhã é mais facilmente estimulado;
- não saia de casa sem comer ou beber qualquer coisa: coma pouco mas coma qualquer coisa, ligeira, como por exemplo uma peça de fruta, um copo de leite, um iogurte;
- se sair de casa sem ter tido tempo para comer, leve consigo uma barra de cereais ou um iogurte líquido ou um pacotinho de leite ou uma fruta; ou umas tostas;
- assim que possível procure tomar uma refeição completa, mesmo que seja a meio da manhã; não espere pelo almoço, sobretudo quando ainda faltam muitas horas.

Comece bem a manhã e tome sempre um bom pequeno almoço.

Mariana Brito
2TEN TSN

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

Forças armadas, organismos governamentais e policiais com tarefas de segurança relevantes só poderão ser bem sucedidas se os seus equipamentos técnicos estiverem ao nível dos últimos desenvolvimentos. Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Apenas terá de ser o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter sucesso na era da guerra de informação.

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções para a pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação de HF a SHF, bem como, os sinais "não-com". E isto para todos os tipos de métodos de modulação e transmissão. Quer seja voz, fax ou dados, sinais analógicos ou digitais, encriptação ou métodos LPI, tais como a agilidade de frequência ou a técnica de "spread spectrum" - nós temos a melhor solução.

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt

ROHDE&SCHWARZ

Rohde&Schwarz Portugal, Lda · Alameda António Sérgio, 7 - R/C - A · 2795-023 Linda-a-Velha
Tel. 21 415 57 00 · Fax 21 415 57 10 · e-mail: info@rspt.rohde-schwarz.com

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 102

Norte (N):

♠ R D 5 4 ♥ A R 5 ♦ A 10 8 4 ♣ 9 2

Oeste (W):

♠ 8 7 3 2 ♥ 3 ♦ V 7 3 ♣ R D V 10 7

Este (E):

♠ V 10 9 ♥ 10 6 2 ♦ D 6 5 2 ♣ 8 5 4

Sul (S):

♠ A 6 ♥ D V 9 8 7 4 ♦ R 9 ♣ A 6 3

Todos vuln. Após a abertura de S em 1♥, a linha N-S marca o chelem em 6♥, o que à mesa se pode considerar um pouco agressivo. A verdade, porém, é que S consegue mesmo fazer as treze vazas recebendo a saída a ♣R. Analise as 4 mãos e descubra qual terá sido a sua linha de jogo?

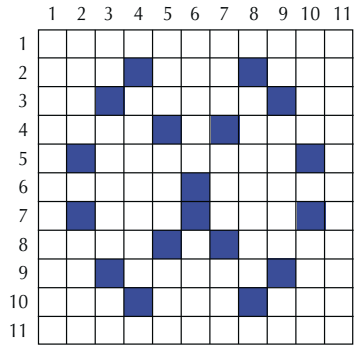
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 102

Analisando as 4 mãos não é difícil verificar que a 13ª vaza tem de ser encontrada num squeeze sobre W para conseguirmos fazer a 4ª ♠. Logo vamos seguir a clássica linha de jogo de bater os trunfos todos e obrigar W a baldar para ver se o colocamos em dificuldade, face à necessidade de guardar as ♠. Vejamos então o desenvolvimento: S faz o A de ♣ e destrunfa; joga ♦AR a acabar na mão e bate mais 2 trunfos baldando os ♦ do morto; a 5 cartas do fim temos S – ♠A6 ♥8 ♣63, W – ♠8732 ♣D, N – ♠RD54 ♣9 e E sem interesse; S bate então ♥8 e W está squeezado entre ♠ e ♣, permitindo com a sua balda que N faça 4 ♠, ou 3 ♠ e 1♣.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 385



HORIZONTAIS: 1 – Diz-se das edições, feitas em elzevires. 2 – Ate; unidade de superfície agrária; estado de um país que, não está em guerra. 3 – Andava; planta cesalpiniácea; nota nusical. 4 – A parte dianteira do navio; nome feminino (inv). 5 – Cintilante. 6 – Cidade da Grécia, na Elida (inv); pessoa mesquinha e avarenta (fig) (inv). 7 – Gasta (inv); debaixo de. 8 – É quase rosto; toas na confusão. 9 – O mesmo que a (inv); nome de duas plantas crucíferas, do Brasil (inv); no princípio de transito. 10 – Meta; Pátria; da aurora. 11 – Família de plantas que tem por tipo a oxálide.

VERTICAIS: 1 – Instrumento para traçar elipses. 2 – Conciliar, mármore finíssimo. 3 – Diminutivo de José; tonturas; ruím. 4 – Diálogo entre marido e mulher. 5 – É quase vala; terreno húmido, adjacente às montanhas e por onde corre a água que delas deriva; rio da Ásia Central, tributário do lago Balcache. 6 – Nome vulgar de um mamífero carnívoro a que também se dá o nome de papa-mel; fazer esmola de (inv). 7 – Soberano; contr. da prepos. em com o artº feminino plural as; abreviatura de grande. 8 – Afecção articular, não inflamatória, do tipo degenerativo. 9 – Utensílio de cozinha (inv); ibero na confusão; vogal repetida. 10 – O que não existe; reboco. 11 – Aparelhos para determinarem a quantidade de ozone contida num gás.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 385

HORIZONTAIS: 1 – Elzeviriano. 2 – Lie; Are; Paz. 3 – Ia; Olaia; Do. 4 – Proa; Rian. 5 – Iriante. 6 – Ogrip, Arrim. 7 – Asu; Sob. 8 – Rost; Soat. 9 – An; Oirge; Tr. 10 – Fim; Lar; Eoo. 11 – Oxalidaceas.

VERTICAIS: 1 – Elipsografo. 2 – Liar; Onix. 3 – Ze; Oiras; Ma. 4 – Oaristo. 5 – Val; Ipu; Ili. 6 – Irara; Arad. 7 – Rei; Nas; Gra. 8 – Artrose. 9 – Ap; Ierbo; Ee. 10 – Nada; Atoa. 11 – Ozonometros.

Carmo Pinto
1TEN REF

CONVÍVIOS

MARINHEIROS DO CONCELHO DE ESTREMOZ

● Realizou-se no passado dia 30 de Junho na BNL, o 3º convívio dos Marinheiros do Concelho de Estremoz, que desta vez contou com cerca de 150 convivas incluindo familiares. A "faina de mantimentos" decorreu nas instalações da Messe de Sargentos da BNL.

Momento alto foi a visita à "João Belo" onde muitos recordaram as comissões de serviço ali prestadas, tendo servido também para um adeus ao navio tendo em conta o seu futuro.

De realçar que a Câmara Municipal de Estremoz se fez representar no evento tendo em nome da Câmara sido entregue ao navio uma recordação da visita pelo Prof. Fernando Vintém, Chefe de Gabinete do Presidente.

Ficou marcada nova "navegação" para 2008.

DFE 10 – ANGOLA 71/73

● No passado dia 8 de Setembro efectuou-se o convívio dos elementos do Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 10 que estiveram em comissão no Chilombo-Angola em 1971/73. O programa constou de uma missa na Casa do Gaiato do Poceirão-Palmela, seguida de um almoço num restaurante local. Reuniram-se mais de 70 convivas entre militares, ex-militares e familiares.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM AN Nelson dos Santos Mateus nomeado Director das Infraestruturas, em substituição do CALM EMN Victor Maria Borges Brandão; CFR João Manuel Rijo da Fonseca Ribeiro nomeado Chefe da Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada em substituição CMG Fernando Manuel Macedo Pires da Cunha; CFR Jorge Manuel da Costa e Sousa nomeado Comandante da Esquadrilha de Helicópteros, em substituição do CMG Valente Almeida Graça Marim; CFR Jorge Manuel Nobre de Sousa nomeado Comandante do NRP "Álvares Cabral" em substituição do CMG Luís Carlos de Sousa Pereira; 1TEN Paulo Alexandre Costa Ramos nomeado Comandante do NRP "Quanza" em substituição do 1TEN António Pedro Nolasco Crespo; 1TEN Cláudio Sérgio Sousa Dias nomeado Comandante do NRP "Bacamarte" em substituição do CTEN Fernando Sérgio Bryton Dias Marques.

EXONERAÇÕES

● CTEN Paulo Jorge Salgueiro Frutuoso exonerado de Comandante do NRP "Delfim".

RESERVA

● CMG Joaquim Maria Louro Alves; CFR Paulo Jorge da Silva Pinho; CFR OT Manuel Pereira Nunes; SMOR FZ Manuel Domingos Pereira de Pina; SMOR L Carlos Eduardo Vendeirinho dos Santos; SCH E Francisco de Carvalho Pereira; SAJ US Victor Manuel de Oliveira Rodrigues; CAB CM Joaquim José da Silva da Rosa; CAB A Mário Rui Rocha Oliveira; CAB E Alfredo José Monteiro Borges; 1MAR Fernando Jorge Matias dos Santos.

REFORMA

● ALM José Manuel Castanho Paes; VALM José Diolindo Torres Sobral; CFR AN César Fernando Diniz das Neves.

FALECIMENTOS

● CALM Bento Manuel Almeida Gonçalves; CFR SG REF Diamantino Gonçalves Gomes Morgado; 1TEN OTS REF Manuel Gomes dos Reis Casal; 1TEN OTS REF Henriques Martins Marques; 2TEN MN REF Mário João Cordeiro Pinhão; SMOR FZ REF António Leonel Duarte Rodrigues; SCH A REF António da Fonseca Soares; SAJ T REF José Gomes Mateus; 2SAR GRAD FZ REF Victor Manuel de Almeida Ramos; CAB T REF José Maria da Silva e Costa; CAB M António José da Silva Serrão; CAB T REF Luís Pires Garcia; 1MAR FZ Mário Filipe da Costa Araújo; 1GRT DFA CM REF Joaquim da Rosa Guerreiro Muacho; AGENTE 2 CLAS PM REF Ludgero de Jesus Ruivo da Silva; AUX ADM Manuel Fernando Rodrigues.

NOTÍCIA

VISITA COMEMORATIVA DO 50.º ANIVERSÁRIO DA ENTRADA NA ESCOLA NAVAL DO CURSO "DIOGO CÃO"

● Como já se tornou tradicional, o curso "Diogo Cão" também comemorou o 50.º aniversário da entrada para a Escola Naval através de uma visita à Instituição que os formou.

Compareceram todos os elementos do curso, tendo os dois que entretanto faleceram sido representados pelas filhas primogénitas.

Também os Professores que o curso teve o privilégio de conhecer, e que estavam disponíveis, corresponderam ao convite.

A cerimónia iniciou-se com a assinatura do Livro de Honra e a apresentação de cumprimentos dos elementos do curso ao Comandante da Escola Naval, CALM Saldanha Junceiro, tendo este proferido simpáticas e acolhedoras palavras de boas vindas.

Seguiu-se a celebração de uma missa na Capela, após a qual decorreu uma visita às instalações, no termo da qual foi descerrada a placa comemorativa do 50.º aniversário da admissão à Escola Naval (manufacturada por cortesia especial do Arsenal do Alfeite), momento em que o chefe do curso, CMG Moitinho de Almeida, proferiu uma alocução da qual se ressalta o seguinte excerto, porque bem significativo do meio século que atravessámos:

"Participámos, por vezes com intensidade e virtuosismo, em muitos dos acontecimentos relevantes que marcaram a segunda metade do século XX: ainda na EN, vivemos a campanha eleitoral de Humberto Delgado; assistimos depois ao eclodir da guerra em África na qual tivemos um papel activo, no mar e em terra, em todos os teatros operacionais; estivemos presentes na Índia Portuguesa até ao seu derrube; vimos nascer as novas grandes indústrias, como a Lisnave e a Siderurgia Nacional, acompanhámos a crise universitária, a morte de Salazar e a Primavera Marcelista; participámos no esforço de renovação dos meios navais; vivemos o 25 de Abril; entrámos na CEE e vimos cair o muro de Berlim. "

Já no átrio de acesso à Parada, teve lugar o habitual desfile do Batalhão Escolar, presidido pelo Comandante da Escola Naval, e as tradicionais fotografias do curso, com os Professores, nas quais não foi possível a participação de um elemento do curso, vítima de uma queda momentos antes, mas que não se viria a revestir de gravidade.

A visita comemorativa terminou com um excelente almoço de confraternização, que teve lugar na camarinha do CALM Saldanha Junceiro, que mais uma vez saudou o curso e os seus Professores, tendo um representante dos cadetes de há 50 anos agradecido a hospitalidade de que foram alvo e elogiado o que lhes foi dado a conhecer na Escola Naval de agora.

Professores e alunos de então recordaram assim com humor e saudade os tempos idos, e despediram-se com abraços bem apertados, bem demonstrativos do significado que estas comemorações tiveram para todos.

AVISO
GUARNIÇÃO N.R.P. "PACHECO PEREIRA"

● Com o objectivo de promover um convívio, pede-se a todos os elementos da guarnição do N.R.P. "Pacheco Pereira" que fizeram comissão de serviço em Moçambique no período de Novembro de 1967 a Dezembro de 1969, e em S. Tomé e Príncipe de Fevereiro a Abril de 1970, que entrem em contacto com o ex MAR L Artur Braz de Almeida TM 96 412 89 44.

CONVÍVIO
"FILHOS DA ESCOLA" DE JANEIRO DE 1973

● Para comemorar o 35º aniversário do ingresso na Briosa irá realizar-se em **12JAN08** um convívio no Restaurante Lago Verde junto à Barragem do Cabril em Pedrógão Grande.

Os interessados devem contactar: 1º Sar M António Cardoso-TM 934 492 272, SCH M Amândio Nascimento-TM 919 870 179, SCH E Fernando Pereira-TM 917 101 673, SCH E Manuel Pais-TM 936 265 993, SCH FZ João Marques-TM 966 877 631.

Setting Sail

19. Palhabote

O termo palhabote designa o veleiro latino que arma com dois mastros e mastaréus de lugre. Em ambos os mastros deita velas latinas quadrangulares armadas com retranca e carangueja, podendo largar gavetopes nos respectivos mastaréus. Regra geral esta armação dispõe de gurupés onde fazem arreigada os estais que aguentam o aparelho para vante, podendo aí, actualmente, envergar até três panos de proa.

Etimologicamente, o termo palhabote derivou da expressão inglesa *pilot boat,* que significa barco de piloto. Embora a designação iate de vela seja também frequentemente utilizada para caracterizar este tipo de aparelho, subsistem no entanto algumas pequenas dissemelhanças entre estas duas armações. A primeira, e talvez aquela que assume menor relevância, tem a ver com o facto da expressão «iate de vela» ser por norma associada a um barco de competição ou de recreio, embora no passado, tanto em Portugal como no estrangeiro, esta tenha também constituído sinónimo de barco do Estado para transporte de pessoas de particular distinção, nomeadamente membros da família Real. Além disso, o aparelho do iate encerra três outras particularidades que o distinguem do palhabote: em primeiro lugar um pronunciado caimento do mastro grande em relação ao traquete, além de que, por norma, este não dispõe de mastaréus nem da vela de proa denominada giba.

Quanto à sua raiz também o termo iate parece encontrar origem na língua inglesa – *yacht* –, não obstante todos os indícios apontarem no sentido deste ter tido génese no holandês antigo *jaght,* que actualmente subsiste no flamengo contemporâneo como *jacht.* Presumivelmente utilizado no aparelho dos veleiros que serviam para dar caça (jagen) a outros navios, a terminologia flamenga deixa ainda entreaberta a possibilidade de, em sentido mais lato, o termo poder ser igualmente sinónimo de leve, rápido ou mesmo barco pirata. Neste sentido, não nos parece pois despropositado considerar que, em determinadas alturas, este peculiar navio pudesse por vezes encerrar em simultâneo todas as características mencionadas.

O barco de piloto – *pilot boat* –, com a função que hoje lhe associamos, terá surgido pela primeira vez nos Estados Unidos em finais do século XVIII, destacando-se pelo facto de contar com uma enorme superfície vélica. Esta característica, aliada a um casco de formas finas e elegantes, permitia-lhe atingir boa velocidade, à qual se somava ainda uma elevada manobrabilidade. A evolução do comprimento do gurupés, só possível com a introdução de melhorias significativas na estrutura e rigidez do casco, tornaram praticável, já no século XIX, a existência de três velas de proa em vez de uma só, como era timbre nos navios mais arcaicos dotados deste tipo de armação.

Recordamos ainda que os veleiros vencedores das quatro primeiras edições da famosa *Taça América* – *América* (1851); *Magic* (1870); *Columbia* e *Sappho* (1871); e *Madeleine* (1876) –, armavam em palhabote, o que desde logo diz bem da sua especial propensão para um desempenho exigente ao nível da velocidade, em particular com ventos relativamente fracos.

Amante do mastaréu – Nome que recebe cada um dos dois cabos passados ao alto em moitões, tendo como finalidade içar os mastaréus. De salientar que num dos chicotes dispõe de mão onde é engatado o aparelho de força.

Caimento (α) – Nome dado ao grau de inclinação para ré dos mastros e mastaréus de um veleiro, ou chaminé de um navio de propulsão mecânica, relativamente à vertical. No entanto este termo é mais comummente associado à diferença de calados a vante e a ré. Neste segundo sentido, a existência de caimento leva ao assumir implícito de que o navio se encontra mais metido de popa.

Escoteira – Nome pelo qual é conhecido o madeiro existente no convés no interior da amurada e em ambos os bordos, em cujas malaguetas dão volta alguns cabos de laborar (*e.g.* briol, apaga, talha do lais, serzideira, braço, ostaga, etc.)

Galindréu – Tipo de ferragem situada na extremidade de vante da retranca, ou pé dum pau de carga, cuja finalidade é ligá-los ao mastro, mas não inibindo o seu movimento. Pode também ser a ferragem de uma verga que abraça o mastro, que aguenta o pau de surriola quando este se encontra prolongado com o navio, ou ainda a espécie de braçadeira em metal que numa pequena embarcação aguenta o mastro para a bancada O mesmo que garlindéu ou garlindréu.

Guinda – Denominação sinónima da altura de um mastro ou mastaréu, podendo igualmente ser usada para designar a altura tomada a meio numa vela redonda, na valuma de uma vela latina quadrangular ou no gurutil de uma vela latina triangular.

Mareação em leque – Esta técnica consiste em marear as diferentes vergas redondas de um mastro com um ângulo ligeiramente crescente, no sentido ascendente. Tem como objectivo optimizar o rendimento de cada uma das velas uma vez que devido ao atrito a intensidade do vento, e consequentemente a respectiva marcação, sofrem uma apreciável variação, em particular nos primeiros 30 metros de altura.

Mastro do mestre – Designação igualmente utilizada para apelidar o mastro da mezena.

Mastros – Gurupés (**A**), traquete (**B**) e grande (**C**).

Mastaréus – Pau da bujarrona (**D**), mastaréu do traquete (**E**) e mastaréu do grande (**F**).

Mesa das malaguetas – Designação pela qual é conhecida a prancha de madeira existente nos navios de vela, normalmente cavilhada para o costado ou para o convés, dotada de furos onde são colocadas as malaguetas que recebem as voltas dos cabos de laborar (*e.g.* estingue, escota, amantilho, abraçadeira, carregadeira, etc.). Regra geral as mesas de malaguetas tomam o nome do mastro cujos cabos recebem.

Palha – Termo utilizado para caracterizar a grossura ou secção de um mastro, mastaréu ou verga. Ter muita palha significa possuir grande grossura, embora na gíria de bordo seja utilizado como sinónimo de alguém que é muito gordo.

Palhaboteiro – Designação pela qual é conhecido o mestre ou tripulante de palhabote, nomeadamente no Brasil.

Velas de proa – Vela de estai (**1**), bujarrona (**2**) e giba (**3**).

Velas do traquete – Traquete latino (**4**) e gavetope do traquete (**5**).

Velas do grande – Vela grande (**6**) e gavetope do grande (**7**).

Vela áurica – Vela latina quadrangular que enverga em carangueja ou verga de espicha. O mesmo que vela auricular.

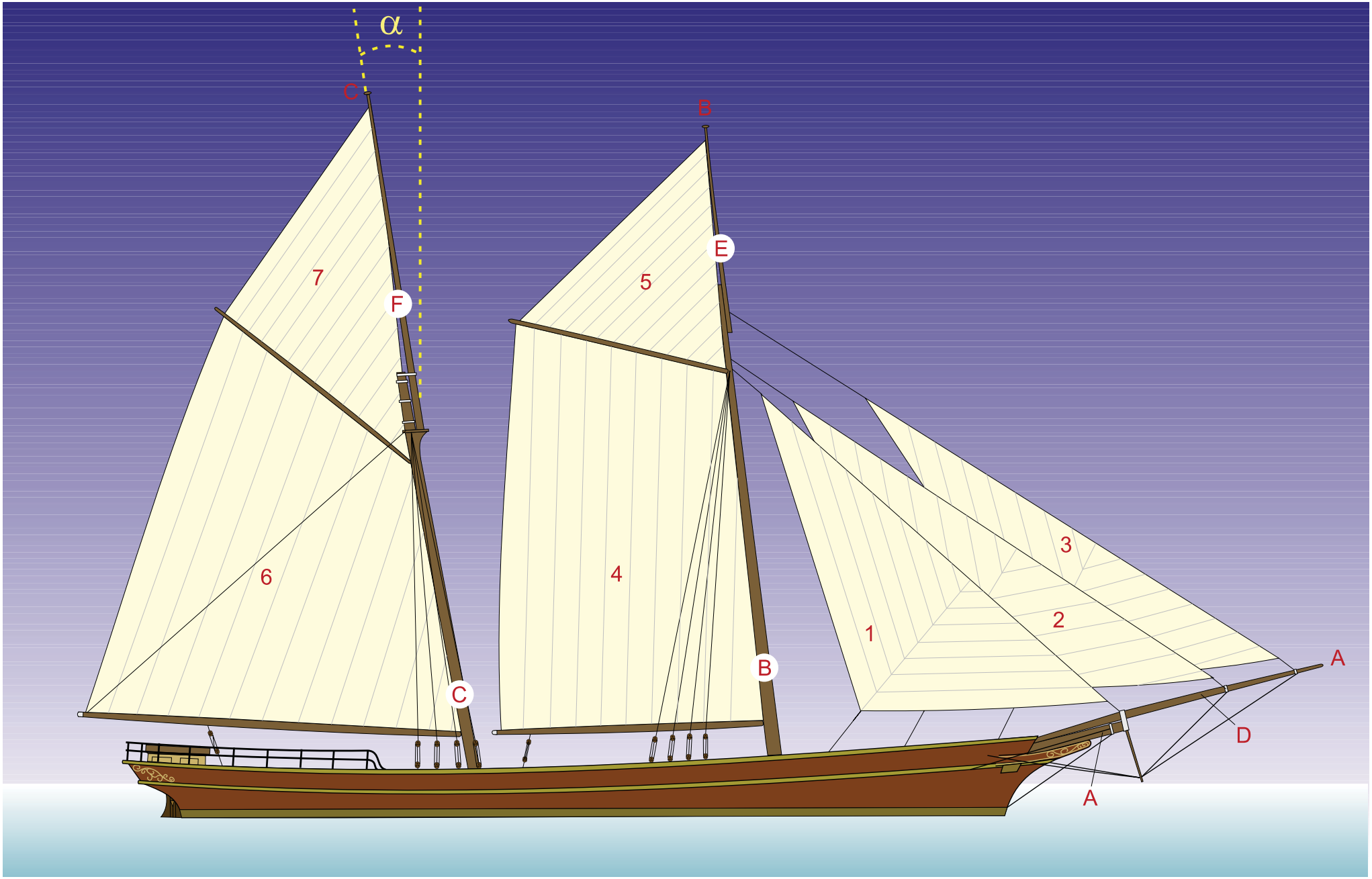
Zincos – Nome dado às placas de zinco laminadas que se fixam ao casco, nomeadamente perto do hélice, com o objectivo de minimizar a corrosão galvânica do bronze pela presença do aço que constitui o navio, e que no essencial é desencadeada pela acção electrolítica do sal contido na água do mar.

Com este número dedicado ao palhabote conclui-se o segundo bordo do *Setting Sail*. Dado a abrangência do título, estamos certos de que muito terá ficado ainda por dizer, pelo que aguardaremos o aparecimento de vento favorável que nos permita prosseguir a navegação iniciada há mais de dois anos.

A terminar queremos publicamente agradecer à Aida Colaço e ao José Cabrita a preciosa colaboração que ambos nos dispensaram, sendo de realçar que sem ela não nos teria sido possível dar corpo nem assegurar, durante catorze meses, este espaço de excelência que é a contracapa da *Revista da Armada*.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Desenho Aida Colaço e António Gonçalves



Palhabote