

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 442 • ANO XXXIX

JUNHO 2010 • MENSAL • € 1,50



Dia da Marinha 2010
Portimão



Chegada a Lisboa a bordo do HMS "Carysford"



Des. Menezes Ferreira

Manuel Teixeira Gomes

Um Portimonense Ilustre



Embarque na galeota D. José



A bordo da canhoneira Beira

Manuel Teixeira Gomes é provavelmente o mais ilustre portimonense da História.

Filho de um produtor de frutos secos, depois de passar pelo Seminário entra na Universidade de Coimbra onde frequenta a Faculdade de Medicina, mas acaba por se envolver na vida boémia da cidade e depois em Lisboa.

Dá-se com figuras ligadas à literatura da época e frequenta salões de arte, designadamente de pintura e escultura.

Continuador do negócio do pai, viaja por toda a Europa e aproveita para aumentar a sua já vasta cultura e conhecer novos interlocutores.

Entra na vida política activa quando é colocado em 1911 como Embaixador em Londres, e lá se mantém até ser demitido pelo Presidente Sidónio Paes em 1918. Voltará ainda à vida diplomática de 1919 a 1923 nas embaixadas de Madrid e Londres.

No entanto, mais importante que a sua carreira política é a sua obra literária de que se salienta o "Inventário de Junho" em 1899, o "Agosto Azul" em 1904, "Sabina Freire", "Gente Singular" em 1909, a que se seguem as "Novelas Eróticas", "Maria Adelaide", "Carnaval Literário" e "Londres Maravilhosa" entre outros livros e muitos artigos para jornais e revistas da época.

Em Agosto de 1923 é eleito Presidente da República. A Inglaterra num gesto de grande cortesia para com o Embaixador põe o cruzador ligeiro "Carysford" à sua disposição, pelo que Manuel Teixeira Gomes desembarca no Tejo em 3 de Outubro. A galeota D. José transporta-o até ao Arsenal da Marinha. Toma posse a 5 de Outubro.

No período da sua presidência, mais precisamente em 11 de Dezembro de 1924, Portimão sua terra natal é elevada a cidade.

A época em que Manuel Teixeira Gomes presidiu ao país não foi fácil, a sociedade portuguesa encontrava-se profundamente dividida e em 11 de Dezembro de 1925, bastante desiludido, resigna do cargo e embarca a 17 de Dezembro para Oran, na Argélia. Em 1931 fixa-se em Bougie, onde viveu os seus últimos dez anos, aí falecendo em 18 de Outubro de 1941.

A pedido da família os seus restos mortais voltaram à Pátria em 16 de Outubro de 1950 a bordo do contratorpedeiro "Dão".



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 442 • Ano XXXIX
Junho 2010

Director

CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção

1TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

SAJ L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Colaboradores Permanentes

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

Administração, 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

Paginação electrónica e produção

Macfinal, Lda.
Rua Lalande, 17 - 7º Esq.
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



Fotos: 1SAR FZ Pereira
Composição gráfica:
2TEN TSN Rodrigues

ANUNCIANTES:
JOGOS SANTA CASA; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



5

Dia da Marinha.
Alocação do Almirante CEMA



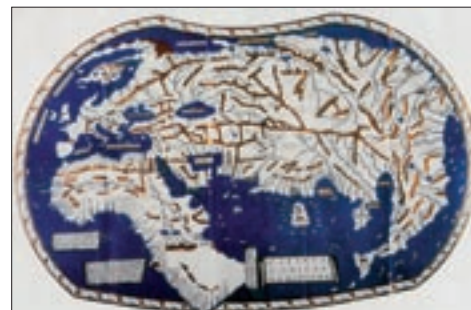
14

Há cem anos Portugal assinou o contrato
de aquisição do primeiro submersível



18

Dia da Marinha 2010
Portimão



24

Cabo da Boa Esperança

MANUEL TEIXEIRA GOMES. UM PORTIMONENSE ILUSTRE	2
PONTO DE APOIO NAVAL DE PORTIMÃO	4
NAVIO-ESCOLA "SAGRES". VOLTA AO MUNDO 2010	8
ACADEMIA DE MARINHA	11
DIA DO COMBATENTE	12
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (9)	13
PRÉMIOS DA REVISTA DA ARMADA / CONDECORAÇÃO	18
VIGIA DA HISTÓRIA 22 / NRP "JOÃO COUTINHO". 40 ANOS A SERVIR A MARINHA COM ORGULHO E DEDICAÇÃO	27
POR ESTE NOME SE CONHECEM (AS ALCUNHAS DOS NAVIOS) / COMANDANTE OLIVEIRA MONTEIRO	28
HISTÓRIAS DA BOTICA (75)	30
I CONGRESSO NACIONAL DE SEGURANÇA E DEFESA REALIZA-SE EM LISBOA	31
QUARTO DE FOLGA	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS DA REPÚBLICA	CONTRACAPA

Ponto de Apoio Naval de Portimão

Um Ponto de Apoio Naval (PAN) é uma infra-estrutura de acesso reservado, dotada de recursos materiais e humanos, destinada a apoiar directamente as unidades navais durante os períodos em que estas se encontram com missão atribuída fora da Base Naval de Lisboa. O despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, n.º 44/00, de 12 de Setembro, estabelece que são considerados PAN as instalações de Tróia e de Portimão.

Em Outubro de 1982 foi atribuído à Marinha um cais de 150 metros numa frente marítima de 300m, a que posteriormente vieram a ser associadas duas parcelas de terreno, que foram integradas no que viria a ser o Ponto de Apoio Naval de Portimão que ficou com uma área final de aproximadamente seis hectares.

Inicialmente o projecto de edificação do PAN Portimão contemplava a implantação do Comando da Zona Marítima do Sul e, eventualmente, do Departamento Marítimo do Sul (DMS) neste espaço, estando este último dependente da decisão final dos estudos de reestruturação, então empreendidos, no âmbito da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo (DGSMF). Em despacho de Fevereiro de 1982, o Almirante CEMA concordou que se provesses em Portimão instalações para o CZMS/Chefe de Departamento, situação que não se veio a concretizar por condicionalismos vários, sobretudo de natureza financeira. Em 1996 numa perspectiva de promover uma utilização mais intensiva do PAN Portimão, voltou a ser equacionada a possibilidade de transferir as oficinas de Faro e eventualmente o próprio CZMS para Portimão.

O PAN Portimão possui um conjunto de estruturas habitacionais, tendo para o efeito sido aproveitados dois edifícios pré-fabricados transferidos da Unidade de Apoio à Administração Central da Marinha. Tendo igualmente sido obtido algum apoio financeiro e fixada uma lotação, foi adquirido e instalado material de aquartelamento (cozinha, refeitório, alojamentos, casas de banho, paiol, sala de estar, secretaria), central eléctrica, iluminação externa, telefones e equipamento de fax. Actualmente o PAN Portimão tem condições para fornecer alojamento para 2 oficiais, 2 sargentos e 30 praças.

Situado na foz do Arade, entre o cais comercial e a marina de Portimão, o PAN Portimão tem uma guarnição de nove militares, incluindo um Sargento da classe "E" e oito praças. As instalações são chefiadas por um oficial, que exerce estas funções em acumulação com as de Patrão-Mor da Capitania do Porto de Portimão.

As capacidades de apoio do Ponto de Apoio

Naval de Portimão são as mencionadas no Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, n.º 44/00, de 12 de Setembro, funcionando na dependência do Comando da Zona Marítima do Sul (CZMS) e para efeitos de apoio às suas competências, conforme se encontram definidas no Dec. Reg. 39/94, de 1 de Setembro.

De forma a rentabilizar as capacidades do Comando Naval e da Autoridade Marítima, numa perspectiva de uma Marinha de duplo uso, o PAN Portimão tem assumido uma crescente complementaridade de actividades, nomeadamente:

- Dar apoio geral às unidades navais atribuídas em controlo operacional ao CZMS, durante a sua permanência neste dispositivo;
- Dar apoio geral a todas as unidades navais nacionais ou estrangeiras, superiormente auto-



rizadas a demandar este cais, no cumprimento das suas missões;

- Dar apoio geral a todas as unidades operacionais, superiormente autorizadas (Fuzileiros, Mergulhadores, Helicópteros, e outros), que no âmbito das suas missões o solicitem;

- Prestar apoio geral a todas as unidades, órgãos e serviços da Marinha, superiormente autorizados, que no âmbito das suas missões (científicas, técnicas, policiais e de apoio), o solicitem;

- Prestar apoio geral aos outros ramos das Forças Armadas, às Forças de Segurança nacionais e aos organismos da Protecção Civil, que no âmbito da colaboração com as missões da Marinha, solicitem o seu apoio (Exército, Força Aérea, PSP, PJ, ASAE, GNR, SEF, SNBPC) e ainda outros organismos públicos e entidades privadas (ICNB, Zoomarine, etc.), cujas actividades de algum modo interajam com as missões da Marinha;

- Dar apoio geral e operar os equipamentos adstritos à Base Logística de Portimão do Serviço de Combate à Poluição do Departamento Marítimo do Sul;

- Operar o heliporto existente no cais e os equipamentos necessários à manutenção das condições de segurança na operação com helicópteros;

- Assegurar a participação em exercícios e

operações do Serviço de Combate à Poluição de âmbito regional, do Departamento Marítimo do Sul;

- Assegurar o encaminhamento, processamento, cifra, distribuição e arquivo das mensagens originadas ou destinadas ao PAN Portimão e às unidades navais atribuídas em controlo operacional ao CZMS, assim como outras unidades e órgãos apoiados pelo centro de comunicações de Faro;

- Assegurar as radiocomunicações relativas ao funcionamento do PAN Portimão, operando como Posto Radionaval, em operação local.

As capacidades de apoio do PAN Portimão têm vindo a ser reforçadas relativamente ao disposto no despacho do Almirante CEMA n.º 44/00, de 12 de Setembro, dispondo actualmente das seguintes capacidades:

- Cota de operação para navios (-8 mts ZH), após dragagem efectuada em 2008;
- Cais flutuante de acostagem (20 mts de comprimento);
- Contentores para resíduos sólidos domésticos;
- Ecoponto;
- Grua com lança giratória com a capacidade de 610 Kg a 8 mts;
- Internet, Intranet e correio electrónico de Marinha;
- 1 Terminal de SIFICAP;
- Sistema de videovigilância interno;
- 2 Pontos de comunicações de cais do sistema In-Port;

- Parque de óleos usados com porta bidões manual (200 Lt.);

- Parque de artes de pesca apreendidas.

O PAN Portimão é utilizado regularmente pelos navios da Marinha Portuguesa, sobretudo as Lanchas de Fiscalização Rápidas e Corvetas, mas também pela LDG "Bacamarte" e pelos veleiros da Escola Naval. As instalações do PAN Portimão foram recentemente utilizadas por Draga-minas Alemães e são utilizados com alguma regularidade por navios patrulha da Marinha de Espanha.

Como projectos futuros para este Ponto de Apoio Naval apontam-se a eventual construção de uma rampa no topo montante do cais para movimentação de embarcações (quer para efeitos operacionais, quer para acções de manutenção); o alargamento do parque de artes de pesca apreendidas; a construção de um hangar para a guarda de material e embarcações apreendidas, que se deterioram com a exposição aos factores meteorológicos e a melhoria das instalações desportivas para apoio à preparação física das guarnições das unidades navais, de modo a proporcionar uma melhoria contínua dos serviços prestados por este Ponto de Apoio Naval aos navios que demandam este porto.



(Colaboração do COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DO SUL)

Dia da Marinha

Alocução do Almirante CEMA

Celebra-se este ano o centésimo quinquagésimo aniversário do nascimento de Manuel Teixeira Gomes, ilustre portimonense que, enquanto Presidente da República, assinou, em 1924, o decreto presidencial elevando a Vila Nova de Portimão a cidade. Constitui, para a Marinha Portuguesa, motivo de orgulho esta oportunidade de nos associarmos à justíssima homenagem que a Câmara Municipal tem vindo a promover a um vulto cimeiro da nossa História e da nossa cultura, particularmente neste ano em que também se celebra o centenário da República.

Voltamos, assim, a Portimão, dez anos volvidos sobre a última vez em que a Marinha aqui celebrou o seu dia, com o mesmo prazer e o mesmo gosto com que cá estivemos no ano 2000, agora sublimado pela oportunidade de homenagearmos um político empenhado, um humanista distinto e um escritor notável.

Nesta oportunidade, cumpre-me agradecer a colaboração que, desde a primeira hora, recebemos do Senhor Presidente da Câmara Municipal de Portimão e das demais entidades que mostraram incedível vontade em nos apoiar nesta iniciativa de trazer a Marinha ao Algarve e aos algarvios.

O Algarve está ligado, desde sempre, à nossa maritimidade e Portimão sempre foi uma cidade saliente na nossa relação com o Mar. Hoje em dia, mantendo-se uma forte tradição piscatória, é sobretudo o turismo marítimo ou balnear, ou seja todo aquele que procura a costa e a proximidade do mar, que prevalece e constitui actividade prioritária em toda a região.

O renovado Porto de Cruzeiros, estrategicamente localizado junto à confluência do Oceano Atlântico com o Mar Mediterrâneo, tem tido e terá um papel fulcral na dinamização do turismo marítimo regional.

Relativamente à pesca, importa referir que um em cada cinco pescadores portugueses é do Algarve. Estão registadas nesta região quase duas mil embarcações, das quais três centenas e meia estão sedeadas em Portimão.

Estamos, portanto, numa terra de marinheiros, local perfeito para comemorarmos os 512 anos da chegada de Vasco da Gama à Índia, a que se junta a celebração dos 500 anos da importante vitória de Afonso de Albuquerque em Goa. Neste enquadramento, é com muito gosto, que agradeço a V. Ex.^ª, Senhor Ministro da Defesa Nacional, a disponibilidade que teve para presidir a esta cerimónia e partilhar connosco este momento de celebração em que tradicionalmente aproveitamos para olhar o futuro, traçar metas e definir objectivos que têm sempre um aspecto comum, o desejo de melhor servir o País.

Agradeço, também, a todos a disponibilidade que tiveram para estar connosco, nesta cerimónia, e envio uma saudação calorosa, para aqueles que, ostentando o botão de âncora no uniforme ou a alcacha, estão a cumprir a sua *faina* longe de Portugal. Lembro particularmente os fuzileiros e o pessoal de saúde que hoje honram os compromissos nacionais no Afeganistão, bem como a guarnição do navio-escola "Sagres", envolvida na sua terceira viagem de circum-navegação

e, presentemente em terras mexicanas. Não esqueço, igualmente, os que dia a dia, sem alardes, cumprem a nobre tarefa de salvar vidas e garantir a soberania e jurisdição de Portugal no seu mar.

Portugal é, indubitavelmente, uma nação marítima. Foi o mar que nos tornou grandes, quando tivemos a lucidez e a visão estratégica para o usar, em benefício do interesse nacional. Foi o mar que nos elevou entre os demais e que nos permitiu dar novos mundos ao mundo. O mar pertence, pois, ao sentir da Nação e é a marca do Portugal de ontem, de hoje e será, estou certo, a marca do Portugal de amanhã.

No mundo globalizado dos nossos dias, a única coisa que verdadeiramente nos distingue no concerto das nações é este mar que é nosso. Permitam-me, pois, que aborde a sua importância para Portugal, sistematizando-a segundo quatro vertentes: a geográfica, a económica, a securitária e a sócio-cultural.

No que à geografia diz respeito, Portugal possui soberania ou jurisdição sobre uma área marítima muito vasta, que corresponde a cerca de 19 vezes a área terrestre nacional. Ocupa um modesto 110º lugar na ordenação dos países por dimensão, mas possui a maior zona económica exclusiva na Europa e a 11ª em termos absolutos ao nível mundial.

Acresce que nos encontramos envolvidos num processo de extensão da nossa plataforma continental, que permitirá *grossa modo* duplicar a área dos fundos marinhos sob soberania nacional. Passaremos a deter uma área contínua e não mais arquipelágica de espaços marítimos cerca de 40 vezes superior ao nosso território e equivalente a mais de 80% da área terrestre dos 27 países membros da UE.

Não somos um País pequeno. Mas para sermos verdadeiramente grandes necessitamos que os portugueses olhem de frente para o mar.

Em termos económicos, o mar português abrange sectores tão variados como:

- Transportes marítimos, portos e logística;
- Turismo marítimo e náutica de recreio;
- Pesca, aquicultura e indústria do pescado; e
- Construção e reparação naval.

Neste âmbito, permitam-me que destaque apenas dois dados ilustrativos da sua importância.

O primeiro diz respeito ao comércio exterior, uma vez que 60% das nossas trocas comerciais com o exterior se processam por via marítima, sendo também por mar que recebemos cerca de 70% das importações nacionais.

O segundo dado respeita ao turismo, já que 90% dos turistas que nos visitam procuram a faixa costeira e actividades de lazer de âmbito náutico.

Os vários sectores do nosso *hypercluster* do mar caracterizam-se, ainda, por possuírem um forte efeito multiplicador em outras actividades económicas e no emprego, o que acentua o seu papel em termos de geração de valor acrescentado e como alavanca de desenvolvimento.



Além disso, alguns desses sectores possuem um elevado potencial de crescimento, sendo importante aí referir o turismo náutico, a náutica de recreio, a aquicultura, o transporte marítimo de curta distância, as energias renováveis e a exploração de minerais, de hidrocarbonetos e de produtos de biotecnologia.

O efeito multiplicador das actividades económicas ligadas ao mar, associado ao forte potencial de crescimento de boa parte delas, levaram estudos recentes a estimar que, daqui a 15 anos, o *hypercluster* do mar possa contribuir com cerca de 10 a 12% do PIB e do emprego nacionais, o que equivalerá a cerca de 20 a 25 mil milhões de Euros e a mais de meio milhão de empregos. As oportunidades estão aqui; à nossa [vossa] frente.

Porém, para as podermos aproveitar, é preciso que tenhamos perfeita consciência de que o crescente papel dos oceanos na economia actual elevou, proporcionalmente, a importância das questões securitárias ligadas ao mar – hoje por hoje essenciais à estabilidade global e também à portuguesa. De facto, as ameaças directas ao uso do mar e as que dele tiram partido têm-se multiplicado e apresentam-se de diversas formas, entre as quais o terrorismo, a pirataria, a proliferação de armamento, as traficâncias, a imigração ilegal, a depredação de recursos vivos e não vivos e a poluição do mar. Se não forem eficazmente combatidas no mar, estas ameaças porão em causa muitas das bases em que assenta a nossa vida quotidiana e o nosso bem-estar. Poderão, por exemplo, afectar gravemente a nossa segurança energética, já que é por via marítima que recebemos a totalidade do petróleo e cerca de 60% do gás natural que consumimos.

Todos dependemos, pois, da manutenção do regular fluxo do tráfego marítimo. Isso implica uma atitude proactiva de presença, de dissuasão, de vigilância, de fiscalização e de combate às ameaças, que assegure a liberdade de navegação e a exploração criteriosa do nosso património marítimo.

Finalmente, o mar tem para nós, portugueses, e para a Marinha em particular, uma importância sociológica e cultural enorme, tendo-se constituído ao longo da nossa História como um dos principais elementos forjadores da identidade nacional. De facto, mantemos com ele uma relação íntima e permanente, a qual confere à cultura do nosso povo um carácter eminentemente marítimo, que influencia directamente a mentalidade e a vontade nacionais.

Foi essa relação privilegiada que permitiu ao longo dos séculos resolver as nossas “apoquentações” e deixou o legado de uma língua universal, partilhada por 8 países que também têm em comum o mar.

Como bem notou Virgílio Ferreira, ao escrever: “Da minha língua vê-se o mar”. ...Ouve-se o seu rumor. Por isso a voz do mar foi (é) a da nossa inquietação.

Hoje os descobrimentos são aqui; no nosso mar.

Porque ele é, muito claramente, o nosso factor físico com maior potencial de desenvolvimento. Dessa forma, parece-me inegável que todos os recursos nele dispendidos correspondem, não a uma despesa, mas antes a um investimento. Como tem, aliás, sido reconhecido pelos decisores políticos ao apostarem na renovação da nossa marinha.

Um investimento no nosso futuro e na nossa identidade, o qual terá que ser pensado a longo prazo, como aconteceu no passado, nomeadamente durante a expansão marítima, em que a vontade nacional se aliou ao planeamento cuidado e aos recursos necessários para garantir o seu sucesso.

De facto, só se pode tirar partido do mar com visão e planeamento estratégico, qualidades nem sempre presentes na nossa maneira de ser, mas que trazem proventos assinaláveis quando combinadas na medida certa.

Perante o mar, o imprevisto nunca é solução! Necessitamos, o País necessita, de planeamento e de investimento a longo prazo, no sentido de edificar e de sustentar os diversos vectores essenciais a uma nação marítima: investigação & desenvolvimento com criatividade, universidades estimuladoras da inovação e do empreendedorismo, uma indústria naval produtiva e rentável, uma Marinha Mercante activa e profícua, uma Marinha de Pesca empreendedora e proveitosa, uma Marinha de Recreio diversificada e útil e, certamente, uma Marinha de Guerra moderna e eficaz.



Uma Marinha de Guerra, a vossa Marinha, capaz de garantir a segurança, indispensável para se poder usar o mar de acordo com as necessidades e as exigências do País, pois a segurança é um requisito fundamental à criação e manutenção de um clima de confiança, em que assentam a actividade económica e o progresso nacional.

Nesse âmbito, é imperativo que o País possua uma Marinha capaz de promover a segurança marítima, de combater as ameaças no mar e de mitigar os riscos que impedem sobre o livre comércio marítimo e a exploração pacífica e ordeira do património oceânico.

Estes são desideratos que necessitam da colaboração de todos, a começar pela dos homens e mulheres do mar, pois o mar é um meio duro e agreste,

que não perdoo a quem não o respeita!

Um dos grandes navegantes do séc. XX – expressou-o de forma eloquente ao afirmar que navegar não é uma actividade própria para impostores. Segundo ele, em muitas profissões pode-se enganar ou fazer *bluff* com impunidade, mas isso não é possível nas profissões do mar, em que é necessário saber o que se faz e tomar todos os cuidados. Só assim é possível salvaguardar “os que andam sobre as ondas, suspensos por um fio” como bem definiu o poeta Sebastião da Gama referindo-se aos marinheiros.

Aqui, nesta cidade que também é terra de pescadores, exorto, pois, todos os homens do mar e também os veraneantes a nunca facilitarem na sua relação com o oceano. A vossa Marinha estará sempre alerta para responder prontamente a qualquer situação de perigo no mar, num esforço muito gratificante e que nos honra particularmente: o de salvar vidas. Todavia, cabe a cada um minimizar os riscos e tomar todas as precauções para que o mar seja um aliado na busca de bem-estar e não um cenário de tragédias.

A Marinha desempenha, em paralelo com a sua missão Constitucional e primária de contribuir para a defesa militar do País, um largo espectro de tarefas de âmbito não militar, que incluem, entre outras, as já

referidas segurança marítima e salvaguarda da vida humana no mar, bem como a vigilância e fiscalização dos espaços marítimos, as actividades de protecção civil, os trabalhos hidro-oceanográficos e as actividades no domínio da cultura marítima.

Ao emprego simultâneo no âmbito da acção militar e da acção não militar convencionámos chamar de Marinha de Duplo Uso, conceito que caracteriza a actuação da Marinha Portuguesa há mais de 2 séculos.

A integração e a complementaridade conseguidas com este modelo de Duplo Uso visam a optimização de recursos, por economia de escala, sustentando uma intervenção eficiente que se estende desde a orla costeira até aos confins da zona económica exclusiva, da plataforma continental e das áreas de busca e salvamento marítimo. É nessa vasta área que, de forma sóbria e discreta, normalmente para além dos olhares do cidadão comum e longe da atenção mediática, nos empenhamos no cumprimento pronto e eficaz das tarefas que o País nos exige, obtendo resultados que fortalecem a confiança dos portugueses na sua Marinha.

Existem, no entanto, muitos outros actores com responsabilidades no mar. As circunstâncias têm conduzido a um crescente envolvimento de agências e departamentos governamentais em actuações que se desejam coordenadas e articuladas nos espaços marítimos. Neste quadro, continuaremos a pugnar por uma cada vez melhor cooperação, pois ela é o instrumento essencial para evitar o desperdício e a ineficiência.

E para conseguir desempenhar um papel de charneira – não só na articulação com os outros Ramos das Forças Armadas e com as marinhas de países amigos, mas também na cooperação inter-departamental com outras agências do Estado – a Marinha necessita de estar dotada de um conjunto de capacidades que a habilitem a desempenhar com eficácia o largo espectro de tarefas que lhe estão cometidas.

É o que designamos por uma Marinha Equilibrada, conceito que se sustenta na existência de uma matriz coerente e ponderada de capacidades e na edificação harmoniosa de todas elas. Naturalmente, tal Marinha, não pode dispensar a capacidade submarina, como, em devido tempo, e bem, foi reiteradamente reconhecido pelo poder político.

No meio do muito ruído que esconde o essencial, gostaria apenas de relembrar dois aspectos.

Em primeiro lugar, de nada serve imaginar que possuímos vastos espaços marítimos, se não tivermos capacidade para os vigiar e controlar, nas três dimensões: a de superfície, a do espaço aéreo sobrejacente e, seguramente, a dimensão subaquática.

Em segundo lugar, ter submarinos é caro, muito caro, mas muito mais caro seria não os ter, em especial para as gerações futuras.

Os submarinos são, assim, fundamentais a uma Marinha que se pretende Equilibrada, como fundamentais são os outros meios que aguardamos com serenidade, cientes das presentes circunstâncias económicas e financeiras. Refiro-me, em particular, ao Navio Polivalente Logístico, aos novos Navios de Patrulha Oceânica e às Lanchas de Fiscalização Costeira.

Aproveito, aliás, esta oportunidade para, com grato prazer, dar pú-

blico conhecimento que um dos futuros Navios de Patrulha Oceânica será baptizado com o nome “Portimão”, como homenagem sincera e atenciosa desta cidade que sempre acolheram a sua Marinha com um carinho muito próprio desta terra de homens e de mulheres do mar.

Não há Marinha sem marinheiros. Sem todos vós. Uma profissão dura com grandes exigências físicas e psicológicas e que não pode dispensar um sistema de saúde eficiente, vocacionado para o desempenho operacional, para o apoio aos familiares e para os que deram o seu melhor à Marinha e ao País e que hoje não podemos abandonar.

Foto Luís Forral/LUSA



Não quero terminar sem lembrar que tomei, no meu mandato, 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 pugnar para continuar a ser:

- Relevante – pela competência, tanto no âmbito da acção militar, como no âmbito da acção não militar;
- Pronta – porque capaz de ser empregue, sem retardos, 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 de serviço e na solidez dos valores que partilhamos há séculos;
- Prestigiada – pelo reconhecimento da sua utilidade e eficácia, pelos nossos concidadãos e pelos nossos parceiros.

Estes são os princípios que nos orientam. Princípios que reforçam a abertura e o aprofundamento das ligações à comunidade nacional, na afirmação duma inequívoca integração da Marinha no País, assim contribuindo para a concretização do desígnio estratégico de Portugal como nação marítima.



Todos nós, os que na Marinha servimos Portugal, temos orgulho no produto que oferecemos à Nação, reconhecendo a necessidade de prosseguir os esforços na busca da excelência no cumprimento das tarefas e missões que nos estão cometidas.

O País pode estar certo que prosseguiremos, norteados por uma marcada cultura de serviço público, em que os interesses do colectivo nacional serão sempre

colocados 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.

Como seu Comandante, posso garantir que a Marinha continuará, com determinação, firme na Defesa, empenhada na Segurança e parceira no Desenvolvimento – ao serviço de Portugal, sempre!



Fernando de Melo Gomes
Almirante

Fotos: 1SAR FZ Pereira e CAB L Figueiredo

NAVIO-ESCOLA “SAGRES” VOLTA AO MUNDO 2010

4ª PARTE

Após algumas semanas nas latitudes austrais, regressámos às latitudes mais amenas. Em virtude do bom tempo que se fazia sentir, os dias que antecederam o início da segunda regata do evento *Velas SudAmérica 2010*, prevista para oito de Abril, foram passados a tratar das madeiras e das pinturas do navio. Estas acções de manutenção periódicas e essenciais foram executadas, enquanto rumávamos em direcção à baía de Talcahuano. Este local foi marcado como ponto de encontro dos veleiros para o início da regata.

Esta cidade portuária estava inicialmente calendarizada como um dos três portos chilenos, que iriam receber o evento. Porém a imprevisibilidade da natureza ditou uma alteração de planos. O terramoto que assolou a costa central do Chile em vinte e sete de Fevereiro e sobretudo o maremoto, que seguiu a actividade sísmica intensa, ditaram a destruição de parte considerável da cidade, especialmente das infra-estruturas portuárias que receberiam a regata. Apesar de cancelada a estadia, manteve-se o início da regata neste porto. Assim, pretendia-se envolver os habitantes no ambiente festivo do evento e da regata que foi rebaptizada. A renomeada Regata da Solidariedade ligará Talcahuano a Valparaíso, o destino final da simbólica ajuda humanitária que os veleiros transportaram a partir da vizinha Argentina.

O ansioso dia da largada aproximava-se paulatinamente, todavia, o tempo desprovido de solidariedade, parecia não querer apoiar a festa. As aragens e vento fraco eram manifestamente insuficientes para veleiros de grandes dimensões. Ao chegar a hora de largada, o vento mantinha-se escasso. Desta forma, foi necessário promover sucessivos adiamentos da hora da partida e por fim, adiou-se a grande largada para o dia seguinte. O dia nove de Abril não trouxe

grandes alterações na carta meteorológica. A falta de colaboração do vento obrigou a uma reunião entre os Comandantes e o Júri da Regata. Neste encontro, que teve lugar a bordo do Navio Escola da Marinha Chilena “Esmeralda”, solucionou-se temporariamente a apatia do clima. Promoveu-se um novo adiamento, até à manhã do dia seguinte e recolocou-se a linha de partida mais para norte, (cerca de 60 milhas), de forma a se poder acabar a regata em tempo útil. Navegámos durante a noite toda, para que pelo nascer do sol, pudéssemos alcançar a nova linha de partida. O início da manhã mostrava pouco indícios de mudança, o que provocou um novo adiamento e nova localização para a linha de partida.

Enquanto assistíamos à teimosia do tempo, alguns membros da guarnição aproveitaram os recessos da largada para realizar exames. Estes vão-lhes permitir acabar o ensino secundário. Estes marinheiros, dotados de uma saudável ambição, querem progredir um pouco mais na sua carreira profissional, razão pela qual se inscreveram no Centro Naval de Ensino à Distância (CNED). Esta unidade da Marinha permite-lhes realizar um estudo por módulos, promovendo que estudem sempre que lhes seja conveniente, sem prejuízo das horas de trabalho. Quando se sentem preparados a realizar a sua aferição de conhecimentos, o seu tutor de bordo contacta o CNED, no sentido de ser enviado o teste. Assim não ficam restrin-



Desfile em Antofagasta.

gidos pelo rigor do mar e à distância às estruturas escolares, podendo acabar o ensino secundário e abrir novas perspectivas de formação e de carreira. São perseverantes, estes homens, que para além das suas funções diárias, ainda têm que encontrar tempo e motivação para estudar afincadamente. O seu esforço é digno e deve ser

louvado. Por esta razão, sempre que alguém é bem sucedido na sua demanda, cria-se um exemplo a seguir, para os demais estudantes e para os mais novos que não puderam terminar ainda os seus estudos.

Finalmente, no dia onze de Abril o vento compareceu, permitindo o início da competição vélica. Este aumentou discretamente para dez nós e começou a entrar pelos sectores de “S”. O tiro de largada ouviu-se às 09:45:50. Competiríamos num grupo constituído pelos navios Equatoriano, Venezuelano, Mexicano e Colombianos, respectivamente “Guayas”, “Simón Bolívar”, “Cuauhtémoc” e “Glória”. Infelizmente para nós, as condições de vento não eram as melhores para o nosso navio. A “Sagres” ganha na comparação com os outros veleiros, quando por um lado, existem ventos fortes a entrar entre os 60 e os 120 graus aberto com a proa. Por outro lado, tratando-se de um navio robusto, quando existe algum mau tempo, o que atrapalha a progressão dos veleiros mais leves. Desta forma, 120 milhas depois da partida, cruzamos a linha de chegada às 23:23:27 tendo-nos classificado a meio da tabela da nossa classe. Uma vez que esta regata era a Regata da Solidariedade, a classi-

ficação estava em segundo plano, no entanto para nós que participamos, é sempre um prazer disputar uma regata com a "Barca". As manobras foram espectaculares e o facto de estarmos entre tantos navios que também davam o seu melhor foi memorável.

Finda a regata, navegámos durante a noite na baía de Valparaíso, abrigando do mar de fora e tendo como imagem de fundo a cidade que lhe confere o nome.

Pela manhã podemos observar cautelosamente a cidade. Esta estende o seu casario por várias encostas acentuadas. A paisagem que durante a noite, quando estava iluminada, parecia a cidade do Funchal, na Madeira, ganhou agora uma entidade própria. Rapidamente nos dirigimos para norte, de forma a fundear em frente à cidade de Concón. Uma pequena cidade de veraneio localizada dentro de uma baía que nos fez lembrar a de Cascais. À medida que o tempo vai passando, invade-nos esta sensação recorrente, em que tudo nos faz lembrar do nosso país. Fundearam connosco o Glória o Capitão Miranda e o Cisne Branco, vindo assim embelezar esta baía, já por si formosa.

Aproveitando os tempos "mortos" em que o navio ficava ebramente a pairar, esperando por uma alteração das condições meteorológicas, foram vários os elementos da guarnição que quiseram pôr à prova os seus dotes de pescador. Nas famosas águas do Oceano Pacífico, não foi preciso esperar muito tempo para ver os resultados da pescaria, poucos minutos depois de se ter lançado o primeiro anzol à água já a linha estava a fazer força. Depois de uma forte luta, que terá durado vários minutos, lá se conseguiu trazer para bordo o tão aguardado prémio. Embora se esperasse um peixe de grandes dimensões, nada fazia esperar a surpresa que nos aguardava, uma lula de 23Kg. Depois seguiram-se outras, que rapidamente encheram o convés do navio. Parecia que se estava a pescar directamente de um aquário de lulas, tal era a rapidez e facilidade de as fisgar. As poucas horas dedicadas à pescaria foram suficientes para se poder confeccionar alguns petiscos. Tentáculos na chapa, feijoadas de lulas e lulas à Lagareiro foram alguns dos pratos, que fizeram as delícias de toda a guarnição nos dias seguintes. Mais tarde, podemos constatar, em conversa com alguns chilenos, que as lulas se tratam de autênticas pragas nestas águas, alimentando-se dos cardumes locais. O comunicado atenuou os remorsos dos mais sensíveis e encheu de orgulho os que participaram no equilíbrio da ecologia regional.

Escutámos atentamente os conselhos do nosso Oficial de Ligação, que nos alertou sobre os preparativos da cidade de Valparaí-

so e sobre a enchente de pessoas, que iria aderir às visitas, aquando da nossa estadia nessa cidade. Uma vez mais aproveitámos o tempo e preparámos calmamente o navio, para receber tão ilustre multidão.

Suspendemos na madrugada do dia treze de Abril e logo durante a manhã, antecedendo a entrada no porto, teve lugar um desfile naval. Por este motivo, antecipámos a alvorada e iniciámos funções um pouco mais cedo. Manobrámos de forma a integrar a formatura e navegámos ordeiramente para sul em direcção à Base Naval de Valparaíso. Na hora prevista, surgiu a formatura de



Aspecto geral dos visitantes.

fragatas chilenas, sendo que, a que liderava a formação transportava o Chefe do Estado-Maior da Armada Chilena. Seguiram-se as habituais honras militares a navegar e logo de seguida a recepção dos pilotos para a atracação. Em nosso redor, foram fundeando aos pares, as fragatas chilenas, que por ventura da nossa chegada terão perdido o seu local no cais da base.

O sempre preenchido calendário protocolar, levou-nos logo no primeiro dia, a uma cerimónia de entrega de prémios da regata. Esta decorreu num colossal palácio do século XIX, utilizado como sede do clube



Navios atracados em Antofagasta.

militar naval. O imponente salão principal abria portas a espaçosas salas de tecto alto, cada uma com o nome de um herói nacional. Tal como previsto, os resultados da regata foram omissos, prevalecendo a ideia da participação empenhada de todos.

Com algum orgulho participámos numa cerimónia especial, aquela em que se entregava a ajuda humanitária recolhida na

Argentina. Duas caixas de papelão, ostentando o vistoso lema "Fuerza Chile", transportavam não só o leite em pó e os fármacos doados, mas também o apoio moral da nossa comunidade portuguesa de Buenos Aires, os verdadeiros responsáveis por este auxílio.

A adesão dos Porteños foi considerável, aproveitando os soalheiros dias do fim-de-semana, apinharam o cais e o convés do navio. Recordamos a perseverança daqueles que se mantiveram horas na fila, sem garantias de alcançar o objectivo. No sábado, último dia disponível para visitar os veleiros, o estrangulamento organizado na porta do molhe, criou uma corrente humana de alguns quilómetros, que se estendia até ao centro da cidade. No cais a circulação era vagarosa, demorando-se quarenta minutos a realizar o mesmo percurso, que sem confusão se realizava em apenas dez. Ao passar as pranchas dos navios, os visitantes largavam o semblante carrancudo e esqueciam as horas passadas ao sol. Estavam deliciados e expressavam o seu agrado aos elementos do grupo de serviço.

A matutina partida no domingo de manhã causou espanto, pois intrigava-nos o facto, de a organização não utilizar o último dia do fim-de-semana para visitas. Saía reforçada a ideia, depois do sucesso do dia anterior. Contudo, não precisámos de esperar muito pela resposta. O facto de se ter realizado a despedida da cidade no domingo, permitiu a participação de dezenas de pequenos veleiros e outros barcos tipo *ferry*, que transportaram centenas de pessoas à baía. Todos puderam ver privilegiadamente, o desfile de saída, que saudou o Presidente Chileno.

Como sempre, o primeiro dia após um porto foi gerido por todos, de forma a retemperar as energias. O trânsito para o próximo porto foi curto e quase todo realizado à vela. Empurrados para norte pelo fenómeno da Sulada, colocámos todo o pano e navegámos livres do ruído monótono do motor. A presença mais assídua do sol permitiu retomar hábitos bastante saudáveis. Os fuzileiros embarcados, que cumprem escrupulosamente o seu programa de treinos bi-diários, são agora acompanhados por uma turba animada da guarnição, que corre em volta do mastro grande, salta à corda ou pratica elevações no ferro da segunda prancha. Nos corredores, já se discute a possibilidade de nova taça de FutConvés, modalidade que colhe muita simpatia entre a guarnição.

Envolvidos naquela noção deturpada do tempo, que vivenciámos aquando das tiradas privadas da sociedade, chegámos rapidamente a Antofagasta. Esta cidade mineira,

cavada no meio do deserto chileno é o motor de toda a economia chilena. Em tempos com a extracção do salitre e actualmente com a exploração do cobre, os antifagastinos colocam o seu nome na economia mundial. Por ser um importante pólo financeiro e pelo facto do lobby mineiro ser um dos maiores patrocinadores da regata, esta paragem aparentemente inóspita, substitui Talcahuano no calendário.

As expectativas eram baixas, pois em Valparaíso haviam-nos desvalorizado a cidade do deserto. No entanto, o povo do deserto mostrou espírito marinheiro. Desde logo, fomos recebidos por uns quantos iates, que mais tarde descobrimos, tratar-se dos *Hermanos de La Costa*, confraria de amantes do mar, que tem uma filiação neste porto. No molhe e no cais aguardavam-nos milhares de pessoas, que vibraram com os cumprimentos sonoros da sereia. Nos escassos dias que ali estivemos, aproveitámos para conhecer a cultura, visitar imponentes monumentos naturais, como a *La Portada*, ou estruturas humanas como o marco do trópico de Capricórnio. Os veleiros, rapidamente se tornaram ponto obrigatório nas agendas antifagastinas,

naturalmente alteraram o quotidiano da cidade, sugando as pessoas para o modesto cais comercial. Em aproximadamente vinte horas de abertura a visitas, distribuídas por dois dias, recebemos cerca de trinta mil visitantes, uma demonstração cabal do interesse despertado pelos veleiros. A hospitalidade da cidade foi bastante visível e na hora da partida, todos tínhamos a sensação de que a estadia deveria ter sido prolongada, pois aquele povo, assim o merecia. Pela primeira vez desde Lisboa, largámos com pessoas no cais, porque a organização o permitiu. Entusiastas interagiam com os marinheiros que se encontravam em postos de faina naquele bordo. No outro bordo víamos partir o Cisne Branco, que esteve atracado de braço dado com a "Sagres". Terminada esta pequena comunidade lusófona, que se formou entre portugueses e brasileiros durante dois dias, estava na nossa hora de partir.

Partimos em direcção à fronteira do Peru. No caminho, tivemos oportunidade de comemorar o feriado que relembra a Revolução dos Cravos. A bordo, a realização de um brinde com o habitual Porto de Honra foi motivo para se iniciar uma saudável discussão. A troca de argumentos liderada obviamente por aqueles que nasceram e conheceram a realidade do regime ditatorial foi importante na valorização da data. Isto porque, na nossa jovem guarnição muitos são os que não conheceram a realidade, terminada em vinte e cinco de Abril de setenta e quatro.

Uma vez mais a Sulada presenteou-nos com a possibilidade de navegar à vela, o

que facilitou a Sail Parade realizada à chegada ao Peru.

Atracámos, pela manhã do dia vinte e oito de Abril, na cidade de Callao. Como tem sido habitual na chegada a todos os portos, fomos recebidos pela Banda da Armada do país anfitrião e por um pequeno grupo de música e danças tradicionais. É certo que tal recepção é uma demonstração de boas vindas pela população aos navios. O efeito é agradável e o esforço é sempre valorizado com palmas. Contudo, a confusão que se gera devido ao barulho da música e à dis-



Entrada a bordo do Embaixador de Portugal no Peru.

tracção provocada pelos grupos de dança no cais, aliada à azáfama da atracação, sobrecarrega as comunicações e procedimentos, tornando-se assim um desafio adicional para o imediato do navio e para os chefes das fainas.

Após ter sido dada "volta à faina", os esforços para preparar o navio para abrir a visitas foram redobrados. A "Sagres" foi o último navio a atracar, e para poder receber a multidão que se aglomerava nos portões da base naval ao mesmo tempo que os outros veleiros, foi necessário um esforço adicional por parte da guarnição. Enquanto estas



Arrumando a Bandeira Nacional após o desfile.

acções se realizavam o Comandante pres- tou os habituais cumprimentos protocolares às entidades locais. Desta vez tinha-lhe sido guardada uma agradável surpresa – foi feito Cidadão Honorário de Callao. Honra que se soma à que já lhe tinha sido conferida em Ushuaia.

O programa de eventos preparado pela organização mais uma vez mostrou-se dema-

siado pesado, deixando pouco tempo livre para conhecer quer Callao quer Lima, que fica relativamente perto da última. Mesmo assim foi possível passear um pouco pela Plaza de Armas de Lima, assim como pelos seus bairros mais cosmopolitas (Miraflores e Santo Isidro), e fazer um pouco de desporto nas boas instalações que a base nos proporcionava. A intenção de visitar a mítica cidade de Machu Pichu, uma das sete maravilhas do mundo, foi inviabilizada à maioria da guarnição pela distância e pouco tempo disponível. No entanto, alguns elementos

da guarnição, fazendo uma corrida contra o tempo e motivados pelo sonho de visitar tão distinto local, acabaram por consegui-lo fazer. Dois dias de viagem em que apanharam os mais diversos tipos de transporte, tais como avião, comboio, autocarro e mulas...

Por intervenção do Embaixador Nuno de Bessa Lopes, para os que se quedaram por Callao, foi organizada uma visita guiada no dia vinte e nove de Abril ao Museu Rafael Larco Herrera, onde se ficou a conhecer um pouco mais desta cultura que conta com quase cinco mil anos de história, apenas cem

dos quais dominados pelos famosos Incas. O Embaixador de Portugal em Lima foi incansável na organização desta estadia e conseguiu um enorme sucesso na lista de convidados que compareceram na nossa recepção, apesar da concorrência de outras duas a decorrer em simultâneo.

No término da nossa estadia em Callao embarcámos a nossa nova passageira, a "excêntrica" que ganhou o concurso da Santa Casa da Misericórdia. Rapidamente se inseriu na vida a bordo do navio, onde irá realizar a travessia entre o Peru e o Equador.

Largámos no dia dois de Maio, não sem antes aproveitarmos a oportunidade de telefonarmos para casa e darmos um beijo às nossas Mães, nesse dia tão especial que lhes é dedicado.

No final, o balanço desta visita mostrou-se extremamente positivo. Recebemos a bordo 30791 visitantes, percorremos locais de um país cheio de história, cultura e tradições, e participámos em todos os eventos da organização representando o nosso país com brio e dignidade.

Entretanto já estamos fora há 4 meses, navegámos cerca de 2000 horas e percorremos mais de 12000 milhas, uma boa parte do percurso total, na visão dos mais optimistas.

Rumamos neste momento em direcção a Guayaquil no Equador, estando previsto atracarmos no dia sete de Maio. Um novo país e, é claro, novas aventuras...



(Colaboração do COMANDO DO NRP "SAGRES")



A Marinha em operações fora de área

INTRODUÇÃO

Nos dias 2, 9 e 16 de Março de 2010 realizaram-se na Academia de Marinha quatro conferências integradas no ciclo subordinado ao tema em epígrafe, representando quatro empenhamentos operacionais da Marinha noutras tantas diferentes vertentes.

A iniciativa tinha por objectivo dar a conhecer, através da Academia de Marinha, as missões que a Marinha realiza no âmbito da defesa militar e do apoio à política externa, mais concretamente de Protecção dos Interesses Nacionais e Diplomacia Naval.

A primeira conferência, dedicada ao empenhamento dos Fuzileiros no Afeganistão, esteve a cargo do CTEN FZ Carvalho Relvas; na segunda o CMG Nobre de Sousa abordou o combate à pirataria – “Operação Open Shield”; na terceira o CTEN Zeferino Henriques referiu-se à “Iniciativa Mar Aberto” e, na última, o CTEN Anjinho Mourinha deu a conhecer o “Africa Partnership Station”.

“FUZILEIROS NO AFGANISTÃO”

O Afeganistão é essencialmente um país montanhoso; Kabul, a capital, situa-se a cerca de 1800 metros de altitude e a cerca de 6800 km de Lisboa. O país encontra-se actualmente dividido em cinco regiões, a que correspondem os equivalentes comandos regionais: *Regional Commands* (RC) da *International Security Assistance Force* (ISAF). As diferentes culturas presentes e a constante necessidade de intérpretes constituem uma dificuldade que acresce ao sempre presente risco de ataques de *rockets* aos aquartelamentos e de ataques com veículos suicidas durante os trânsitos.

A missão dos fuzileiros é de configuração variável; usualmente é composta por três oficiais, dois sargentos e elementos do módulo de apoio e de protecção de força. Inicialmente composta de 20 fuzileiros passou, a partir de Abril deste ano, a integrar 40. A sua missão consiste em participar na assessoria técnico-militar – *Operational Mentor & Liaison Team* (OMLT) – a uma unidade de guarnição do Exército Afegão que serve de base à 3ª Brigada do

Corpo de Exército 201, localizada em Pol-e-Charcky, na área do RC da capital. Em 2005 contou-se também com a presença de um oficial dedicado à área da contra-informação no grupo de comando do aeroporto de Kabul (KAIA) e, em 2008, com um outro oficial na chefia de uma célula de operações especiais.

sa e a visita do Comandante do Corpo de Fuzileiros, CALM Cortes Picciochi, pela especial importância que teve para os Fuzileiros em Missão.

INICIATIVA “MAR ABERTO 2009”

A participação na “Iniciativa Mar Aberto” enquadra-se na função de defesa militar e apoio à política externa do Estado, mais concretamente na tarefa de protecção dos interesses nacionais e de diplomacia naval. Em 2009 realizou-se em simultâneo com a viagem de instrução dos cadetes do 3º ano da Escola Naval.

Foram várias as tarefas executadas ao nível da instrução, destacando-se as realizadas nas áreas da fiscalização, da abordagem no mar, bem como na preparação de operações de segurança marítima, todas em apoio directo à cooperação técnico-militar, na República de Cabo Verde.

Realça-se ainda a participação numa demonstração anfíbia e a implementação do Sistema de Apoio à Decisão para a Actividade de Patrulha, versão “Cooperação” (SADAP-C). Esta missão foi realizada pela guarnição do NRP “Baptista de Andrade” – 83 militares, complementada por 2 oficiais, 33 cadetes e duas praças da Escola Naval, por 2 mergulhadores, 13 fuzileiros, 2 elementos da Polícia Marítima e 1 oficial médico-naval.

No âmbito da “Iniciativa Mar Aberto” realizou-se a bordo, a 13 de Julho, com o navio atracado no Mindelo, um *workshop* sobre a Marinha. Enquadradas nos projectos 4 e 5, de Guarda Costeira e Unidade de Fuzileiros, realizaram-se 23 instruções teórico-práticas. A 17 de Julho de 2009, o NRP “Baptista de Andrade” colaborou na abordagem a um navio alvo, efectuada por uma equipa cabo-verdiana, treinada a bordo. De seguida, realizou-se pela primeira vez em solo cabo-verdiano um desembarque anfíbio de 89 fuzileiros cabo-verdianos, sendo a acção concluída com o desembarque da equipa do navio para apoio a calamidades e desastres naturais, que em conjugação com os fuzileiros cabo-verdianos, efectuaram acções em terra de apoio à população local.

Foram vários os eventos protocolares realizados, dos quais se destaca a recepção



Fuzileiros no Afeganistão



Iniciativa Mar Aberto 2009



Operação Ocean Shield

Como fruto do trabalho dos mentores portugueses, aquela Brigada foi dada como capaz de planejar, executar e sustentar as tarefas de apoio à 3ª Brigada do Corpo 201, isto é, de cumprir o essencial da sua missão. Foram diversas as altas entidades que visitaram as forças portuguesas no Afeganistão, de que se destaca a visita do Secretário de Estado da Defe-

a bordo aos ministros dos negócios estrangeiros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.

OPERAÇÃO "OCEAN SHIELD"

No âmbito do empenho na SNMG1, a fragata "Álvares Cabral" participou na operação "Ocean Shield" de 9 de Novembro de 2009 a 25 de Janeiro de 2010. A missão iniciou-se a 12 de Agosto com empenho na área do Mediterrâneo até 3 de Novembro.

A área de operações conjunta caracteriza-se pela sua dimensão e vastidão com mais de 3 milhões de milhas quadradas, divididas em 2 subáreas, GoA – Golf de Adén (GoA) e Bacia da Somália (BS). A sua dimensão traduziu-se como factor primordial importância no planeamento, na execução das operações, quer pelos trânsitos a que obriga, quer pela afectação dos meios que implica e pelo desafio que é imposto à sua sustentação logística. Acresce a este factor as condições ambientais – o regime sazonal das monções e a relevância estratégica por ser atravessada por cerca de 22 000 navios por ano, representando 8% do comércio mundial e 12% do tráfego mundial de petróleo efectuados por via marítima.

ANATO respondeu aos apelos do CSONU com a OOS, concebida para mitigar o impacto económico e de sofrimento humano, pela supressão da actividade de pirataria e pela edificação de capacidades regionais de actuação no combate à pirataria. Deste conceito extraíram-se quatro linhas de operação:

Disrupção - combate à pirataria, pela protecção da navegação mercante e regional;

Comunidade Marítima – pelo acompanhamento e verificação da adopção das melhores práticas anti-pirataria;

Integração – pelo fomento da articulação das forças presentes;

Edificação de Capacidade – pela articulação das acções com os actores regionais.

O navio realizou seis patrulhas, cinco na subárea GoA e uma na SB, em que toda a sua actuação foi regida pelos princípios subjacentes a intervenções de carácter policial por meios navais, em que são impostas restrições ao emprego da força e uma acrescida relevância na necessidade da preservação da prova. Destas patrulhas resultaram o controlo de 22 suspeitos de envolvimento em actos de pirataria, a apreensão de um *skif* e a monitorização de 2269 navios mercantes, com 86 dias de missão, 93 horas de voo e 2060 horas de navegação, uma taxa de navegação de 82%.

Pela exposição mediática e actualidade, estas intervenções foram alvo de um escrutínio permanente por parte da comunicação social. Importa reflectir como apontamento final na necessidade de rever o quadro legal de apoio ao combate à pirataria, em que a adequação de um ordenamento jurídico interno criminalizando a pirataria e à promoção de soluções internacionais, como a criação de tribunais internacionais dedicados a este fenómeno, medidas sem as quais as acções militares não podem aumentar a sua eficácia.

AFRICA PARTNERSHIP STATION

A *Africa Partnership Station* – APS, ícone da nova estratégia marítima americana, é uma missão de cooperação técnico-militar centrada em operações de *shaping*, na construção da capacidades, na implementação de planos de cooperação para a segurança e na segurança marítima. Nesta nova estratégia americana é considerado tão importante prevenir as guerras como vencê-las, com a elevação a capacidades marítimas centrais, a segurança marítima, a assistência humanitária, a resposta a catástrofes e o reconhecimento da incapacidade dos EUA para, sozinhos, desempenharem funções de incremento da segurança dos mares em termos globais, pelo que é colocado o ênfase na construção de novas parcerias no qual se enquadra a APS.

Notou-se que esta nova forma de utilização do poder naval americano vem ao encontro dos interesses e do posicionamento da Marinha Portuguesa, ao aproximar-se do conceito da Marinha de Duplo Uso, actualmente em vigor. Neste princípio considerou-se que a Marinha Portuguesa deverá apoiar e estimular a implementação desta nova forma de estratégia, quer seja em cooperação ou em competição com a US Navy, de forma a contribuir para moldar o ambiente estratégico internacional no sentido de uma utilização do poder naval que manifestamente a favorece.



(Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA E DO COMANDO NAVAL)

Dia do Combatente

Em 10 de Abril tiveram lugar no Mosteiro de Santa Maria da Vitória, na Batalha, as comemorações do 92º aniversário da Batalha de La Lys e da 74ª Romagem ao túmulo do Soldado Desconhecido.

As comemorações foram presididas pelo Presidente da República, como Comandante Supremo das Forças Armadas e contaram com as presenças do Presidente da Comissão de Defesa Nacional da AR, do CEMGFA, e dos Chefes dos três ramos das Forças Armadas, além de outras autoridades locais, muitos núcleos e associações de combatentes e público em geral.

De início foi realizada uma missa de sufrágio pelos mortos que foi presidida por D. Januário Torgal Ferreira e que foi cantada pelo coro da Cruz Vermelha Portuguesa.

Seguiu-se a cerimónia militar em que discursaram perante um batalhão dos três ramos das Forças Armadas, o Presidente da Direcção Central da Liga dos Combatentes e o Presidente da República.



Seguiu-se o desfile das forças em parada e realizaram-se as salvas em honra do mais alto magistrado da nação.

Passou-se então para o museu das oferendas onde o Presidente da República assinou o Livro de Honra e escreveu uma mensagem dirigida aos combatentes.

Dali o Presidente encaminhou-se para a Sala do Capítulo, por entre os guiões dos núcleos e associações de combatentes, onde foi realizada a homenagem aos mortos, com a deposição de flores por 30 asso-

ciações de combatentes e os toques de silêncio e alvorada, tendo a cerimónia terminado com a actuação da Banda do Exército a tocar o hino nacional.

No fim da cerimónia, como é tradicional, houve um almoço de convívio no Regimento de Artilharia de Leiria, que reuniu cerca de 600 combatentes e familiares.



(Colaboração da LIGA DOS COMBATENTES)

Velas e manobras num combate naval

A regência de D^a Catarina, após a morte de D. João III, durou até 1562 e terminou a seu requerimento, mas com alguma conflitualidade latente por parte de alguma fidalguia e de sectores do povo, que expressaram em cortes os seus receios. Pai-rou no ar o domínio de Filipe II de Espanha, sobrinho da Regente, que nunca escondeu a sua proximidade a Castela, e uma política tendente (digamos) a concertar interesses, um pouco frustrada quando morreu o imperador seu irmão, no ano de 1558. Temiam os portugueses que a política ultramarina levasse à entrega de Mazagão e Tânger, praças sobre que recaía a ameaça de Mawlay Muhammad (Mulei Amete nos textos portugueses) que a cercou em 1562, como será tratado numa próxima revista. São factos que merecem um estudo com pormenor e acerto, que não cabe no espaço curto destes artigos, mas importa salientar que a nomeação do 3^o Conde de Redondo, D. Francisco Coutinho, para Vice-Rei da Índia em Janeiro de 1561, representa o afastamento do reino do homem que fora o último capitão de Arzila. Os argumentos de nomeações de fidalgos de tão elevada nobreza – como já fora o caso de D. Constantino de Bragança – eram o de fortalecer um governo da Índia enfraquecido pela corrupção, mas, na prática, representavam também o afastamento do reino dessas figuras gradas, com todas as consequências que isso tinha.

O Conde partiu de Lisboa na primeira quinzena de Março, chegando a Moçambique em Julho e a Goa a 7 de Setembro, recebendo de imediato o cargo de Vice-Rei. D. Constantino embarcou pouco tempo depois na nau Chagas, que mandara construir a expensas suas, viajando para Cochim e Lisboa, onde chegou no ano de 1562. As agruras do mar eram e são imprevisíveis, mas os navios fortes, bem construídos e carregados como deve ser, resistiam-lhe melhor do que as velhas naus decrépitas onde pessoas e fardos se amontoavam pelas cobertas e convés, à medida de uma desenfreada cobiça que, muitas vezes, levou tudo a perder. Perturbou a viagem apenas um episódio insólito, ocorrido com Jorge de Sousa, que fora capitão da armada de 1550 e que ficara na Índia nesse ano. Entendeu ele que não devia reverência a D. Constantino, afastando-se da esquadra e recusando-se a abater a sua bandeira quando os navios se encontraram em Santa Helena. Era uma afronta intolerável para um fidalgo da estirpe Bragança e a nau Chagas esteve com a sua artilharia pronta para o combate, mas os ânimos amainaram até Lisboa, onde

Jorge de Sousa acabou por ser preso no Castelo de S. Jorge, onde ficou por alguns meses, até lhe ser concedido perdão.

Na Índia, D. Francisco Coutinho dava andamento aos assuntos correntes, despachando navios para Malaca e Molucas, e empossando os novos capitães de fortalezas. Corria a notícia que, no final do ano anterior, tinha tentado sair do Mar Vermelho o corsário turco Cafar e, apesar de se saber que recolhera com receio dos portugueses, o Conde armou três galeões e vários navios de remo para correrem



Batalha de Lepanto. Fresco do Palácio dos Doges –Veneza. Este pormenor mostra-nos bem o ambiente de um combate naval no século XVI, semelhante aos muitos que os portugueses travaram no Índico, na mesma época.

a entrada do Estreito, invernando em Ormuz quando começasse a monção de sudoeste. Diz Diogo do Couto que demorou vinte dias a atravessar “aquelle grande golfo, que vai da costa da Índia até a da Arabia”, alcançando Caixen (Qishn – 15° 25’N; 51° 45’E) “hum dia pela manhã”. Um dos galeões era comandado por Pero Lopes Rebelo, que se apercebeu da presença de uma enorme nau desconhecida, navegando em direcção ao Mar Vermelho. A descrição do cronista é interessantíssima, pela expressividade e realismo com que nos mostra as sucessivas manobras e as contingências de um combate naval, nos tempos em que o controlo do navio dependia da agilidade da actuação nas velas. Quem primeiro viu a nau deu sinal ao resto da armada com tiros de bombarda e virou imediatamente sobre ela, primeiro para ver quem era e depois para a perseguir e tentar tomar, colocando em cima “todas as velas, e varredeiras”. Estas “varredeiras”, hoje designadas por “varredouras”, são duas velas complementares colocadas de um e outro lado do traquete, aumentando a sua área e imprimindo maior velocidade ao navio com ventos muito largos.

A nau avistada era do reino do Achem, e estava tão segura da sua força que não se perturbou com a aproximação de Lopes Rebelo. Alcançaram-na quando “foi o quarto da modorra rendido” mas, quando estavam perto, ela orçou e tentou abaloá-los. O galeão manobrou para minimizar os efeitos do embate e lançou-lhe os cabos com os arpéus para que não fugisse, tendo já o seu pessoal preparado para o combate. Evidentemente que a luta foi tremenda, deixando os portugueses surpreendidos com uma resistência que não imaginavam, por suporem que era uma nau de carga, onde apenas viajavam mercadores e pouca gente para os defender. Ainda era noite cerrada quando chegou o galeão de António Cabral que, sem conseguir ver bem o que se passava, abalroou os dois navios sem grande nexo. Conseguiu, apesar de tudo, cortar os gualdropes* do leme (que, naqueles navios, correm “pela banda de fora”) da nau inimiga, deixando-a desgovernada. Mas, quando isto aconteceu, a situação de Lopes Rebelo era já muito má, com o navio em chamas por causa das panelas de pólvora que lhe tinham lançado dentro. Graças ao incêndio e por ser de noite, os mouros “desaferraram-se” e tentaram fugir manobrando apenas com o pano, mas não conseguiram controlar o navio que virou em roda e caiu de novo em cima dos dois galeões, cujas gentes lutavam com o tremendo incên-

dio. António Cabral mandou cortar os cabos (“as rajeras do seu galeão”) que o prendiam ao novelo de chamas dos dois navios que se afundavam, salvando os companheiros que pôde. Pela manhã, os portugueses puseram o batel na água e assim andaram a recolher os seus naufragos e matando ou cativando os inimigos que encontraram.

Estou em crer que este tipo de episódios ocorreu amiúde nas águas do Oceano Índico, nalguns casos com maior violência e resultados mais desastrosos ainda. Este, contudo, mereceu a atenção do cronista que descreve a manobra dos navios com um pormenor e vivacidade que permite a sua compreensão a quase cinco séculos de distância. Do resto da armada sabemos que foi invernar a Ormuz, como lhe ordenara o Vice-Rei, regressando na monção seguinte a Goa.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

* “Aldropes” na expressão de Diogo do Couto, cuja precocidade pela leva a supor não ser o termo de origem inglesa (*guide-rope*), como afirma o filólogo e dicionarista José Pedro Machado.

Há cem anos Portugal assinou o contrato de aquisição do primeiro submersível

17 de Junho de 1910 – assinatura do contrato de aquisição do primeiro submersível português, o *Espadarte*. Portugal vivia os últimos meses da monarquia. A situação política era complicada. Neste artigo, vamos tentar explicar os motivos que levaram um país que vivia momentos tão conturbados a optar por adquirir este navio. Tratava-se de uma arma ainda em desenvolvimento, sendo Portugal dos primeiros países a possuí-la. Para procurarmos respostas para as nossas dúvidas consultámos documentação da época, para perceber de que modo se desenvolveu o interesse por este tipo de navio. Como foi acompanhado o desenvolvimento da nova arma pelos oficiais de Marinha? Qual o estado da Marinha portuguesa e que medidas se propunham para a melhorar?

O INTERESSE PELOS SUBMARINOS

Uma fonte bastante rica para entender os assuntos que mais interessam aos oficiais de Marinha numa determinada época são os *Anais do Clube Militar Naval*. O interesse pela nova arma está bem patente nos artigos e notícias dedicados ao assunto.

A primeira notícia que detectámos sobre submarinos, remonta a 1885. Nela são mencionadas experiências com os submarinos *Nordenfeldt*, sueco e *Zalinsky*, americano. Em 1888, surgem outras notícias sobre barcos submarinos eléctricos. Essas experiências estavam a ser conduzidas em Espanha e Inglaterra. Passados dois anos, Policarpo de Azevedo assina dois textos intitulados «Sobre as experiências do Peral». Tratava-se de um projecto desenvolvido em Espanha, por Isaac Peral. Actualmente, esse submarino encontra-se em exposição na Base Naval de Cartagena.

Entretanto, em Portugal também existiam projectos para produção de um submarino de fabrico nacional. Conhece-se informação sobre dois desses projectos, de autoria do Primeiro-tenente Valente da Cruz e do Primeiro-tenente Fontes Pereira de Melo. Adiante analisaremos ambos de modo mais detalhado. Para já importa apenas realçar que nos *Anais* se publicaram em 1891 breves notícias sobre o projecto que ficou conhecido como submarino *Fontes*, nome do autor do projecto. As apreciações feitas na revista são bastante positivas, com-

plementadas com a informação de que se iria construir um modelo à escala, para avaliação mais concreta das suas capacidades.

Se no ano de 1892 não detectámos nenhuma novidade sobre submarinos, no ano seguinte a situação alterou-se significativamente. São

utilização bélica de submarinos interessava à generalidade das nações, com excepção de Inglaterra. Nesta última o tema praticamente nunca foi debatido, nem se tinham levado a cabo experiências para construção deste tipo de navios. Um facto bastante curioso é a comparação entre as potencialidades de duas novas armas que despontavam: a submarina e a aérea. O futuro veio a dar razão ao autor, pois durante o século XX estas duas armas revolucionaram a forma de fazer a guerra no mar.

O autor considera que o submarino pode revelar-se um elemento fundamental para a defesa marítima de qualquer nação. Nele podemos ler:

«A nação que possua e saiba aproveitar a navegação submarina na arte da guerra, pode-se afirmar que está livre de bloqueios, pois que já hoje eles são considerados como difíceis de manter por muito tempo,

quando dirigidos contra uma nação que possua uma regular esquadilha de torpedeiros.»

Um pouco adiante é apresentada uma «profecia» que se veio a revelar verdadeira na generalidade:

«A completa resolução do problema dos submarinos deve arrastar consigo o aniquilamento dos grandes poderes navais.»

É arrojada esta afirmação? Talvez não andemos muito fora da verdade fazendo esta profecia! Pelo menos é lógico afirmar que com esse desideratum a tática moderna sofrerá profundas alterações, e o mesmo terá de acontecer à arte da construção naval.»

O autor, que assina H.L., provavelmente Hugo Lacerda de Castelo Branco, termina este breve texto com uma conclusão onde se destaca a importância da discussão deste assunto, dado o interesse do mesmo para Portugal, país que não tinha marinha de guerra, e onde os submarinos poderiam fazer toda a diferença. Podemos afirmar que, tanto quanto conseguimos averiguar, este texto pode ser considerado a génese da discussão que conduzirá à assinatura do contrato do primeiro submersível, dezasseis anos depois:

«O assunto é na generalidade de toda a importância para Portugal, que quase não tem marinha de guerra, que temos os nossos portos abertos a tudo e a todos. Parecem-nos isto indiscutível.»

Se os submarinos são úteis, a ninguém mais do que a nós eles podem prestar serviços exactamente pelo facto de quase não termos marinha de guerra e não termos



CFR João Fontes Pereira de Mello.



1TEN Valente da Cruz.

várias as notícias sobre submarinos: italianos, russos, franceses e americanos. São também mencionadas as experiências que foram efectuadas com o modelo do *Fontes*.

Em 1894 temos um pequeno artigo de veras interessante, intitulado: «O problema dos submarinos considerados como arma de guerra». De acordo com o texto, o assunto da

utilização bélica de submarinos interessava à generalidade das nações, com excepção de Inglaterra. Nesta última o tema praticamente nunca foi debatido, nem se tinham levado a cabo experiências para construção deste tipo de navios. Um facto bastante curioso é a comparação entre as potencialidades de duas novas armas que despontavam: a submarina e a aérea. O futuro veio a dar razão ao autor, pois durante o século XX estas duas armas revolucionaram a forma de fazer a guerra no mar.

O autor considera que o submarino pode revelar-se um elemento fundamental para a defesa marítima de qualquer nação. Nele podemos ler:

«A nação que possua e saiba aproveitar a navegação submarina na arte da guerra, pode-se afirmar que está livre de bloqueios, pois que já hoje eles são considerados como difíceis de manter por muito tempo,

quando dirigidos contra uma nação que possua uma regular esquadilha de torpedeiros.»

Um pouco adiante é apresentada uma «profecia» que se veio a revelar verdadeira na generalidade:

«A completa resolução do problema dos submarinos deve arrastar consigo o aniquilamento dos grandes poderes navais.»

É arrojada esta afirmação? Talvez não andemos muito fora da verdade fazendo esta profecia! Pelo menos é lógico afirmar que com esse desideratum a tática moderna sofrerá profundas alterações, e o mesmo terá de acontecer à arte da construção naval.»

O autor, que assina H.L., provavelmente Hugo Lacerda de Castelo Branco, termina este breve texto com uma conclusão onde se destaca a importância da discussão deste assunto, dado o interesse do mesmo para Portugal, país que não tinha marinha de guerra, e onde os submarinos poderiam fazer toda a diferença. Podemos afirmar que, tanto quanto conseguimos averiguar, este texto pode ser considerado a génese da discussão que conduzirá à assinatura do contrato do primeiro submersível, dezasseis anos depois:

«O assunto é na generalidade de toda a importância para Portugal, que quase não tem marinha de guerra, que temos os nossos portos abertos a tudo e a todos. Parecem-nos isto indiscutível.»

Se os submarinos são úteis, a ninguém mais do que a nós eles podem prestar serviços exactamente pelo facto de quase não termos marinha de guerra e não termos



CTEN Hugo de Lacerda.



1TEN Portugal Durão.



CTEN Pereira de Matos.



ALM Morais e Sousa.

recursos sequer para manter uma neutralidade armada.

Teremos decerto valiosas e muitas posições contra muito que avançámos, mas bem ou mal é o que pensamos a este respeito.

De resto o assunto presta-se de grande à discussão, por parte dos que melhores elementos têm do que nós para esclarecerem tão importante assunto.»

Durante os cinco anos seguintes, os *Anais* não apresentam notícias significativas sobre submarinos. Será que o assunto estava esquecido? Somos da opinião contrária. Em 1899 voltamos a encontrar novidades, que passam pela proposta concreta de aquisição de um submarino. A primeira referência ao assunto ocorre no número de Março. Neste relata-se uma assembleia-geral que se reuniu para discutir uma proposta do Primeiro-tenente Portugal Durão, no sentido de se apresentar junto do governo um projecto para aquisição de um submarino:

«Proponho que o Clube Naval inste com os poderes públicos para se tratar da aquisição de um submarino – tipo Goubet – a fim de servir à nossa marinha de elemento de estudo do partido que se pode tirar dos submarinos como arma de guerra.»

A proposta previa um modelo concreto, o *Goubet*. O autor da proposta justificava ter escolhido este modelo pelo facto de ser o mais barato. Embora grande parte dos presentes concordasse com esta sugestão, o então Capitão-de-mar-e-guerra Morais e Sousa referiu que a proposta não deveria vincular o poder político a um determinado modelo. No final, o autor da proposta concordou em alterar a mesma, por forma a que nela não fosse sugerido nenhum modelo de navio.

Ainda nesse mesmo ano de 1899, no número de Abril, foi publicado um texto em que é mencionada a proposta acima referida. Trata-se de um texto curioso, pois está escrito numa espécie de diálogo, entre o seu autor e a proposta, propriamente dita. O autor «dá conselhos» à proposta, que ia iniciar o longo «calvário» dos corredores dos centros de decisão. Muitas outras, semelhantes, tinham percorrido caminhos idênticos, e muitas por lá tinham ficado esquecidas, sem nunca se concretizar o que nelas era sugerido. No entanto, aquilo que nos parece mais importante destacar é a visão que o autor tem sobre a situação da época.

Num simples parágrafo refere aqueles que são os temas mais prementes naquela época, e que vão influir em todas as questões ligadas com o reequipamento militar. São eles a questão das alianças, a opção entre uma Marinha mais defensiva ou uma Marinha ofensiva; e,

como consequência das questões antecedentes, quais os tipos de navios a adquirir:

«Não entendemos contudo que se deva entrar numa febre de aquisição desses barcos; a nossa divagação veio seguindo em caminho gradual e estudado; da aliança que necessitamos passámos à defesa que temos a garantir aos nossos cooperadores, e encarou-se essa defesa perante os estado financeiro do país, viu-se que ela era necessária e tinha que ser

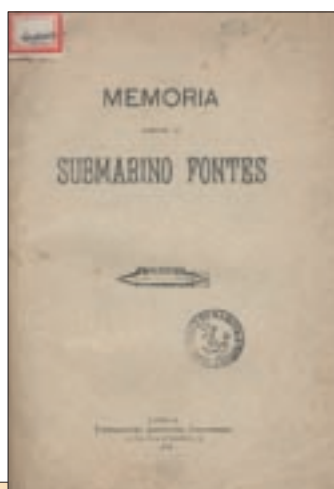


O submarino "Peral".

económica; na parte marítima como armas acessíveis ao tesouro, indicámos unicamente torpedeiros e submarinos; para tripular uns e outros, dissemos que só se poderia fazer com pessoal habilitado e prático, e para essa prática temos apenas a escola de torpedos com a sua pequena flotilha de torpedeiros de instrução, mas falta-lhe o submarino.»

Este texto não ficaria completo, se não fosse aqui mencionada a figura de Joaquim de Almeida Henriques. Foi o primeiro comandante do *Espadarte*.

Legou-nos imensos textos sobre as características e capacidades deste navio. Não se conhecem textos seus deste período de debate que conduziu à aquisição do primeiro submersível. Contudo, alguns textos que publica mais tarde, fornece algumas pistas sobre essa



Memória e desenho do submarino "Fontes".

opção que o país tomou. Assim, num texto de 1925, *A acção da Marinha de Guerra Portuguesa na Grande Guerra*, afirma o seguinte:

«Portugal escolheu um momento feliz para a construção do seu 1º submersível. 1º porque a sua evolução lenta entra neste momento na sua fase de-

finitiva. 2º porque o faz precisamente com a antecedência necessária para que se possa considerar suficientemente conhecedor dessa arma, e possuidor de pessoal especializado para a guarnecer, ao estalar o Conflito Europeu.»

Diz-nos ainda, que a existência do *Espadarte* foi fundamental para treinar as guarnições dos outros três navios, adquiridos durante a guerra, e que vieram a constituir a primeira esquadrilha. O plano de aquisições previa estes quatro submersíveis, mais pequenos, e outros quatro, de maiores dimensões. Destes últimos, o primeiro seria construído em Itália, sendo os restantes construídos no nosso Arsenal da Marinha. Esta segunda encomenda nunca se concretizou.

A ALIANÇA LUSO-BRITÂNICA

Poderá parecer estranho incluir, num texto onde se tenta perceber porque motivo Portugal foi dos primeiros países a ter submarinos, uma referência à aliança com outro Estado. A razão é muito simples: a decisão de comprar um submarino está ligada à escolha de qual o tipo de Marinha que Portugal desejava possuir e esta dependia do contributo que o país queria dar para a referida aliança. Daí que grande parte daquilo que se escreveu sobre reequipamento militar e naval faça referência à aliança, que foi «renegociada» nos primeiros anos do século xx.

Os anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial foram anos de afirmação do poderio militar de diversas potências. Entre estas, merecem especial destaque para este nosso estudo, a Inglaterra e a Alemanha. A primeira tinha construído um império «onde o Sol nunca se punha». Para assegurar a ligação entre as diversas partes desse império tornava-se necessário garantir a liberdade de circulação marítima, e essa era protegida por uma forte marinha de guerra. Por outro lado, a Alemanha, resultante de um processo de unificação política, conduzido ao longo do século xix, optou pela edificação de uma marinha bem forte, pois os seus interesses colidiam em diversos locais com os britânicos.

Todo este processo de rearmamento era complementado pelo desenvolvimento de um complexo sistema de alianças. Criavam-se novas alianças e renovavam-se as antigas. Para a Inglaterra era fundamental impedir que a Alemanha conseguisse um porto de apoio importante fora do Mar do Norte. Se tal acontecesse, a marinha germânica passaria a contar com uma base de operações a partir da qual poderia ame-

açar toda a navegação britânica. Nesse caso, tornar-se-ia fundamental empenhar um conjunto significativo de meios para expulsar os alemães desse ponto de apoio.

Portugal possuía alguns espaços territoriais de elevado interesse estratégico. Por um lado,

no continente, os portos poderiam ser utilizados para reunião das esquadras britânicas do Norte e do Mediterrâneo, para a condução de operações no Atlântico. Mas eram os Açores que gozavam de um interesse estratégico extraordinário. A partir deste arquipélago podiam operar esquadras que levariam a cabo operações navais por todo o Atlântico Norte. Muitos exercícios navais, realizados pelos alemães, nos primeiros anos de noventa, simulavam a «conquista» daquelas ilhas. Por outro lado, os ingleses tudo faziam para impedir que tal ocorresse. A velha aliança, que vinha do século XIV, entre Portugal e Inglaterra, foi invocada diversas vezes nestes primeiros anos de noventa, e os seus termos foram redefinidos, de modo a melhor servirem os interesses estratégicos ingleses. Para Portugal, esta aliança renovada implicava alguma segurança contra a ameaça espanhola. Na sequência da derrota contra os EUA, a Espanha virara a sua atenção para o Mediterrâneo e reforçara a sua marinha. Este processo foi conduzido com o apoio inglês, pelo que interessava a Portugal integrar a mesma aliança onde a Espanha se encontrava, ou contar com o apoio da marinha mais poderosa, caso Espanha mudasse a sua política internacional.

Conforme anteriormente afirmado, esta questão da aliança com Inglaterra vai estar no centro do debate sobre a Marinha que Portugal deseja ter. Em 1903 é publicado o livro: *A defesa das costas de Portugal e a Aliança Luso-inglesa*, da autoria do General José Estevão de Moraes Sarmiento. Neste estudo, bastante detalhado, o autor defende que só se conseguirá uma defesa eficaz do país com uma acção coordenada do exército e da marinha.

Um dos capítulos desse livro tem por título: «A defesa das costas por meio de torpedeiros e submarinos». O autor analisa diversos estudos, feitos em vários países, sobre a evolução desta nova arma. Para ele, os submarinos ainda não estavam suficientemente desenvolvidos para poderem ser considerados uma arma perfeitamente eficaz. No entanto, considera que se deve manter uma vigilância atenta sobre a evolução dessas plataformas, que tantas potencialidades apresentam, para um futuro próximo:

«A questão dos submarinos tem, portanto, grande importância para a defesa costeira, pelo que deve merecer igualmente a desvelada atenção dos competentes, não obstante a incredulidade que ainda suscita em muitos espíritos autorizados.»

Aliança que o país reforçara com Inglaterra continua a ser tema central de inúmeros textos que são publicados. Assim, nos *Anais do Clube Militar Naval* de 1906, com continuação em 1907, Bruto da Costa, publica um artigo intitulado: «Estudo sobre a marinha de guerra portuguesa». Como o próprio autor afirma, o seu estudo tem diversos propósitos, estando entre

estes o papel de Portugal na aliança:

«O nosso modesto trabalho tem por fim mostrar, o que aliás deve estar no espírito de todos: 1º, que o valor militar da nossa esquadra é nulo; 2º, que uma esquadra é tão necessária como um bom exército; 3º, qual a esquadra que devemos possuir compatível com os nossos recursos, capaz de nos garantir uma boa aliança.»

Todo o seu raciocínio aponta para uma Marinha forte, que possa realmente ter alguma utilidade perante os ingleses. A nossa esquadra deveria permitir o bloqueio dos portos espanhóis, em caso de um conflito que envolvesse



CTEN João de Azevedo Coutinho, o Ministro da Marinha que encomendou o primeiro submarino em 17 de Junho de 1910.

também a Inglaterra.

Curiosamente, ele não sugere submarinos para esta esquadra que quer edificar. No entanto, quando caracteriza os tipos de navios que uma esquadra moderna deve possuir, menciona:

«Submarinos:

Os submarinos são destinados:

A defender os portos e as suas imediações.

A fatigar uma esquadra de bloqueio.

A atacar os portos inimigos situados na esfera de sua acção.

Estes navios podem ser divididos em duas classes: os submarinos propriamente ditos, operando somente debaixo de água e tendo um raio de acção limitado, e submersíveis, marchando à superfície, podendo mergulhar em caso de necessidade e tendo um raio de acção maior.»

A LIGA NAVAL PORTUGUESA

Entretanto, em 1902 foi fundada a Liga Naval Portuguesa. A iniciativa para a sua constituição partiu do Clube Militar Naval. O principal obreiro da liga foi Pereira de Matos, oficial da Armada. Esta organização promovia palestras, debates, conferências e muitas outras actividades. O seu objectivo era promover o desenvolvimento da Marinha nas suas diversas vertentes: guerra, mercante, pesca e recreio.

A liga publicava um boletim oficial, que co-

meçou por se designar *Boletim Marítimo*, no qual eram dados à estampa textos com as opiniões de diversos autores sobre a questão do reequipamento naval. Alguns destes estudos eram também publicados nos *Anais do Clube Militar Naval*. A liga promoveu também a realização de diversos congressos marítimos, nos quais foram apresentadas inúmeras teses cujo objectivo era promover o desenvolvimento da Marinha.

De realçar o facto de Pereira de Matos ter levado a cabo diversos estudos sobre as diferentes componentes marítimas. Alguns destes foram efectuados antes da criação da própria Liga Naval. Um desses estudos intitulado *A Marinha de Guerra* foi publicado no Porto em 1897. Nele existe também um capítulo dedicado aos submarinos. Neste é apresentado um breve historial sobre a evolução dessa arma. Segue-se uma análise das mais recentes inovações neste campo. Para o autor, o submarino ainda não atingira as capacidades que o recomendavam como uma arma eficiente.

Entre os grandes temas que se discutiam no âmbito da Liga Naval, e não só, dois merecem a nossa especial atenção.

Por um lado, a criação de uma Marinha exclusivamente dedicada às colónias. Procedimento semelhante vinha sendo seguido noutras nações. A intenção era criar marinhas dedicadas apenas ao serviço colonial, baseadas essencialmente em canhoneiras, destinadas a tarefas de fiscalização. Estes meios coloniais deveriam mesmo ser operados preferencialmente pelos habitantes dos territórios ultramarinos.

Além disso, a sua edificação deveria também ser garantida pelas finanças locais. Os restantes meios navais, que constituiriam esquadras combatentes, visitaríamos as colónias quando tal fosse necessário.

Este assunto mereceu a atenção de diversos articulistas. O principal objectivo desta divisão era libertar meios financeiros para a aquisição de navios para a esquadra combatente. Em Portugal aquilo que aconteceu na realidade foi um afastamento cada vez maior da Marinha em relação às colónias. Durante séculos existiu uma ligação íntima entre ambas, de tal modo que existia apenas um ministério dedicado à Marinha e Ultramar. A partir de finais do século XIX a separação entre ambas passou a ser mais nítida, embora formalmente apenas tenha ocorrido com a implantação da República.

O outro assunto muito discutido tinha a ver com o tipo de Marinha que desejávamos ter: uma Marinha ofensiva, destinada a permitir-nos o controlo do mar; ou simplesmente uma Marinha defensiva, para assegurar a defesa das nossas costas e impedir o bloqueio dos principais portos nacionais. Uma esquadra defensiva seria composta basicamente por torpedeiros, contratorpedeiros e submarinos,

enquanto que a ofensiva se baseava em couraçados e cruzadores. Curiosamente, muitos dos defensores de uma Marinha mais ofensiva não eliminam a possibilidade de a mesma possuir também submarinos.

Conforme vão passando os anos da primeira década de Novecentos, surgem novos textos sobre a necessidade de reequipamento naval. E a maior parte deles advoga a aquisição de submarinos, em número de dois ou três.

Por exemplo, um dos grandes defensores de uma marinha ofensiva é Pereira da Silva. Adepto convicto das teses de Mahan, escreve imenso sobre aquilo que considera uma Marinha moderna. Num texto intitulado «Algumas reflexões sobre a marinha de guerra», publicado nos *Anais do Clube Militar Naval* de 1905, afirma:

«Na lista de navios de guerra de uma marinha moderna só devem aparecer: couraçados, cruzadores, torpedeiros e submarinos; todos estes elementos, ou parte deles; porque são os instrumentos de combate, hoje usados na guerra naval».

O assunto era perfeitamente actual, de tal modo que foram nomeadas comissões para avaliar alguns dos modelos disponíveis, para conhecerem as suas capacidades e a sua adequabilidade às necessidades nacionais.

OS PROJECTOS PORTUGUESES

O interesse pelos submarinos assumiu tal relevância em Portugal que foram propostos dois projectos, de autoria de oficiais de Marinha. O primeiro, em termos cronológicos, teve como autor o então Primeiro-tenente João Augusto Fontes Pereira de Melo. A primeira referência a este projecto data de 1889. Passados dois anos foi nomeada uma comissão para avaliar o valor do referido projecto. Passados mais dois anos, foi construído um modelo reduzido do navio, para uma análise mais concludente das suas capacidades em termos práticos. Inúmeras notícias sobre essas experiências surgiram na revista *O Ocidente*, de finais de 1893 e início de 1894.

Apesar de a comissão não ter tido uma apreciação que permitisse iniciar a construção do mesmo, o autor não desistiu. Em 1898 deu à estampa dois livros, praticamente iguais, divergindo apenas na língua em que foram escritos: *Estação automóvel submarina Fontes* e *Station automobile sous-marine Fontes*. O facto de um dos textos ser em francês pode significar que pretendia dar projecção internacional à sua ideia.

Em 1902 publicou um texto, intitulado *Memória sobre o submarino Fontes*. Nele incorpora algumas alterações, fruto da evolução que este género de navios ia conhecendo em termos internacionais, e que Fontes acompanhava. Na sua versão original era classificado como estação torpedeira submarina, destinada a ficar fundeada no meio do Tejo, reforçando a defesa

física do porto de Lisboa. O que é sugerido no texto de 1902 é um autêntico torpedeiro submarino, com capacidade oceânica. Além da referida memória, o projecto é também apresentado, de um modo bastante desenvolvido num jornal diário: o *Correio Nacional*. Em diversos números do Verão de 1902 surgem notícias dedicadas ao dito projecto.

Sobre o outro projecto, as notícias são muito mais escassas. O seu autor foi o Primeiro-



Lançamento à água do "Espadarte" em Livorno, em 5.10.1912.

-tenente Valente da Cruz. Em 1906, na *Revista Portuguesa Colonial e Marítima* encontramos um pequeno apontamento referindo que o autor apresentara o seu projecto ao Ministro da Marinha e que este nomeara uma comissão para avaliar as potencialidades do mesmo. Esta comissão era presidida pelo Contra-almirante Moraes e Sousa.

Poucos mais dados conseguimos sobre este projecto. Em 1907, alguns textos sobre submarinos, a ele se referem. Num desses textos: «Valor militar dos submarinos», Bruto da Costa alude às experiências que estavam a decorrer relacionadas com o projecto. Defende que se deve adquirir já um submarino no estrangeiro, não desviando a atenção do projecto português, que poderia apresentar bons resultados.



O "Espadarte".

AS MEDIDAS LEGISLATIVAS

Na primeira década de Novecentos, Portugal atravessava uma situação em que a sua Marinha se resumia a navios antiquados, sem poder militar significativo. Face a este estado de coisas, tornava-se necessário tomar medidas para o alterar.

Em 5 de Fevereiro de 1907, o então Ministro da Marinha, Conselheiro Ayres de Ornelas,

apresentou no parlamento uma proposta para aquisição de 2 contratorpedeiros, 6 torpedeiros, 2 submarinos, assim como outros meios de pequenas dimensões. Esta proposta definia que os submarinos deveriam ser do tipo *Holland*, deslocando cerca de 120 toneladas.

Passados cerca de dois anos, Ornelas publicou, em Lisboa, *O Problema Naval Português – Alguns elementos para a sua resolução*. Nesta obra refere-se ao seu mandato naquela pasta,

aos problemas mais significativos que identificou e às soluções que apontou para os mesmos. Estão lá presentes os grandes debates que temos vindo a apontar: a separação da Marinha colonial, a aliança com Inglaterra e a opção que se torna necessário tomar, entre uma Marinha defensiva ou ofensiva. Em termos sintéticos, pode-se afirmar que a opção que ele tomou apontava para uma medida com as capacidades mínimas para a defesa das nossas costas, nomeadamente o porto de Lisboa, numa

lógica em que se contaria com o apoio da esquadra inglesa.

Este programa não foi executado, mas passado pouco tempo, em 1910, sendo ministro da Marinha, João de Azevedo Coutinho, novo plano naval é apresentado, e novamente lá aparecem os submarinos. O processo também não foi pacífico. Porém, o ministro mandou elaborar um caderno de encargos e na sequência deste, optou-se pela compra do tipo *Laurenti*, italiano. De acordo com António Martinó, um dos biógrafos de João Coutinho, esta opção foi influenciada pela opinião avalizada do Almirante Moraes e Sousa e do Capitão-tenente Alberto Moreno. Resultado deste processo, a 17 de Junho de 1910, foi assinado o contrato de aquisição do *Espadarte*. A construção iniciou-se ainda durante esse ano e o navio foi lançado à água em Livorno, no dia 5 de Outubro de 1912, quando o regime republicano português comemorava o seu segundo aniversário.

Conforme tentámos demonstrar, ao longo deste texto, o processo que culminou na compra do primeiro submersível português foi bastante longo. Nos derradeiros anos do século XIX, os submarinos viviam ainda uma fase experimental. Apesar disso, o interesse por essa nova arma foi significativo no nosso país. Publicam-se artigos, proporcionam-se debates, surgindo mesmo um projecto nacional. Nos primeiros anos da centúria de Novecentos discute-se imenso sobre que tipo de Marinha Portugal deveria possuir. E para muitos dos autores, os submarinos deveriam integrar a esquadra. Finalmente, graças ao esforço de João Coutinho, é assinado o contrato de construção do *Espadarte*, nos últimos meses da monarquia.

A. Costa Canas
CFR

PRÉMIOS

REVISTA DA ARMADA

Dentro das solenidades do Dia da Marinha, decorreu no passado dia 19 de Maio, no Gabinete do Almirante CEMA, a cerimónia de entrega dos prémios da Revista da Armada referentes ao ano de 2009.

O Almirante Melo Gomes acompanhado dos elementos do seu Gabinete, do Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, do Presidente da Academia de Marinha, do Director da Comissão Cultural da Marinha, do Superintendente dos Serviços do Pessoal e Oficiais do Estado-Maior, 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 2009, ao CFR MN Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho por toda a sua obra das “Histórias da Botica” e em particular no ano de 2009 designadamente pela alta qualidade dos artigos “O fotógrafo e os retratos da alma”, “A voz do meu contentamento e o velho Lobo-do-Mar” e “A velha ferida e

a alma dos homens livres”, publicados respectivamente nos números 433, 435 e 436.

Seguidamente o Almirante CEMA fez a entrega do prémio “Almirante Pereira Crespo”, destinado à melhor colaboração no ano de 2009, com que foi contemplado o CMG Luís Carlos de Sousa Pereira, pelos artigos “Emprego de uma Força Naval num exercício de assistência humanitária – teste de prontidão da PO TG”, “A Esquadra em Exercícios – INSTREX 0109” e “Exercício CONTEX-PHIBEX 0109” publicados respectivamente nos números 427, 429 e 433.

De seguida 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 de Redacção da R.A.



O Almirante CEMA entrega o Prémio “Comandante Joaquim Costa” ao CFR MN Luís Carlos Bronze dos Santos Carvalho



O Almirante CEMA entrega o Prémio “Almirante Pereira Crespo” ao CMG Luís Carlos de Sousa Pereira.

Fotos: Júlio Tito

Condecoração

No passado dia 14 de Abril, na Biblioteca Central da Marinha, o Presidente da Comissão Cultural da Marinha CALM MN Rui de Abreu, em cerimónia pública, impôs a Medalha Militar de Cruz Naval de 2ª classe ao CFR ECN REF Oscar Napoleão Filgueiras Mota, que lhe foi concedida por Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Precedida pela leitura do texto do Despacho de concessão, onde se salientava o papel determinante e fundamental do Engº Oscar Mota na recuperação e restauro da Fragata “D. Fernando II e Glória”, bem como no seu acompanhamento e posterior orientação superior dos trabalhos técnicos da sua manutenção como espaço museológico e navio emblemático para a história da Marinha e de Portugal.

No louvor, eram realçados a dedicação e o empenho com que o CFR ECN Oscar Mota, já afastado do serviço activo e com sacrifício da sua vida profissional se dedicou a esta tarefa por cerca de 20 anos, tendo sido exonerado a seu pedido da presidência do NUTEMA (Núcleo Técnico de Construção Naval em Madeira) em 2009.

Tendo servido sob vários Chefes do Estado-Maior da Armada e colabora-



do com sucessivos Directores do Museu de Marinha, a ele se ficam a dever as conversações, terminadas com êxito, que levaram à celebração de um protocolo entre a Marinha e a Câmara Municipal de Almada, que conduziram à actual localização da Fragata “D. Fernando II e Glória” em Cacilhas.

Assistiram à cerimónia várias individualidades ligadas ao projecto e amigos pessoais do oficial condecorado, de entre os quais o actual Presidente do NUTEMA, CALM ECN Gonçalves de Brito, antigos Directores do Museu da Marinha, o VALM Brito e Abreu, o primeiro Comandante da Fragata CMG Beça Gil e o actual CMG FZ

Rocha e Abreu, antigos Presidentes da Comissão Cultural da Marinha e alguns elementos do NUTEMA em funções.

A Revista da Armada esteve presente na pessoa do seu Director.

Nos momentos de convívio que se seguiram o Engº Oscar Mota teve ocasião de recordar vários episódios marcantes e algumas vicissitudes, do trabalho contínuo e exigente da manutenção de um grande navio de madeira.

(Colaboração da COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA)

Dia da Marinha em Portimão



As comemorações do Dia da Marinha do presente ano tiveram lugar na cidade de Portimão, e decorreram dentro da aura em que a cidade comemora os 150 anos do nascimento de Manuel Teixeira Gomes, ilustre portimonense e figura grada das letras nacionais, um verdadeiro cidadão do Mundo que foi Presidente da República Portuguesa na década de vinte do século passado. Dez anos depois de ali ter feito a sua festa anual – na altura ensombrada pela recente e trágica morte de um filho da terra, notável Presidente da Câmara e antigo Oficial de Marinha, que foi o Comandante Nuno Mergulhão – a Marinha regressou à cidade, prestando mais uma vez uma justa homenagem aos portimonenses, que há séculos dedicadamente lhe têm dado alguns dos seus melhores filhos, e que continuam a viver numa estreita ligação com o oceano, de onde colhem uma parte da sua riqueza, seja por um conjunto de actividades directamente ligadas ao mar, seja pela afluência turística que enxameia as praias, a marina e o porto.

A cidade de Portimão, noutros tempos chamada de Vila Nova de Portimão desempenhou sempre um papel determinante numa estratégia própria de defesa marítima do território nacional, contra o que foi o flagelo secular do corso e da pirataria. Trata-se de uma faceta menos espectacular e menos conhecida da história marítima portuguesa, onde sobressaem as grandes explorações oceânicas, mas foi a mais persistente de todas as actividades, a mais antiga, a que mais preocupou directamente as populações ribeirinhas e aquela que mais vítimas fez, engolidas pelo oceano no decurso de combates violentíssimos ou levadas como escravos para onde quer que fosse. Se Portugal encontrou a sua razão de ser na actividade marítima, que na longínqua Idade Média, consistiu na viabilização de uma rota de comércio rico entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa, o Algarve foi uma das plataformas que concorreu para o controlo da porta do Mediterrâneo. E terras como Vila Nova de Portimão compreenderam muito bem a importância dos navios de guerra que patrulhavam aquela costa, das fortalezas que lhe defendiam a barra, e dos marinheiros que vigiavam a passagem de Gibraltar, espiando

a saída dos Xavecos de Argel ou de Tunes que vinham assolar aquela costa.

O rio Arade foi desde há muitos séculos a via de acesso ao interior, à beira do qual nasceu Silves, sobre um fértil vale que serviu de apoio à “Xelb” islâmica, sede de uma taifa que foi governada pelo rei e poeta Al-Mutamide, posteriormente emir de Sevilha. Esta faixa ocidental – Al-Garb – do que foi o mundo árabe peninsular do Al-Andaluz floresceu numa prosperidade alheia aos conflitos da meseta ibérica, na fase da reconquista, e só sentiu a fúria da espada cristã quando D. Sancho I a cercou por terra e mar, em 1189. O destino das terras algarvias, separadas do norte pela cadeia montanhosa de várias serras, dependente do Oceano até para comunicar com a capital do reino, só podia estar na sua vocação marítima. Já o século XIX ia longo e a maneira mais fácil de alcançar o Algarve, partindo de Lisboa, era a via marítima. E quem não quisesse aventurar-se na costa Atlântica teria de calcorrear as vias romanas do Alentejo até ao Guadiana, seguindo depois por Mértola e Castro Marim. Não querendo enfrentar as águas do Atlântico, podia continuar a dorso de cavalo ou azémola por mais uns dias, mas a opção mais rápida e confortável era a de terminar a jornada a bordo de um pequeno caïque ou qualquer outra embarcação que o levasse ao Barlavento.

Antes do aparecimento de artilharia que defendesse as barras dos ataques dos piratas, a beira-mar era um sobressalto constante e Silves foi o retiro seguro para reis e povos. Mas o desenvolvimento de capacidades e meios, aliada ao assoreamento progressivo do rio, levou as pessoas para a costa e, no final do século XV, já florescia Vila Nova de Portimão, construída por concessão de D. Afonso V. Sabemos que a iniciativa partiu de um grupo de moradores da foz do Arade e que resultou na criação de uma aldeia, do termo de Silves, que recebeu o nome de S. Lourenço da Barrosa. Diz uma velha lenda que um desses moradores se chamava Portimão e daí lhe veio o nome, mas essa hipótese não é corroborada por estudiosos que entendem vir o topónimo de um lugar povoado por pescadores antes do privilégio concedido pelo rei. A verdade é que no final do século já se chamava Vila Nova de Portimão e crescia de forma extraordinária, assumindo o 4º lugar na demografia da costa algarvia, depois de Faro, Lagos e Tavira. Um crescimento devido à pre-



sença de mareantes e artífices das coisas do mar – mar de onde lhe vinha o pescado e o comércio, mas também a guerra e o desassossego, se andava “moiro pela costa”. Daí que os algarvios tanto se tenham preocupado com a situação portuguesa no Norte de África, temendo o abandono de praças que resultavam no enfraquecimento da vigilância e no desenvolvimento de outros tantos coios de piratas. Foi destas terras que saiu muita gente para as armadas de guarda costa e guarnições alémmar; e foram eles também que sempre protestaram contra a retirada de Arzila, propondo-se acudir com navios, soldados e dinheiro, sempre que sabiam que Mazagão tinha sido cercada, que Tânger estava em perigo, ou que Ceuta precisava de ajuda. Andaram pela Índia e pelo Brasil como todos os outros portugueses, mas estiveram muito mais ligados a uma vertente menos espectacular da actividade marítima portuguesa que foi a defesa da costa, a vigilância do Mediterrâneo e a prevenção e luta contra o flagelo do corso, que tiveram uma importância enorme na segurança do país, desde que completou as suas fronteiras a sul, em meados do século XIII.

AS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

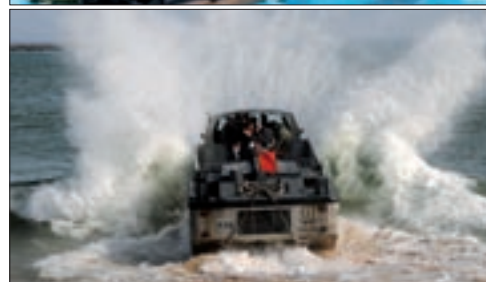
Os portimonenses sabem espreitar o mar e ouvir todos os seus gritos e murmúrios, desde há séculos. Eles foram os homens do infante D. Henrique e de Vasco da Gama, como são os que hoje continuam a cruzar o Oceano, em navios cinzentos com bandeira portuguesa, desempenhando missões na Somália ou em Timor. E a cidade recebeu-nos com o carinho de quem recebe gente amiga e familiar, mostrando-nos que esta nossa Marinha é também a sua Marinha.

E foi com esse entusiasmo que acorreram a todas as realizações que tiveram lugar durante a semana de 15 a 23 de Maio último, desde que foram inaugurados os diferentes pólos da exposição pública das actividades da Armada, abrindo-se a visitas algumas das unidades navais presentes e facultando-se a possibilidade de sair para o mar embarcando nos nossos navios e experimentando um pouco da vivência quotidiana a bordo.

O núcleo mais abrangente da exposição ficou instalado no Teatro Municipal de Portimão, dividido em várias secções. Uma delas, com grande visibilidade e representação, era a que dizia respeito à Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e ao Comando Naval, com todas as unidades dele dependentes, apresentando o seu material e pres-

tando todos os esclarecimentos necessários no que diz respeito ao respectivo empenho operacional. No mesmo piso de entrada, a Direcção do Serviço de Saúde instalou um posto para “acção, promoção e rastreio de saúde” que convidava os visitantes a efectuar, de forma gratuita, testes de diagnóstico de saúde. Num dos sectores do andar inferior do teatro, estavam representados a Escola Naval, com a presença do recém-criado Centro de Investigação Naval (CINAV) apresentando alguns dos projectos que decorrem no âmbito do seu trabalho; e a Escola de tecnologias Navais, com um pequeno posto do Departamento de Formação Geral, onde permanentemente se faziam pequenos artefactos em “arte de marinheiro”. Esta actividade atrai sempre um grande número de pessoas, fascinadas pela forma como podem trabalhar-se os pequenos cordões e linhas de algodão, havendo sempre uns mais curiosos que, imediatamente, querem aprender a fazer uns quantos nós e voltas menos complicadas. Numa vasta área deste piso estavam ainda expostas actividades da Comissão Cultural de Marinha, com representações do Museu de Marinha, do Aquário Vasco da Gama, do Planetário e do Arquivo e Biblioteca, onde era possível ver alguns documentos antigos relacionados com a cidade de Portimão. Estavam presentes, também, a Academia de Marinha, com algumas das obras por si editadas, e o Comando da Zona Marítima do Sul, cuja jurisdição abrange o porto de Portimão. Visitaram esta parte da exposição da Marinha cerca de 2000 pessoas, de que algumas centenas fizeram o teste de rastreio de saúde, recebendo o respectivo boletim de registo, para sua própria informação e para tomarem as medidas que lhe eram aconselhadas pelo pessoal técnico presente.

O outro pólo expositivo envolvia outro tipo de actividades, encaradas como mais “radicais” ou, pelo menos, mais emocionantes para quem as observava podendo experimentar algumas delas. Estavam instaladas junto ao Ponto de Apoio Naval de Portimão, junto à foz do Arade e perto da Marina, num local bastante aprazível e adequado para este tipo de experiências que atraem, sobretudo, a juventude. Os NRP “Hidra”, “Centaurus” e “Orion” saíram diversas vezes para o mar com pessoal civil embarcado, com a ideia básica de fazer o baptismo de mar de quem nunca tinha navegado. Estou em





crer contudo que a maioria das 306 pessoas que aproveitaram essa oportunidade (sendo portimonenses) fizeram-no muito mais pela curiosidade de navegar num navio de guerra, com tudo o que isso pode despertar no seu imaginário, do que propriamente como baptismo. Aliás terá sido essa a mesma curiosidade que atraiu cerca de 3200 pessoas para experimentarem a curiosa viatura que é o LARC, com a capacidade para andar em terra e no mar. Baptismos, na verdadeira acepção do termo, devem ter sido os cerca de 360 mergulhos com equipamento próprio, efectuados num tanque montado para o efeito. Esta prática é, de facto, bastante popular na juventude, curiosa de experimentar o que parece ser muito fácil quando visto na televisão, mas que causa sempre alguma apreensão quando se trata de experimentar directamente. No mesmo local, 514 pessoas passaram por uma divertida pista de air-soft e 742 ensaiaram uma pequena escalada numa parede de treino, montada pelos fuzileiros. Visitaram as diferentes unidades navais 5983 pessoas, o que pode considerar-se um respeitável número, se atendermos a que se tratou de uma semana de escola e trabalho normais, numa cidade que ainda não está na sua época turística. A população de Portimão está familiarizada com a presença de navios de guerra, mas não deixa de ser insólita a presença de tantas unidades no porto, chamando a atenção de todos e despertando curiosidades.

OS CONCERTOS DA BANDA

As actuações da Banda da Armada contam-se sempre de entre os momentos mais emocionantes das comemorações dos dias da Marinha, dada a qualidade artística do seu trabalho e a popularidade que a mesma tem junto de um público alargado. Este ano fez uma primeira exibição para o povo de Portimão, num concerto ao ar livre que teve lugar no dia 21, na alameda da Praça da República. O concerto oficial, contudo, realizar-se-ia no auditório Nuno Mergulhão do Tempo – Teatro Municipal de Portimão, às 10 da noite do dia 22 de Maio. O programa foi cuidadosamente preparado pelo Maestro CFR MUS Carlos da Silva Ribeiro, com duas partes distintas que se complementavam tematicamente de uma forma inteligente e adequada a um concerto do Dia da Marinha. Abrindo com a mesma música que inaugurou os jogos olímpicos de Los Angeles (1984) composta por John Willia-

ms, neste caso, interpretada na versão com arranjo de Jim Curnow. Seguiu-se o grandioso poema sinfónico "Inchon", de Robert Smith, que tem um significado particular para todos os marinheiros, por invocar a operação aeronaval que teve lugar em Inchon, entre os dias 15 e 17 de Setembro de 1950. A obra repete o ritmo marcial dos canhões, dos helicópteros e da chegada das lanchas à praia, com toda a vertigem de um desembarque anfíbio. Seguiu-se a peça "Sing, sing, sing" de Louis Prima, encerrando a primeira parte com o "fado para banda", intitulado "Lisboa – Madrid". Esta obra é da autoria de Angel Peñalva Tellez, compositor e músico militar espanhol, que a escreveu em 1924, dedicando-a a Manuel Teixeira Gomes, quando este era Presidente da República Portuguesa (1923-1925). A partitura é propriedade da Biblioteca Municipal de Portimão, e foi cedida para esta apresentação especial que constituiu uma homenagem à cidade onde nasceu tão ilustre figura da nossa cultura.

Esperava-nos, contudo, uma segunda parte de emoções fortes com um programa assente nos mais brilhantes êxitos da ópera do período romântico, intercalados apenas por duas peças de Gershwin, uma delas destinada também ao "belo canto". Gounod, Puccini, Bizet e Verdi compunham um programa que não podia deixar de criar expectativas, sobretudo porque a Banda da Armada ia ser acompanhada pela soprano Manuela Moniz, interpretando um conjunto de obras notáveis, que tinham merecido o arranjo de Jorge Salgueiro.

O espectáculo recomeçou com a "Dança Festiva", da Ópera "Fausto" de Charles Gounod, prosseguindo com a ária "Ah! Je ris [de me voir si belle en ce miroir]", que marcou a primeira actuação de Manuela Moniz. Seguir-se-ia o coro dos marinheiros (bocca chiusa) do 2º acto de "Madame Butterfly" de Puccini e "O Mio Babbino Caro" da Ópera "Gianni Schicchi", do mesmo compositor. Puccini já não é, propriamente, um homem do romantismo e as suas óperas têm, por vezes, um toque de ironia que não lhe retira dramatismo, mas dá-lhe um encanto especial. São dele algumas das mais belas cenas de amor que se conhecem na ópera. "O Mio Babbino Caro" (Paizinho querido) faz parte de um quadro em que a filha (Lauretta) pede ao pai (Gianni Schicchi) que ajude a família (dos Donati) do seu apaixonado (Rinuccio). Gianni, contudo, odeia essa família, e recusa a ideia com veemência, mas a filha usa de toda a sua arte de sedução para conseguir demovê-lo dessa postura, nesta ária



muito difícil, que exige um enorme virtuosismo da voz e que Manuela Moniz interpretou em grande nível e com uma enorme doçura e encanto.

Seguia-se o momento Gershwin, com uma obra composta em 1937, para o filme "Shall we Dance", com Fred Astaire e Ginger Rogers, e o "Sumertime" de "Porgy and Bess", de novo interpretado pela nossa soprano, sendo de salientar o diálogo magnífico com o clarinete de Paulo Gaspar. Veio depois a Carmen, de Bizet – a ópera que mais vezes foi representada em todo o mundo – com o "Prelúdio" da abertura, tocado pela banda, e a "Habanera" com música e voz.

Fechavam o programa duas obras de Verdi, que incluíam a "Suite" da "Aida" e o excelente "libiamo ne'lietti calici" (bebamos destas taças), onde sobressai toda a alegria da voz de Manuela Moniz, contagiando toda a sala e valendo um justo e prolongado aplauso de pé, de um público deliciado. Impunha-se um número extra e ele veio, de novo com a nossa soprano interpretando "Con te partiró", um êxito de Francesco Sartori popularizado por Andrea Bocelli a partir de 1995, quando o apresentou pela primeira vez no Festival de San Remo. Os aplausos do público só foram interrompidos pelos primeiros acordes da Marcha dos Marinheiros.

A Banda da Armada habituou-nos a extraordinárias exhibições, algumas delas com a presença da soprano Manuela Moniz, como aconteceu há cinco anos na Figueira da Foz e na Aula Magna. Contudo, o concerto deste ano excedeu todas as expectativas que podia alimentar, não só pela interpretação, como pelo repertório e pela harmonia como se enquadrou com a bela voz de quem eu em tempos disse ser a "nossa Julieta", deliciado que fiquei com a vivacidade e alegria do "libiamo..." que repetiu em Portimão.

O DIA 23 DE MAIO – A CERIMÓNIA MILITAR

As comemorações do Dia da Marinha 2010 culminaram com as celebrações do dia 23 de Maio, com um conjunto de realizações que começaram com a celebração de uma missa de sufrágio dos militares, militarizados e civis da Marinha já falecidos, celebrada na igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição pelo Bispo do Algarve, D. Manuel Neto Quintas, acolitado pelo pároco de Portimão, Padre Mário de Sousa e pelos Capelães da Marinha, Ilídio Costa e Licínio Silva. É um acto que sempre congrega a família naval, com um significado especial pelos que são lembrados e invocados, e que este

ano juntou a população da cidade enchendo a igreja e o adro adjacente, com uma participação surpreendente.

Cerca das 11h30 tinha lugar a cerimónia militar, na Avenida Capitão João Fernandes Leão Pacheco, um pouco a sul da Capitania, e mesmo à beira do Arade. É sempre este o momento mais solene das comemorações, presidido este ano pelo Ministro da Defesa Nacional, Doutor Augusto Santos Silva. Estiveram presentes o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos da Cunha Perestrello de Vasconcelos, o Secretário de Estado dos Transportes, Dr. Carlos Correia da Fonseca, o Presidente da Câmara de Portimão, Dr. Manuel da Luz – anfitrião da Marinha no seu dia de festa –, e diversas outras entidades civis e militares, representantes do Exército e da Força Aérea. Destacamos especialmente a presença do Vice-Presidente da Comissão Parlamentar de Defesa, Dr. João Rebelo, e cinco deputados do círculo de Faro.

As Forças em parada foram comandadas pelo CMG FZ António Ova Correia, e constituídas por Banda e Fanfarras da Armada, um bloco de 15 estandartes de unidades da Marinha, três batalhões de forças apeadas e uma força motorizada com meios do Comando do Corpo de Fuzileiros e da Direcção-Geral da Autoridade Marítima. Os três batalhões de forças apeadas, organizados em duas companhias, foram comandados, respectivamente, pelo CFR José Rafael Figueiredo, pelo CFR FZ Mário Gomes Tavares, e pelo CFR FZ Mariano Alves. A força motorizada é comandada pelo 1TEN FZ Carlos Manuel Martins.

No porto de Portimão estavam atracados as fragatas "Vasco da Gama" e "D. Francisco de Almeida", as corvetas "João Roby" e "Baptista de Andrade", as Lanchas de Fiscalização Rápida "Hidra" e "Centauro", o Navio Hidrográfico "Auriga" e o Navio de Treino de Mar (NTM) Creoula. Ao largo da Praia da Rocha, ficou o NRP "Bérrio".

O Sr. Ministro da Defesa Nacional chegou cerca das 11h30 sendo recebido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Fernando Melo Gomes. O Doutor Augusto Santos Silva recebeu as honras militares devidas, prestadas pelas forças em presença e passou revista à formatura, acompanhado pelo respectivo comandante.

A cerimónia começou com a imposição de condecorações a militares, militarizados e civis que de alguma forma se distinguiram





por acções ao serviço da Marinha ou por ela reconhecidas como relevantes e notáveis. Deve destacar-se a atribuição da Medalha de Cruz Naval de 1ª classe ao Doutor Mário Ruivo, pela sua carreira enquanto investigador, ensaísta, académico e professor, sempre dedicada a assuntos marinhos e estudos que se prendem com a relação de Portugal com o mar. Da mesma forma foram condecorados com a Medalha Naval de Vasco da Gama o Dr. Pedro Salgard Cunha – o primeiro português que atravessou o Atlântico num barco a remos – e o Eng. Francisco Lobato, premiando a sua carreira como velejador, marcada por excelentes desempenhos e sucessos.

Terminadas as condecorações teve lugar a, sempre emotiva, homenagem aos militares, militarizados e civis da Marinha já falecidos, acompanhada de uma evocação feita pelo capelão chefe, Padre Ilídio Costa.

Falou de seguida o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada cujo discurso é transcrito na íntegra no início desta Revista.

Finalmente usaria da palavra o Ministro da Defesa Nacional, dirigindo-se a todos os que servem na Marinha, mas também a todos os portimonenses que o escutavam. Salientou como a Defesa é algo que diz respeito a todos os cidadãos e por todos deve ser assumida. Acrescentou de imediato como, “no caso da Marinha é muito fácil demonstrar “a utilidade pública, nacional e a polivalência deste recurso que são as Forças Armadas.” E isto acontece porque a Marinha tem sabido mostrar o seu “duplo uso”, com maior “racionalidade na utilização de meios e largueza na obtenção de resultados”. Falou depois dos programas que estão em curso, salientando o seu carácter multifacetado. E referiu os programas em curso, salientando a presença da mais recente aquisição – a “D. Francisco de Almeida” – e referindo a reconstrução da sua capacidade submarina e de patrulha oceânica e combate à poluição. O Doutor Santos Silva saudou todos os militares da Marinha em comissão de serviço no estrangeiro, salientando o papel da Armada no âmbito da política externa, não só em acções militares como na projecção diplomática do país, expressa na afirmação de prestígio que é dada pela “Sagres”, a cumprir neste momento mais uma volta ao mundo. O investimento programado pode ser recalendário, dadas as dificuldades, mas os objectivos mantêm-se e os projectos devem prosseguir de forma contínua. A Ma-

rinha deverá manter os seus efectivos reforçando a formação, sendo necessária a manutenção dos sistemas de assistência aos militares e às suas famílias. Referiu ainda a necessidade de comunicação entre os militares e civis, o que designou pela “rota de comunicação recíproca entre a Marinha e a população portuguesa”, dando como exemplo a forma como neste dia a Marinha se apresenta publicamente com os seus meios.

Terminado o discurso do Ministro da Defesa Nacional, deu-se início ao desfile das Forças em parada, precedido pelo sobrevoar do local da tribuna por três helicópteros Linx, que voltaram após a passagem das forças e retiraram depois do comandante ter feito a tradicional saudação a S.Exa o MDN.

Seguiu-se um almoço a bordo do NRP “Vasco da Gama”, oferecido a todos os convidados pelo Almirante CEMA, e depois a demonstração de um conjunto de actividades operacionais levada a cabo junto à foz do rio Arade. A “demonstração de capacidades”, aplaudida por várias centenas de portimonenses e outros visitantes, foi precedida por uma explicação sumária sobre a estrutura operacional da Marinha, iniciando-se com a projecção de um grupo de combate do Destacamento de Acções Especiais, a que se seguiu o desembarque em botes de duas equipas do Pelotão de Reconhecimento do Comando do Corpo de Fuzileiros. Teve lugar depois uma demonstração de actividades dos Mergulhadores, com o assinalamento de uma zona de desembarque, iniciado com uma acção de *Helicast* e deslocamento até à praia a nado, com recolha posterior através de um bote em grande velocidade. Foi possível observar ainda um desembarque de fuzileiros na praia, utilizando botes de assalto, e acções diversas com helicópteros, de que se realça o simulacro de ataque a uma embarcação que se supõe inimiga, com projecção utilizando a técnica de *fast rope*. A demonstração terminou com um conjunto de actividades da Polícia Marítima que incluem missões de salvamento e de abordagem de uma embarcação suspeita.

As comemorações do Dia da Marinha terminaram com o Desfile Naval, levado a cabo por todas as unidades que estiveram presentes dentro do porto de Portimão, que lentamente saíram a barra, com o pessoal formado na borda saudando o Almirante CEMA.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

Fotos: 1SAR FZ Pereira e CAB L Figueiredo



Cabo da Boa Esperança

«Eu sou aquele oculto e grande Cabo A quem chamais vós outros Tormentório, Que nunca a Ptolomeu, Pompónio, Estrabo, Plínio, e quantos passaram, fui notório. Aqui toda a Africana costa acaba Neste meu nunca visto Promontório, Que pera o Pólo Antártico se estende, A quem vossa ousadia tanto ofende!»¹

Embora relativamente próximo daquele extremo, o Cabo da Boa Esperança (34° 21' S) não é, todavia, o limite meridional do continente africano. Essa honra cabe ao Cabo das Agulhas (34° 50' S), situado umas 90 milhas a sueste do primeiro, o qual, por definição, estabelece a fronteira entre os oceanos Atlântico e Índico². No entanto, até 1510, as cartas apresentaram o Cabo da Boa Esperança numa latitude superior à do Cabo das Agulhas, facto que indicia uma deficiente determinação desta coordenada, a partir da passagem meridiana do Sol, por ocasião da viagem de Bartolomeu Dias. Em certa medida, foi esta a razão pela qual o Cabo da Boa Esperança se constituiu como a derradeira barreira psicológica para os navegadores e navios portugueses, depois de no início do *descobrimento* da costa ocidental africana essa função ter cabido, primeiro ao Cabo Não e mais tarde ao Cabo Bojador. Por este facto, o temível promontório foi, ao longo dos tempos, glosado por inúmeros artistas, designadamente poetas, como sucedeu com dois dos nomes maiores das letras lusas: Luís de Camões (c.1524-1580) em *Os Lusíadas* e Fernando Pessoa (1888-1935) n' *A Mensagem*, que o apelidaram de Adamastor³ e Mostrengo⁴, respectivamente.

O Cabo da Boa Esperança é também reconhecido universalmente como o culminar do sonho de um homem, o Infante D. Henrique (1394-1460), que, segundo alguns, teria em mente alcançar, por via marítima, circun-navegando o continente africano, dois lugares lendários, o reino de Preste João⁵ e a Índia das Especiarias. Como que cumprindo o plano gizado por um visionário, depois de um sem número de viagens de exploração ao longo da costa ocidental africana, que se estenderam por várias décadas, lideradas por nomes como Gil Eanes, Diogo Gomes, Diogo Cão ou Duarte Pacheco Pereira, e da ocupa-

ção, sucessiva, de vários arquipélagos atlânticos – Madeira, Açores, Cabo Verde e S. Tomé –, caberia a Bartolomeu Dias (c.1450-1500) descobrir a passagem, entre o Atlântico e o Índico, há tanto tempo almejada.

De acordo com a cronologia mais consensual, os navios de Bartolomeu Dias terão largado de Lisboa na primeira quinzena de

foi com dificuldade que progrediram a partir de então. Para tal, tiveram que afastar-se da costa, fazendo bordos à guisa de bolina cochada, com o intuito de prosseguir para sul. Depois de muitos perigos e navegação trabalhosa, encontraram, finalmente, os ventos gerais de oeste, o que terá levado o Capitão a alterar o rumo dos navios, que aproaram a

Leste. Depois de alguns dias de navegação com vento e mar de feição, foi com certa surpresa que não lograram avistar terra onde julgavam que esta se encontraria. Consistentes de se encontrarem para além do limite meridional do continente africano, soltaram o rumo para Norte. Voltariam a avistar terra a 3 de Fevereiro de 1488, por alturas da baía que baptizaram como S. Brás, actual *Mossel Bay*, prosseguindo a navegação, para leste, cosidos à costa sul-africana. Fruto de um certo discontentamento manifestado pelos seus homens, ao qual acrescia uma manifesta falta de condições para alcançar a Índia⁶ com aquela expedição, Bartolomeu Dias acabou por condescender, pelo que retornaram ao reino no local a que deram o nome de Rio do Infante, actual *Great Fish River*.

Cumprido o entanto referir que, tanto o famoso Cabo das Agulhas – na altura baptizado como S. Brandão –, como o Cabo da Boa Esperança, só seriam avistados na viagem de regresso. Passaram pelo primeiro a 23 de Abril, muito embora não o tenham identificado como o extremo sul de África. Posto isto, a expedição, composta pelas caravelas *S. Cristóvão* e *S. Pantaleão*, fundeou no golfo de Dentro das Serras, actual *False Bay*, local onde erigiram o Padrão de S. Filipe. Largarão dali em finais de Maio, altura em que pela primeira vez avistaram o famoso Cabo da Boa Esperança, que delimita a poente a baía onde haviam fundeado. Relativamente ao primeiro avistamento daquele que foi, durante séculos, celebrado pelos Portugueses como o mais temido promontório, atente-se nas palavras que nos deixou o cronista João de Barros (1496-1570):

Arquivo CTEN António Gonçalves

«Partidos dali, houveram vista daquele grande e notável cabo, encoberto per tantas centenas de anos, como aquele que, quando se mostrasse, não descobria somente a si, mas a outro novo mundo de terras. Ao qual Bartolomeu Dias e os de



Vista do Cabo da Boa Esperança.

Foto CTEN Maurício Camilo

www.compassodissey.net



Placa que assinala in loco as coordenadas geográficas no Cabo da Boa Esperança.

Agosto de 1487, alcançando o golfo de Santa Maria da Conceição, actual *Walvis Bay*, na Namíbia, a 8 de Dezembro. Em virtude do vento ponteiro de sueste que, durante quase todo o ano, se faz sentir naquelas paragens,



A célebre carta de Henricus Martellus de 1489.

sua companhia, per causa dos perigos e tormentas que em o dobrar dele passaram, lhe puseram nome Tormentoso, mas el-Rei Dom João, vindo eles ao reino, lhe deu outro nome mais illustre chamando-lhe Cabo de Boa Esperança, pola que ele prometia deste descobrimento da Índia, tam esperada e per tantos anos requerida»⁷.

Resta acrescentar que as caravelas de Bartolomeu Dias só chegaram a Lisboa em Dezembro de 1488. De salientar, no entanto, que entre a cartografia coeva que chegou até aos nossos dias, é na famosa carta de Henricus Martellus, de 1489, que aparece, pela primeira vez, a extremidade meridional do continente africano. Alvo de múltiplos estudos e teses várias, alguns deles relacionam a viagem de Bartolomeu Dias com o facto de esta zona da

carta se encontrar desenhada para além daquela que seria a cercadura original. Sustentam-se, desta forma, os indícios de que a carta se encontraria concluída, sendo entretanto actualizada, *a posteriori*, com a mais recente informação recolhida acerca da descoberta da passagem entre o Atlântico e o Índico, conferindo-lhe o estranho aspecto de todos conhecido.

Em 1500, aquando dos preparativos da armada de Pedro Álvares Cabral (c.1467-c.1520), seria confiado novo comando de um navio ao experiente Bartolomeu Dias, naquela que, mau grado, viria a ser a sua derradeira viagem.

«As águas do mar tenebroso enguliram-no [sic], com todos os seus companheiros, na terrível tormenta de 24 de Maio de 1500 [...] Nenhuma recompensa conhecida recebeu pelos seus grandes feitos: a gratidão não é característica obrigada dos reis e governantes»⁸.

Com efeito, por alturas do cabo por si descoberto, e que ele, com razão, apelidara de *Tormentoso*, perderam-se, devido ao mau tempo, alguns navios, entre eles o de Bartolomeu Dias, personagem que António Galvão comparou a Moisés, visto que também não lhe foi permitido entrar na *Terra Prometida*, no caso vertente a Índia:

«No anno de [1]486 [sic] mandou el rey dō loam a este descobrimento Bertholameu Diaz caualeiro de sua casa cō três vellas, yndo assi ao longo da terra poseram padrões de pedra, & descobrio o cabo de boa esperança & alem delle até ho rio do Infante, que se pode dizer que via terra da Índia, mas nã entrou nella, como Mousés na terra de promissam»⁹.

Se o caminho marítimo para a Índia, ou pelo menos a passagem que dá acesso ao oceano Índico, foi descoberta durante o profícuo reinado de D. João II (1455-1495), foi, no entanto, no reinado de D. Manuel (1469-1521)

que os navios portugueses, capitaneados por Vasco da Gama (c.1469-1524), concretizaram o plano há muito perseguido. O que, em certa medida, fez jus ao cognome de *O Venturoso*, não só pelos grandes acontecimentos que se verificaram durante o seu reinado, como, sobretudo, pelo conjunto de circunstâncias extremamente favoráveis que lhe permitiram chegar ao trono.

Devido ao encontro de correntes entre dois

–, o valor da Declinação Magnética ser nulo. Dizia-se, por isso, que as agulhas magnéticas de bordo não *nordesteavam* nem *noroesteavam*, isto é, apontavam para o Norte verdadeiro. Como referimos anteriormente, no famoso Planisfério dito de *Cantino*, aparece um Golfo das Agulhas, mas não o cabo.

Muito embora tenham existido planos para instalar um entreposto comercial e de reabastecimento dos navios da Carreira da

Índia nesta região, foram no entanto os Holandeses que em 1652, com o mesmo objectivo, tomaram a iniciativa, numa altura em que Portugal havia perdido a hegemonia no Oriente. De resto, esta primeira base logística viria a constituir o embrião que esteve na origem da actual Cidade do Cabo. Em 1795, com o objectivo de evitar que o território



Toponímia relevante da costa sul-africana.

CFR Bessa Pacheco

oceanos, no extremo sul do continente africano o mar é, por norma, ruim para a navegação, sendo, a exemplo do que sucede no Cabo Horn, mais favorável na transição oeste/leste, ou seja, do Atlântico para o Índico, do que em sentido contrário, nomeadamente para veleiros que efectuem a volta do largo, desde que confirmam ao Cabo o devido resguardo. Provavelmente devido a alguma falta de conhecimentos, à qual acresceria uma deficiente prática na determinação do valor da latitude por observação da passagem meridiana do Sol, os navios que compunham a armada de Vasco da Gama acabaram por ir

Arquivo CTEN António Gonçalves



O naufrágio do navio de Bartolomeu Dias no Livro das Armadas.

dar à baía de Santa Helena, passando, depois, inúmeros trabalhos para dobrar o Cabo.

Aprendida a lição e otimizados os procedimentos com vista à determinação da latitude, a partir de então passou a ser dado um resguardo suficientemente grande, de forma a garantir que o Cabo seria dobrado sem de longas. As mais das vezes, aliás, este nem sequer era avistado, tendo os pilotos a noção de que o haviam transposto devido ao facto de, naquela época, nas proximidades do Cabo das Agulhas – e é esta a razão do seu nome

fosse arrastado pelos acontecimentos que se sucederam à Revolução Francesa (1789), os Ingleses ocuparam a denominada Colónia do Cabo, mas este só seria anexado em 1806. Na sequência das *Guerras dos Boers* (1880-1881 e 1899-1902)¹⁰, surgiu em 1909 a União da África do Sul, mais tarde República da África do Sul, em 1961.

Por ocasião do quinto centenário da descoberta da passagem que permitiu aos portugueses alcançarem a Índia por via marítima, as Comunidades Portuguesas da África do Sul, representadas pela APORVELA¹¹, mandaram construir, em Vila do Conde, uma caravela da época dos descobrimentos, que em homenagem ao navegador português recebeu o nome *Bartolomeu Dias*. Depois de efectuar a histórica viagem comemorativa, passou a constituir-se como a principal atracção do *Bartolomeu Dias Museum*, em Mossel Bay, África do Sul. Uma segunda caravela, baptizada de *Boa Esperança*, foi construída nos mesmos estaleiros, tendo sido utilizada pela APORVELA entre 1990 e 2001, altura em que, substituída pela caravela *Vera Cruz*, foi cedida ao Turismo do Algarve.

De referir que a Marinha Portuguesa também homenageou o intrépido navegador, ao atribuir o seu nome a dois navios, um aviso de 1.ª classe e uma fragata. O primeiro, construído em Newcastle e lançado à água a 10 de Outubro de 1934, integrou o *Efectivo dos Navios da Armada* entre 1935 e 1967. O segundo, que desde 16 de Janeiro de 2009 ostenta a Bandeira Portuguesa, foi construído na Holanda e pertenceu à Marinha Holandesa. Além destes, na sequência do Ultimato Inglês em 1890, Portugal adquiriu, com a receita da Subscrição Nacional efectuada naquele ano, o cruzador que foi baptizado com o nome *Adamastor*. Talvez porque, com tal nome – e a suposição é nossa –, se julgava poder inspirar alguma



Monumento ao Adamastor no miradouro de Santa Catarina em Lisboa.

apreensão junto da maior potência marítima de então. Construído em Livorno, Itália, e lançado à água a 12 de Julho de 1896, serviu na Marinha entre 2 de Agosto de 1897 e 16 de Novembro de 1933.

Muito possivelmente com o intuito de exorcizar uma parte dos nossos temores colectivos, foi colocada no miradouro de Santa Catarina, à Calçada do Combro, em Lisboa, uma representação em pedra, de inspiração camonianiana, da espumosa e medonha figura do Adamastor, que integra uma outra pequena estátua, em bronze, de um pequeno e hirto Marinheiro, que também pode ser visto como o próprio Luís de Camões tentando salvar *Os Lusíadas*. Em conjunto, parecem dar corpo ao famoso poema de Fernando Pessoa:

*O mostrengo que está no fim do mar
Na noite de breu ergueu-se a voar;
À roda da nau voou três vezes,
Voou três vezes a chiar,
E disse, «Quem é que ousou entrar
Nas minhas cavernas que não desvendo,
Meus tectos negros do fim do mundo?»
E o homem do leme disse, tremendo,
«El-Rei D. João Segundo!»*

*«De quem são as velas onde me roço?
De quem as quilhas que vejo e ouço?»
Disse o mostrengo, e rodou três vezes,
Três vezes rodou imundo e grosso,
«Quem vem poder o que só eu posso,
Que moro onde nunca ninguém me visse
E escorro os medos do mar sem fundo?»
E o homem do leme tremeu, e disse,
«El-Rei D. João Segundo!»*

*Três vezes do leme as mãos ergueu,
Três vezes ao leme as repreendeu,
E disse no fim de tremer três vezes,
«Aqui ao leme sou mais do que eu:
Sou um Povo que quer o mar que é teu;
E mais que o mostrengo, que me
a alma teme
E roda nas trevas do fim do mundo,
Manda a vontade, que me ata ao leme,
De El-Rei D. João Segundo!»¹²*

Para nosso consolo, aquando das Invasões Francesas, foi deste miradouro, de magnífica vista sobre o Tejo, que o General Jean-Andoche

Junot (1771-1813) assistiu, impotente, à partida dos navios da Marinha que levaram a corte portuguesa para o Brasil. Rezam as crónicas, que este episódio está na origem da famosa expressão «ficar a ver navios», pois, pelos vistos, os franceses nada puderam fazer, a não ser vê-los partir.

Ainda de acordo com a lenda, é ao largo do Cabo da Boa Esperança que o *Flying Dutchman* (Holandês Voador), um navio fantasma, cuja guarnição está condenada a navegar para

tudo o sempre, faz, regularmente, as suas aparições¹³.

Refira-se, para terminar, que os mais recentes navios da Marinha a dobrar o Cabo da Boa Esperança foram a fragata *Álvares Cabral* e o navio-escola *Sagres*, em 2007 e 2008, respectivamente. O primeiro passou pelo mítico promontório, do Atlântico para o Índico, a 4 de Setembro, aquando do périplo de África efectuado pelos navios do *Standing NATO Maritime Group 1* (SNMG 1). Quanto ao navio-escola *Sagres*, trilhou o mesmo caminho a 21 de Agosto do ano seguinte, passando em sentido contrário no dia 4 de Outubro, durante a viagem designada como *Operação Mar Aberto 2008*.

Conclui-se, assim, com o presente artigo, esta primeira série dedicada às principais referências geográficas, que têm como ponto comum o facto de, na sua grande maioria, constituírem importantes símbolos para os Marinheiros. Aliás, desde que em tempos imemoriais o Mar se afirmou como forma de vida, sempre existiu uma *Linha*, ou um Cabo, algo míticos, por vezes temidos, relativamente aos quais os nautas manifestavam os seus mais genuínos receios. Hoje em dia, desmistificada boa parte dos infundados temores, a passagem por estes lugares é sinónimo de homenagem aos corajosos navegadores de antanho, que nos seus frágeis navios ousaram desafiar inclementes perigos, constituindo igualmente pretexto para alguns bons momentos de convívio a bordo.

António Manuel Gonçalves
CTEN
am.sailing@hotmail.com

Agradecimentos:

Ao CALM Saldanha Junceiro, que nos chamou a atenção para uma ambiguidade no artigo dedicado à Linha Internacional de Data. Apesar de termos afirmado que a Terra se encontra dividida em 24 fusos horários, na realidade estes totalizam 25, muito embora os fusos contíguos M e Y, que cobrem apenas 7,5 graus de longitude cada, possam, em termos horários, ser considerados apenas um só, pois têm exactamente a mesma hora, mas em dias consecutivos.

Ao CMG Leal de Faria, que nos alertou para o facto de no mesmo artigo havermos escrito que, em relação ao Meridiano de Greenwich, os fusos são positivos para leste e negativos para oeste, quando, na realidade, sucede o contrário.

Ao ITEN Santos Robalo, pela informação sobre o NRP *Álvares Cabral* neste artigo.

Notas:

¹ Luís de Camões, *Os Lusíadas*, (Canto V, 50).

² Etimologicamente ambos os nomes derivam de palavras latinas, *atlanticum* e *indicum*, respectivamente. O primeiro relaciona-se com o lugar onde habitavam os Atlantes, antigo povo da Mauritânia. O termo *atlante* é também utilizado como sinónimo de pessoa forte, ou indivíduo que luta vigorosamente. O segundo traduz algo relativo à Índia, no caso vertente o mar ou oceano. O mesmo que indiano. Deste último derivou igualmente o vocábulo *indigo*, que na Antiguidade era utilizado para designar toda a panóplia de produtos oriundos da Índia, incluindo a própria pimenta e um corante vermelho de origem mineral, que tinha como base o óxido de ferro. Passou, no entanto, a ser preferencialmente utilizado para dar nome ao anil, um corante azul extraído das folhas da *indigofera tinctoria*. Sintetizado em 1826, é conhecido como anilina e passou a ser produzido industrialmente, sendo utilizado para tingir um sem número dos mais variados produtos.

³ Ser gigante e lendário, conotado com a mitologia greco-romana, criado por Luís de Camões para dar voz às forças da natureza que, na região do Cabo da Boa Esperança, obstaram ao avanço da armada de Vasco da Gama rumo à Índia.

⁴ Personagem muito feia e monstruosa, que habita no fim do mar, utilizada por Fernando Pessoa para encarnar as dificuldades sentidas pelos navios de Bartolomeu Dias no Cabo da Boa Esperança. O termo é igualmente utilizado para conotar certas visões de carácter pejorativo, com coisas inanimadas (e.g. penhascos, nuvens, pedras, etc.).

⁵ Muito embora não exista consenso quanto à origem da lenda, o Preste João, à luz do imaginário europeu medieval, era tido como um soberano cristão, simultaneamente patriarca e rei, de quem se dizia ser um homem justo e um governante generoso. Dizem-nos as fontes coevas que este rei, tido como o Imperador da Etiópia, quando fosse encontrado constituiria um aliado precioso na luta contra os mouros. Por seu turno, o termo *preste*, que por vezes também surge como *prestes*, é uma corruptela do francês *prêtre*, que significa padre ou sacerdote.

⁶ Trata-se de um termo de origem persa, que entrou no léxico grego antigo para designar a região situada além do Indo, passando também, mais tarde, a ser utilizado para referir o subcontinente indiano.

⁷ João de Barros, *Ásia – Primeira Década*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, p. 93.

⁸ Fontoura da Costa, *Às portas da Índia em 1484*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 38.

⁹ Houve aqui lapso, pois outras fontes confirmam que a expedição liderada por Bartolomeu Dias largou de Lisboa em 1487. Cf. António Galvão, *Tratado dos Descobrimentos*, Lisboa, Livraria Civilização-Editora, 1944, p. 131.

¹⁰ Os Boers, também conhecidos como Africânderes, eram os descendentes dos colonos calvinistas que se estabeleceram na região durante os séculos XVII e XVIII, sendo maioritariamente oriundos dos Países Baixos, mas também da Alemanha e da França. Devido a um certo isolamento, acabaram por desenvolver uma língua própria, o *africâner*, derivada do flamengo, ou holandês, que é, actualmente, um dos onze idiomas oficiais da África do Sul. Mais tarde, disputaram a colonização do território aos Ingleses.

¹¹ Acrónimo de Associação Portuguesa de Treino de Vela.

¹² Fernando Pessoa, «O Mostrengo» in *A Mensagem*.

¹³ O *Flying Dutchman* tem sido fonte de inspiração para diversos autores, nomeadamente o compositor alemão Richard Wagner (1813-1883) com a ópera homónima composta em 1843, Edgar Allan Poe (1809-1849) com *The Narrative of Arthur Gordon Pym of Nantucket* (1838), Emílio Salgari (1862-1911) com *Le novelle marinaresche di Mastro Catrame* (1894), bem como um sem número de filmes como *Pandora and the Flying Dutchman* (1951), protagonizado por Ava Gardner e James Mason, até à mais recente sequência de *Os Piratas das Caraíbas – Nos Confins do Mundo* (2007), com Johnny Depp no principal papel.

Ainda em torno da Agulha Fixa

Em artigo anterior referimos a elaboração, em 1610, por João Baptista Lavanha, dum Regimento do que havia de fazer o piloto que ia seguir para a Índia numa nau holandesa, é esse seguimento que, pelo seu interesse, a seguir se transcreve:

“O piloto que se nomear para esta jornada, fará um particular roteiro, ao modo costumado, dia por dia, de toda a viagem, assim da ida como da vinda.

Nos dias em que fizer observação com as agulhas fixa e regular de Luís Fonseca Coutinho que há-de levar, declarará nele as tais observações, como as fez, o que conheceu delas, e procurará de as fazer todos os dias, que como para elas não é necessário sol, nem estrelas, a todo o tempo e hora as pode fazer. Não declarará aos holandeses o fim porque faz tais observações, nem o uso das agulhas fixa e regular, pois as pode fazer de noite à luz de uma candeia no seu camarote. Verá e notará com grande cuidado as derrotas que levam os holandeses, e os instrumentos que levam os holandeses, e os usos deles, não lhes comunicando, nem mostrando por nenhum caso este das duas agulhas fixa e regular, que leva.

Aportando na baía de Antão Gil que é na costa leste da ilha de S. Lourenço, ou na ilha de Sta Maria que está perto da dita baía, ou na ilha de Cirne, a que os holandeses chamam de Maurício, que são portos onde eles costumam aportar nas suas viagens, notará com grande vigilância o que puder, da grandeza e capacidade dos tais portos e surgiduros, o fundo e qualidade dela, a conhecida de terra, segundo os rumos porque se demandar, o que neles têm fabricado ou fortificado, ou onde se poderá melhor fortificar para defesa da entrada do porto, dos seus surgiduros e da aguada e o mesmo notará em qualquer outro

(que não seja dos nossos) onde entrarem e contratarem os holandeses, o acolhimento que fizeram os moradores deles, e a correspondência amizade que há entre uns e outros, se é nova ou antiga.

Entrando ou saindo pelo estreito da Sunda, tudo o que puder e o tempo se lhe der lugar e as informações, notará a sua largura, quantas ilhas há nele, e de que tamanho, se são povoadas, de que gente, se nelas há portos ou abrigos e de que ventos, se há água de ribeiros, fontes ou poços. Quantos canais fazem para entrar e sair pelo dito estreito, de que largura de fundo é cada um, se todos vêm ajuntar-se em um só, ou se são outros, se poderão defender de nau, ou de mais sítios e de que parte, se nas ilhas ou na Java ou Sumatra.

Considerará assim mesmo todas as correntes, se são sempre para a mesma parte, ou se variam com as monções, ou com as marés, e estas até onde chegam, quanto tempo duram, assim na enchente como na vazante e o mesmo notará com grande cuidado nos estreitos de Sabão de Singapura e no de Pale passando por qualquer delas, e de tudo o que assim notar nos portos e estreitos fará uma particular e distinta relação a esta Corte (quando voltar da viagem) ao Conselho de S. Magestade e sabendo debuxar, ainda que mal, descreverá na mesma relação tudo o que vir e notar pelo modo dito, tanto dos portos como dos estreitos”.

Não foi possível apurar quem fosse o piloto nomeado nem tão pouco se a viagem se efectuou, o que se sabe é que o invento foi, pouco depois, totalmente posto de lado.



Com. E. Gomes

Fonte:

Man. 51-VII-II da Biblioteca da Ajuda

N.R.P. “João Coutinho”

40 Anos a servir a Marinha, com orgulho e dedicação



ON.R.P. “João Coutinho”, em fase de aprontamento para mais uma missão à Zona Marítima dos Açores, comemorou no passado dia 07 de Março o seu 40º aniversário ao serviço da Marinha.

ON.R.P. “João Coutinho” é o primeiro da série de seis navios construídos, os três primeiros, nos estaleiros Blohm & Voss na Alemanha e os restantes três

na empresa Nacional Bazan de Construções Navais Militares em Espanha, segundo um projecto genuinamente português, da autoria do Engenheiro Construtor Naval Rogério Silva Duarte Geral D’Oliveira.

No ano transacto, o navio realizou diversas missões nos espaços marítimos sob jurisdição nacional adjacentes ao território continental e na área de responsabilidade do comando de Zona Marítima dos Açores tendo igualmente participado em alguns exercícios e eventos nacionais e internacionais, realizando um total de 2036 horas de navegação e apresentando uma taxa de disponibilidade de 96,4%. No decurso do presente ano, o N.R.P. “João Coutinho” efectuou uma missão de apoio logístico ao N.R.P. “D. Francisco de Almeida” (Den Helder), uma missão SAR e uma Avaliação de Padrões de Prontidão, sob a égide da Flotilha realizando, até à data, 317 horas de navegação e mantendo uma



taxa de disponibilidade de 91%, deixando bem patente o esforço de todos quantos na Marinha, salientando-se o empenho e perseverança da guarnição do N.R.P. “João Coutinho”, que no dia-a-dia asseguram a manutenção e operação desta Unidade Naval, requerendo permanentemente um esforço colectivo e coordenado.

De forma a marcar este evento, realizou-se a bordo do navio no passado dia 05 de Março um almoço, presidido pelo Comandante Naval tendo contado com a presença do CALM REF ECN Rogério D’Oliveira, responsável pelo projecto desta classe de navios. Estiveram igualmente presentes o Comandante da Flotilha, o Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, o Chefe de Estado-Maior do Comando Naval e o 2º Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos.

O navio, à data, era comandado pelo CFR Paulo Jorge Oliveira Inácio, o seu vigésimo comandante desde que o navio entrou ao serviço na Marinha, sendo a sua guarnição constituída por 7 oficiais, 13 sargentos e 50 praças e, aquando em missões à Zona Marítima dos Açores, reforçada por um oficial Médico Naval, uma equipa de fuzileiros (um sargento e quatro praças) e uma equipa de mergulhadores (constituída por duas praças), totalizando 78 militares.



(Com a colaboração do COMANDO DO N.R.P. “JOÃO COUTINHO”)

Por Este Nome se Conhecem

(As Alcunhas dos Navios)

Com o título acima, ocorreu na Sala de Leitura da Biblioteca Central da Marinha no passado dia 22 de Abril, a apresentação ao público da primeira obra das Edições Culturais da Marinha de 2010.

Da autoria de Carlos Alberto da Encarnação Gomes, CMG Ref. e colaborador habitual da Revista da Armada, o livro apresenta as alcunhas de 431 navios das nossas marinhas de guerra, mercante e de pesca, com uma investigação que vai desde o Sec. XV até aos nossos dias, envolvendo uma exaustiva pesquisa de manuscritos dispersos pelos principais Arquivos Nacionais e pelo de Simancas, em Valladolid, além de elevado número de obras impressas e entrevistas pessoais.

O autor entrou para a Escola Naval em 1960 e ainda Guarda Marinha é imediato do DFE nº 10 na Guiné, onde regressa em 1971 para comandar a LFG LIRA. Começa a dedicar-se ao estudo das “coisas do mar” durante a sua Comissão como Capitão do Porto de Viana do Castelo, com a publicação a partir de 1983 de 12 artigos sobre “Naufrágios” no centenário “Aurora do Lima”, e ainda um riquíssimo artigo sobre “Ex-Votos Marítimos” nos “Cadernos Vianenses” e um “Subsídios para a História da Construção Naval em Viana do Castelo”.

Em 1989 ganha um prémio dos Anais do Clube Militar Naval em os “Novos Elementos para o Estudo da Viagem de 1500”.

Director Escolar do G1EA de 1985 a 1987, é promovido a CMG em 1 de Junho de 1990. 2ª Com. da BNL, termina a sua carreira no activo



no I.H., passando à Reserva em Janeiro de 94.

Passa então a colaborar oficiosamente na Biblioteca Central da Marinha. Devendo-se-lhe a compilação dos documentos constantes no Corpo Cronológico da Torre do Tombo relacionados com a Marinha, navegações e descobertas, com a leitura paleográfica dos mesmos, que pessoalmente dactilografou e doou à Biblioteca: 37 volumes!

“Homem determinado, frontal e crítico, qualidades que sempre o acompanharam ao longo da sua carreira e vida, a ele se aplicam os versos do nosso poeta quinzentista – homem de uma só palavra, de antes quebrar que torcer - hoje muito em desuso neste nosso mundo de flexibilidade e outras habilidades sociais”, como o apresentou o CALM Rui de Abreu.

O “Por Este Nome se Conhecem” é uma recolha minuciosa e comentada dos nomes, satíricos, irónicos, por vezes carinhosos com que passaram à história navios que em alguns casos são mais conhecidos pela alcunha... que pelo seu nome oficial.

Na capa uma fotografia da “Gina” ainda presente na memória de muitos, mas poderia ter sido uma representação do “Bérrio” da frota gâmica, que de facto se chamava “S. Miguel”...

Após a apresentação da obra seguiu-se um pequeno beberete.

O livro está disponível na loja do Museu de Marinha.

Recomenda-se a leitura!



(Colaboração da COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA)

Comandante Oliveira Monteiro

Revista da Armada, habitualmente, não faz desenvolvidas notícias neológicas pela óbvia razão de que são muitos os camaradas mais velhos que vão falecendo, deixando todos eles uma marca indelével no coração dos camaradas mais próximos e na Marinha onde serviram por muitos anos. Algumas têm sido as exceções que se justificam pela notoriedade dos desaparecidos, pelas circunstâncias e pelo papel especial que desempenharam na transformação de instituições da Armada. O Capitão-de-Mar-e-Guerra Oliveira Monteiro foi Comandante do Corpo de Fuzileiros durante mais de dez anos, e tão prolongada comissão justificaria, só por si, uma referência especial, pela marca que inevitavelmente teria deixado num sector tão importante da Marinha. Mas a sua notoriedade não se fez apenas de uma longa comissão que cumpriu de forma dedicada. No termo da cerimónia fúnebre do lançamento das suas cinzas ao mar, ocorrida a bordo do NRP “João Coutinho”, no passado dia 5 de Fevereiro, dizia o Comandante Metelo Nápoles que a grandeza da homenagem, como a que espontânea e voluntariamente foi dedicada ao Oliveira Monteiro, exprimia bem a dimensão que ele assumira para a Marinha e especialmente para os Fuzileiros. Era verdade, e testemunhavam-no os muitos camaradas do curso D. João I, que o acompanharam até ao derradeiro momento em que a filha, Mafalda, lançava as cinzas ao Oceano.

O Comandante Oliveira Monteiro (o Chico Monteiro, como familiarmente o designavam os camaradas do curso e outros amigos que o estimavam) entrou para a Escola Naval em 1958, terminando o curso de Marinha em 1962. Em 1964 concluiu o curso de Fuzileiro Especial, com o posto de 2º Tenente, e, de imediato embarcou para a Guiné, como imediato do 9º Destacamento. A sua acção como combatente foi notável e reconhecida pela condecoração com a Medalha Militar de Cruz de Guerra de 1ª Classe, no termo de uma comissão em que o Destacamento mereceu o louvor colectivo do Comandante da Defesa Marítima da Guiné.



A sua carreira prosseguiu na Marinha, comandando vários navios e voltando a África para uma comissão em Angola, nos anos de 1971 a 1973. Contudo, o destino reservar-lhe-ia outro tipo de funções, quando o final da guerra de África determinou uma reorganização dos Fuzileiros e a sua preparação para as missões inerentes ao novo contexto político-militar. Os que vi-

veram esses conturbados tempos lembram-se da fase de transição que ocorreu a partir de 1975, com a dissolução dos Destacamentos de Fuzileiros Especiais e a preparação de uma nova organização do Corpo de Fuzileiros, virado para a execução de Operações Anfíbias, no contexto das alianças a que Portugal e a Marinha estavam vinculados. Foi nesta altura que o Comandante Oliveira Monteiro assumiu o protagonismo próprio da vontade que teve em conduzir esta transformação. Seria injusto dizer que foi o único a compreender e abraçar as novas missões que esperavam os fuzileiros, mas foi, sem dúvida, a figura mais determinante desse processo de mudança, nomeadamente como Comandante do Corpo de Fuzileiros durante a década de 1982 a 1992.

Os que o conheceram sabem bem como viveu o seu amor aos fuzileiros, que comandou com um zelo e empenho emotivos muito fortes, deixando uma marca profunda naquilo que eles são hoje. Os camaradas do curso D. João I, que o conheceram desde cadete, estiveram com ele ao longo da vida e o acompanharam até ao último momento, expressaram muito bem o que era esta emotividade própria do “Chico”, que vivia com o “coração ao pé da boca”, transpirando a enorme paixão por tudo o que fez. Desde as matas da Guiné, onde ganhou uma Cruz de Guerra de 1ª Classe, ao Corpo de Fuzileiros.

Uma doença prolongada que o obrigou a uma terapêutica violenta, a par com os rigores do inverno deste ano, acabaram por lhe ceifar a vida no passado dia 20 de Janeiro. Momento doloroso em que a Marinha perdeu um filho prestigiado, a quem prestamos uma justa homenagem.



A SORTE PROTEGE OS AUDAZES.

3 oceanos,
339 dias de viagem,
35.800 milhas,
quase 200 homens
e um navio-escola de 4 mastros
com 23 velas numa viagem
à volta do planeta.
É audaz.
Que a sorte esteja connosco.

O José e o milagre...

Fazer medicina é ocasionalmente um acto solitário e, por vezes, emocionalmente pesado. A principal missão da Medicina e por extensão dos seus “práticos” (termo que a língua francesa imortalizou e que se refere aos que praticam medicina) é o “alívio do sofrimento”, com toda a abrangência que esse conceito abarca... Infelizmente, e apesar de avanços gigantescos nos últimos anos, existem ainda muitas limitações à capacidade de tratamento da medicina actual. Estes são os muitos casos em que a utilidade da arte médica parece curta e insuficiente. Esta última circunstância, compreensivelmente, deixa muitos pacientes em sofrimento e muitos médicos com uma sensação profunda de vazio...

Compreensivelmente, os médicos guardam o desejo íntimo de crescer na sua capacidade de tratamento e sempre que se atinge um limiar técnico de incapacidade, porfia-se por melhorar, até ao limite do engenho humano. Por esta razão largos milhões são gastos em investigação médica, no Mundo, todos os anos... Contudo, uma ressalva é aqui importante, não é só aos médicos que cabe a honra da invenção para

o bem alheio, também conheci enfermeiros e outros técnicos de saúde que se excederam e desdobraram no tratamento e no acompanhamento de doentes, particularmente em casos em que as suas mãos e carinho fazem toda a diferença...

A esta altura, naturalmente, o raro leitor regular destas histórias está a pensar que a Medicina ficará sempre aquém das necessidades totais da saúde humana. Claramente esta premissa é verdadeira. O desenvolvimento da medicina andar sempre um passo atrás dos limites da biologia humana, mas também é verdade que esse limite tem sido progressivamente esticado. Ainda hoje, em países mais desfavorecidos, a expectativa de vida situa-se em idades jovens (cerca de 40 anos de vida expectável), essa expectativa atinge mais ou menos o dobro no mundo desenvolvido. – Este desiderato deve-se a melhores condições de vida e a um melhor acesso a uma Saúde tecnicamente desenvolvida...

Os pacientes, no nosso mundo, esperam e acreditam que vão ter uma vida longa e uma

Saúde cheia de recursos. É aqui que entra o José, Marinheiro antigo, reformado após um acidente de viação, que muito lhe limitou a mobilidade e impediu o serviço activo. Encontrei-o por acaso, numa estação de serviço nos subúrbios desta grande metrópole, que em certos dias, por razões que nunca abarcarei, me parece pequena. - Quase não o reconheci. Havia perdido peso e, aparte de um pequeno movimento de rotação do pé, estava irreconhecível pois tinha uma marcha ágil, quase normal. Parecia feliz...

Quis saber como tinha largado as muletas? Como havia recuperado? Lá foi contando, enquanto os carros passavam apressados e

passou a ser mais fácil – o que lhe aliviou o sofrimento das cirurgias subsequentes...

Enquanto contava a história o José – que eu tinha conhecido a bordo de uma das corvetas, em comissão nos Açores – evidenciava a alegria antiga, que há muito tempo não lhe reconhecia. Despedimo-nos e sai, eu próprio, cheio de harmonia na alma. Atingiu-me um sentimento de beleza. A beleza que advém do facto inequívoco de que a Medicina, no caso do José, ter vencido um desafio importante. Senti, também, uma grande alegria por saber que houve um médico anónimo capaz de investir na saúde de um homem humilde até aos limites das suas capacidades

e esforço. O espírito da Medicina, apesar dos tempos que correm, muito pouco dados ao idealismo, pareceu-me – naquele dia particular – bem vivo, de acordo com os princípios directos herdados de Hipócrates...

O nosso José sentiu um milagre na sua vida. Sofria e foi aliviado, não andava e agora marchava ágil, estava triste e agora sorri. Lembrei-me então dos muitos doentes que eu próprio já tentei ajudar e os muitos doentes que todos os dias médicos anóni-

mos tentam salvar. Raramente se fala desses casos, mas são, também eles, milagres que salvam vidas...

Suspendi esta história, durante uns dias. Não sabia (melhor dito, não sentia) como a devia terminar. Hoje, entre duas aulas (pois voltei à escola) ocorreu-me numa súbita clarividência: impressionou-me a história do José pois mitiga o vazio que eu próprio carregava pelos muitos que conheço a quem a Medicina não conseguiu ajudar e por aqueles que me estão próximos e que – com toda a ciência do mundo – não consigo aliviar...

Ver o José foi como sentir uma brisa fresca. A certeza que os milagres podem existir. A certeza que caminhamos na direcção certa e que, de facto, vale a pena ter sempre esperança... Enchi finalmente o depósito. Senti na mão o gasóleo pegajoso, não tinha introduzido bem a mangueira... Limpei-me e rapidamente segui. Não me importei com a chuva. Afinal tinha presenciado um milagre... tudo estava perfeito, tudo fazia sentido...



chovia copiosamente. - Conheceu um médico cirurgião especializado em reconstrução de feixes nervosos periféricos (os nervos periféricos são aqueles que dão vida aos músculos das pernas e dos braços, sem os quais se instala a irremediável atrofia e consequente limitação da mobilidade). A história era impressionante, fez cinco cirurgias, sequenciais, para lhe restaurar os nervos de uma perna – antes considerada irremediavelmente lesada. Ao princípio todos lhe diziam que era um mau caso, mas o José, Marinheiro resiliente, acreditou sempre que havia margem para melhorar e o seu médico – deduzi imediatamente em silêncio – também terá acreditado...

Houve períodos difíceis. Após as duas primeiras intervenções nada de bom parecia ter acontecido, só o sofrimento e o incómodo, que normalmente acompanham as intervenções cirúrgicas. O médico terá então encorajado o nosso José. Ainda era cedo para desistir, valia a pena continuar – terá afirmado. O José Marinheiro acreditou. Após a terceira cirurgia houve alguma melhoria – acreditar

I Congresso Nacional de Segurança e Defesa realiza-se em Lisboa

A maior parte das ameaças à segurança dos Estados e dos cidadãos nos tempos de hoje já não são de natureza militar nem resultam de disputas de fronteiras. São antes problemas de natureza económica e social; são os conflitos étnicos e os antagonismos religiosos; é o terrorismo e o crime organizado, os tráficos de droga e de pessoas; são os Estados falhados que desestabilizam o sistema internacional pela sua permeabilidade aos agentes do crime e do terrorismo. São também os riscos ambientais, as catástrofes humanitárias, as pandemias, que ameaçam a vida de milhões de seres humanos. É a cibersegurança numa sociedade cada vez mais dependente da Internet com os consequentes riscos e vulnerabilidades.

Nestas circunstâncias, as questões da segurança adquirem uma expressiva dimensão estratégica e política. É que hoje já não é possível enfrentar a gravidade acrescida de que se revestem os problemas da segurança se não se delimitarem e estudarem as grandes questões que contribuem para essa situação, se não se diagnosticarem as causas, se não se fizerem opções quanto aos percursos a trilhar, se não se levar em conta a complexidade crescente dos factores ou causas de insegurança e da capacidade do Estado para as prevenir e combater.

É precisamente neste contexto que importa maximizar as sinergias próprias de todas as componentes civis e militares da **Segurança Nacional**, um conceito novo e apropriado às realidades actuais, que põe em relevo a necessidade de a Segurança Interna e a Defesa Nacional deverem ser entendidas de forma abrangente e

global, beneficiando imperativamente de uma eficaz articulação entre as Forças Armadas e as Forças e Serviços de Segurança.

Foram estas preocupações que estiveram na ideia de realizar o I Congresso Nacional de Segurança e Defesa dedicado ao tema **"Para uma Estratégia de Segurança Nacional"**. É uma organização conjunta da Revista Segurança e Defesa e da AFCEA-Portugal, que conta com o alto patrocínio de Sua Excelência o Presidente da República e com o apoio de diversas Instituições civis e militares e várias empresas. Pela sua génese, organização e modo de sustentação, é uma típica iniciativa da sociedade civil que terá lugar nos dias 24 e 25 de Junho de 2010, no Centro de Congressos em Lisboa. (ver portal: www.segurancaedefesa.org)



António Figueiredo Lopes
Presidente da Comissão Organizadora



Aceita o Desafio!

INSCREVE-TE EM:
[HTTP://escolanaval.marinha.pt](http://escolanaval.marinha.pt)
Secretaria Escolar
Base Naval de Lisboa – Alfeite
2810-001 Almada



Escola Naval

A Escola Naval é um Estabelecimento Militar de Ensino Superior Universitário com a missão de formar os oficiais dos Quadros Permanentes da Marinha.

Lecciona Mestrados integrados de cinco anos de acordo com o Processo de Bolonha através dos cursos:

- Marinha;
- Engenharia Naval – Área de Mecânica;
- Engenharia Naval – Área de Armas e Electrónica;
- Administração Naval;
- Fuzileiros;
- Médicos Navais.



Vantagens Competitivas na Carreira Académica:

- Isenção de propinas
- Livros e Material didáctico
- Alojamento
- Alimentação
- Assistência Médica
- Emprego garantido no fim do curso
- Remuneração mensal

Informações:

- Número Azul 808201467;
- <http://escolanaval.marinha.pt>;
- escnaval.divulgacao@marinha.pt;
- marinha.rp@marinha.pt;
- Tel. 210901960/00;
- FAX. 210901925.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

A Rohde & Schwarz é um fabricante independente e um dos maiores fornecedores de equipamentos e sistemas electrónicos da Europa. Desenvolvemos, produzimos e comercializamos instrumentos e sistemas nas áreas de teste e medida, radiocomunicações, broadcasting, radiomonitorização e radiolocalização, segurança IT.

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamo-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.

O nome Rohde & Schwarz é sinónimo de inovação, precisão, fiabilidade e qualidade. Esta é a nossa fórmula para atingirmos a satisfação do cliente e para sermos os melhores na nossa área de negócios.

www.rohde-schwarz.pt

75 Years of
Driving
Innovation



ROHDE & SCHWARZ

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 130

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
R	A	8	9
10	8	6	8
7	3	5	2
5			

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
6	D	D	D
2	10	10	5
	6	7	
	4	4	
	2		

Este (E):

♠	♥	♦	♣
9	V	A	R
3	2	V	V
		9	10
		3	7
			4

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	R	R	A
D	9		6
V	7		3
8	5		
4			

N-S vuln. S joga 4♠ e recebe a saída a ♦7 que E faz de A; vendo cair o R percebe que não deverá haver interesse em continuar no naipe e vira o flanco com ♣V. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que permite cumprir este contrato.

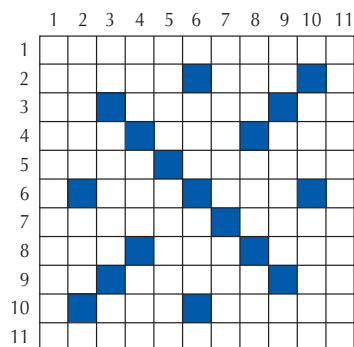
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 130

Constatamos que depois do ♦ ainda existem mais 3 perdentes (1♥+2♠), pelo que haverá que eliminar uma delas. A mudança de flanco para ♣ veio impedir que se explorasse a hipótese de apurar a 4ª♥ para baldar um ♣ do morto, mas essa não seria a solução pois as ♥ não estão 3-3. Vejamos pois a linha de jogo que S deve seguir: deixar fazer o ♣ e só pegar à 2ª (jogada chave para eliminar os ♣ em W); destrunfa com AR terminando no morto; ♦ para cortar e ♥ para o A, jogando o último ♦ para corte e eliminação do naipe; bate o R de ♥ para eliminar as ♥ em E, e seguidamente ♣ para E, o qual terá de jogar para corte e balda, pois ficou reduzido ao ♦V e 2♣, permitindo-lhe eliminar a perdente a ♥ e cumprir o contrato. Não será uma linha muito fácil de encontrar à mesa, mas este problema teve por objectivo mostrar uma outra forma de utilização da conhecida técnica de eliminação e colocação em mão.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 413



HORIZONTAIS: 1 – Designativo do mineral que contém restos de animais fósseis. 2 – Deus dos Gauleses, que foi identificado com Hércules; chefe etíope. 3 – Empregase para chamar, cumprimentar. etc. (Bras); serra portuguesa; no meio de roga. 4 – Mil e seis romanos; partícula que, no antigo dialecto provençal, significava sim; raiva. 5 – Paro na confusão; ilha da Noruega, onde existe uma montanha com sete picos, que se chamam *As sete Irmãs*. 6 – Pao, na confusão; planta bignoniácea do Brasil e da África. 7 – Escrava; criança (Bras. e inv.) 8 – Rochedo (Bras); para estimular (int.); medida de superfície. 9 – Sózinho; evite; símb. quím. do rádon. 10 – Rio de Portugal, que desagua junto a Vila do Conde; cordilheira da Ásia Central, ou Sibéria Soviética e na Mongólia. 11 – Figuração da estrutura duma organização social, representando simultaneamente os diversos elementos do grupo e as suas relações respectivas.

VERTICAIS: 1 – Culto religioso que dá às divindades as formas de animais. 2 – Arcada formada de dois arcos, que se cortam na parte superior, fazendo um ângulo agudo; Base aérea portuguesa (inv). 3 – Pedra de amolar (inv); irmão, na confusão; símb. quím. da prata. 4 – Borra; cajado; nome próprio feminino. 5 – Jogo que consiste num disco vazado como uma lançadeira, que se faz subir e descer ao longo dum fio ligado ao seu eixo; cidade da Bulgária. 6 – Espécie de albufeira; criada de quarto. 7 – Filólogo suíço (1767-1849) (ap); é quase adaga. 8 – Nota musical (pl); pis, na confusão; ler, na barafunda. 9 – Artº. masc. pl.; repete; basta. 10 – Reze; berram. 11 – O mesmo que *organogenese*.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 413

HORIZONTAIS: 1 – Zoolitoforo. 2 – Ogmio; Ras. 3 – Oi; Aires; Og. 4 – Mvi; Oil; Ira. 5 – Oarp; Alsten. 6 – Oap; lpe. 7 – Famula; Irug. 8 – Ita; Eia; Are. 9 – So; Evade; Rn. 10 – Ave; Altai. 11 – Organograma.

VERTICAIS: 1 – Zoomorfismo. 2 – Ogjiva; Ato. 3 – Om; Iroma; Ag. 4 – Lia; Pau; Eva. 5 – Ioio; Plevn. 6 – Ria; Aia. 7 – Orelli; Adag. 8 – Fas; Spi; Elr. 9 – Os; Itera; Ta. 10 – Ore; Urram. 11 – Organogenia.

Carmo Pinto
1TEN REF

1º TENENTE CARMO PINTO



● O 1TEN OTS RES Francisco do Carmo Pinto, colaborador da Revista da Armada na rubrica Quarto de Folga - Palavras Cruzadas, desde Maio de 1995, faleceu no passado dia 11 de Maio.

Com fortes laços à nossa revista, fez parte até Julho de 1993 do corpo redactorial, sendo a sua acção de grande utilidade na regular preparação das respectivas edições.

Após uma carreira de mais de 45 anos ao Serviço da Marinha, a R.A. manifesta o seu agradecimento ao 1TEN Carmo Pinto, pela forma digna e dedicada como exerceu as suas funções, apresentando as nossas sinceras condolências à sua família.

Continuaremos a publicar os seus trabalhos na posse da RA.

CONVÍVIO

NÚCLEO DE MARINHEIROS DO CONCELHO DO ALANDROAL

● Realizou-se no passado dia 15 de Maio, no restaurante "Pirâmides de São Pedro", Alandroal, o 5º almoço-convívio do Núcleo de Marinheiros do concelho do Alandroal, Évora, que contou com a participação de familiares e amigos.

O próximo encontro ficou marcado para Maio de 2010, numa outra freguesia do concelho.

A Comissão Organizadora agradece aos que compareceram neste convívio e faz votos para que no próximo ano sejam muito mais.

CORRECÇÃO

● Na RA nº 441, Maio 2010, Pag. 25 na tomada de posse do Superintendente dos Serviços de Tecnologias da Informação, por lapso foi referido que a cerimónia foi presidida pelo VALM Telles Palhinha. Na verdade, a cerimónia foi presidida sim pelo Vice-CEMA, VALM Conde Baguinho.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM Agostinho Ramos da Silva nomeado Director-Geral do Instituto Hidrográfico
● VALM António José Bonifácio Lopes nomeado Superintendente dos Serviços de Pessoal
● CALM José Domingos Pereira da Cunha nomeado para Chefe do Estado-Maior do Comando Operacional Conjunto, do Estado-Maior General das Forças Armadas
● CALM José Luís Branco Seabra de Melo nomeado Comandante da Escola Naval
● CMG António Manuel Gonçalves Alexandre nomeado Chefe da Repartição de Oficiais do Serviço de Pessoal
● CMG Jorge Manuel da Costa e Sousa nomeado Comandante da Base Naval de Lisboa
● CMG FZ António Augusto Pereira Leite nomeado Comandante da Escola de Fuzileiros
● CMG João Francisco Franco Facada nomeado Director do Planetário Calouste Gulbenkian
● CFR Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingos nomeado Comandante do NRP "Álvares Cabral"
● CFR João Paulo Silva Pereira nomeado Comandante do "NRP Corte-Real"
● CTEN Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampeira nomeado Comandante do "NRP João Coutinho".

RESERVA

● CMG MN Mário Marques dos Santos Anjos ● SMOR A Adelino Carlos Oliveira Gouveia ● SMOR CE António Inácio dos Santos Gamito ● SMOR MQ António Marques de Freitas Sardinha ● SCH SE Carlos Manuel Ferreira Rangel ● SAJ A Manuel Augusto Martins Pereira.

REFORMA

● CTEN OT José Engrácio Leo Lopes ● SMOR FZ António Carrilho Candeias ● SMOR FZ António José da Costa Pelado ● SMOR E Felismino Manuel Cardoso Calado ● SMOR T Manuel Évora Ereira ● SCH FZ António Pereira da Costa Teles ● SAJ FZ Fernando Manuel de Matos Lemos ● SAJ ETC José António dos Anjos ● SAJ CM João Manuel Moreira Ferreira ● SAJ B Manuel da Conceição Maria António ● 1SAR ETI Pedro Manuel Franco Pedro ● CAB TFD João Carlos Ferreira Cardoso ● CAB M João Manuel Quitéria Serra ● CAB CM Artur Manuel Bento Laranjeiro ● CAB CM Joaquim José Lagarto Lopes ● CAB M Manuel Carlos de Vasconcelos Pereira ● CAB M Rogério Hugo Alves Rodrigues ● CAB M Luís António Pedrosa Alfaiate.

FALECIMENTOS

● 1TEN SG REF Eugénio Mendes Alves ● 1TEN SG REF Francisco Pereira Vaz ● SAJ A REF Eduardo Roque Pedro ● SAJ E REF Joaquim Pereira Teixeira ● 1SAR TF REF José Camejo dos Santos ● 1SAR C REF João Manuel Cacete Raimundo ● CAB CM RES Henrique dos Santos Lopes ● CAB M REF Amândio da Silva Valdire ● CAB FZ REF José Pires ● CAB M REF Luís Vieira ● AG 1ª CL PM REF Luís Cristino Soares Alheira ● PAT-COSTA QPMM APOS Artur Pedrosa Gaspar.

CONVÍVIOS

ENCONTRO ANUAL DO DESTACAMENTO DE FUZILEIROS ESPECIAIS Nº 13 (GUINÉ 1968-70)

● No passado dia 24 de Abril, os Fuzileiros Especiais do DFE 13 e famílias, realizaram o seu encontro anual que teve lugar em Vila Viçosa, e que contou com o importante apoio da Direcção de Transportes.

O encontro iniciou-se com a celebração de missa na Igreja Nossa Senhora da Conceição, tendo sido evocados os fuzileiros do DFE já falecidos (4 em campanha), seguindo-se o almoço num restaurante local em ambiente de forte camaradagem e amizade, recordando-se as peripécias dos 21 meses na Guiné.

O Comandante do DFE, Almirante Vieira Matias, na sua alocução, após sentidamente referir os já falecidos, realçou o comportamento que todos tiveram em ambiente operacional e de condições de vida com grande exigência, demonstrando elevado espírito de missão, de unidade e sentido do dever.

RECRUTA DE 22 DE ABRIL 1968

● Pede-se aos "Filhos da Escola" de Abril de 1968, o favor de comunicarem para o "Filho da Escola" Pinto 865/68, que actualmente pertence aos Órgãos Sociais da Associação de Fuzileiros.

Contactos: Rua Miguel Pais, 25, Barreiro, ou através do TM: 965611446.

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

● Realiza-se no dia 6 de Junho, na Quinta Srª do Carmo, em Mouçós, Vila Real, o encontro anual da Associação dos Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro.

Os interessados devem inscrever-se para o almoço junto da organização. Contactos: 259351333 - 965068967.

MARINHEIROS DO CONCELHO DE SOUSEL

● Realiza-se no próximo dia 19 de Junho, na cantina escolar, em Casa Branca, o almoço-convívio dos marinheiros do concelho de Soucel.

Para mais informações, contactar: TM 916101654, Telef. 214438326, 268539313 ou 268549328.

N.R.P. "JOÃO COUTINHO"

● Realizou-se no dia 8 de Maio, na barragem de Belver, Gavião, o 6º almoço-convívio da 3ª guarnição (1974-1976) do N.R.P. "João Coutinho".

A comemoração do 35º aniversário do "Adeus a Moçambique" decorreu num ambiente alegre e bem disposto, no qual se reviveram episódios de outros tempos, num apelo à memória.

O ponto mais alto do encontro foi a homenagem prestada aos quatro elementos menos jovens da guarnição, cujas presenças dignificam sempre este evento.

Estiveram presentes 49 elementos da 3ª guarnição acompanhados de familiares e amigos, totalizando 103 pessoas.

A participação do comandante de então, Moitinho de Almeida, reforça a união desta família *CORTINHO*.



"FILHOS DA ESCOLA" DE JULHO DE 1967

● Realiza-se no próximo dia 26 de Junho, no restaurante "A Tendinha", em Mem Martins, Sintra, o almoço de confraternização para festejar os 43 anos de entrada na "Briosa".

Para mais informações os interessados devem contactar: José Saruga - 212249183-91 461 04 92; António Palma - 91 944 81 42.

MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS DO CONCELHO DE MÉRTOLA

● Realiza-se no dia 17 de Agosto, em Mina de S. Domingos, o 2º convívio de marinheiros e ex-marinheiros do concelho de Mértola.

Para mais informações contactar: Cabo C Silva - ETNA, Tel: 96 906 78 08 / 91 229 56 03. E-mail: ricardsilva@netcabo.pt / martins.silva@marinha.pt / ricardo.martins.silva@marinha.pt.

Navios da República

6. O SUBMERSÍVEL “ESPADARTE”

Considera-se que a navegação submarina em Portugal teve o seu início a 17 de Junho de 1910, quando o Ministro da Marinha, capitão-tenente João de Azevedo Coutinho, encomendou o “Espadarte”, o primeiro submersível português. A decisão ministerial, que foi de elevado risco já que este tipo de navio estava longe de comprovar a sua notável eficácia, suscitou viva polémica a nível nacional. Como escreve o jornalista Maurício de Oliveira na sua obra “Os Submarinos na Marinha Portuguesa”.

Submarinos para quê? Para atacar quem e onde? - perguntava-se em Portugal e havia ainda de perguntar-se por alguns anos. Poucos viam, efectivamente, por essa altura, que os submarinos nos eram necessários mais para nos saber defender do que para atacar os outros. Não adivinhava o jornalista que passado um século continuava bem patente essa falta de visão.

Construído o casco nos estaleiros “Orlando” de Livorno e a propulsão na firma “Fiat Sam Giorgio” de La Spezia, o “Espadarte” foi lançado à água a 5 de Outubro de 1912 e aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 15 de Abril do ano seguinte, sendo seu comandante o 1º tenente Joaquim de Almeida Henriques, estudioso e grande entusiasta da arma submarina..

Tinha as seguintes características:

Deslocamento à superfície	250 toneladas
Deslocamento em imersão	310 “
Comprimento (fora a fora)	45,15 metros
Boca	4,20 “
Calado máximo	2,95 “
Profundidade máxima (resistência do casco)	40,00 “
Velocidade máxima à superfície	13,25 nós
Velocidade máxima em imersão	7,95 “
Autonomia à velocidade de 8,5 m à superfície	1.500 milhas

Possuía dois motores Diesel-“FIAT-LAURENTI” de 350 HP cada, provavelmente a primeira instalação Diesel a existir em Portugal. Para navegar em imersão dispunha de dois motores eléctricos de 150 HP cada. Foi armado com dois tubos lança torpedos a vante, dispondo de quatro torpedos Whitehead de 450 mm. A guarnição compreendia 3 oficiais, 5 sargentos e 12 praças.

Largou de La Spezia a 4 de Maio de 1913, seguindo-se uma atribulada viagem com contínuas avarias, principalmente nos motores de combustão, o que o obrigou a arribar a Marselha, Barcelona, Valência, Alicante e Gibraltar. Após percorrer 1.400 milhas, sem escolta, demandou o porto de Lisboa a 5 de Agosto, indo atracar no canto sudoeste da Doca de Belém, local onde passaria a ficar instalada a primeira base de submersíveis da Armada.

Enquanto se procedia à longa reparação dos motores, fez imersões estáticas na própria instalação Diesel a existir apenas em Maio de 1914, sendo em 11 do mesmo mês criada a Escola de Navegação Submarina, apoiada no “Espadarte”. Desde logo as missões do navio foram não só a instrução e treino da sua e das futuras guarnições, como também a preparação dos navios de superfície para a luta anti-submarina. Em Agosto foi incorporado na Divisão Naval de Instrução e Manobra e em Abril de 1915 fez cinco imersões na baía de Cascais, no âmbito do curso de especialização em navegação sub-

marina, todas com lançamento de torpedos de exercício.

Entretanto, em 14 de Maio, eclodiu um movimento revolucionário contra o Governo do General Pimenta de Castro. Nesse dia o Ministro da Marinha ordenou ao comandante do “Espadarte” para torpedear o cruzador “Vasco da Gama” e outros navios revoltados. Algumas horas depois o movimento revolucionário triunfava mas as ordens de torpedeamento não foram cumpridas.

Os exercícios no mar para o primeiro submersível português continuavam. Assim, a 8 de Julho foi de novo incorporado na Divisão Naval e efectuou, pela primeira vez, ao largo de Sesimbra, exercícios conjuntos com os contratorpedeiros “Douro” e “Guadiana”. Em 1 de Novembro realizaram-se outros exercícios mais complexos, para além do “Espadarte” participaram três cruzadores, dois contratorpedeiros, um torpedeiro e uma canhoneira. Um terceiro exercício, em moldes idênticos, efectuou-se em 22 do mesmo mês e finalmente o derradeiro teve lugar ao largo do Cabo Raso nos últimos dias do ano de 1915. Todos os exercícios ex-

cederam as expectativas tendo o submersível sido detectado só no momento em que mostrava os respectivos periscópios (sinal que tinha lançado com sucesso os seus torpedos).

A 9 de Março de 1916 a Alemanha declarava guerra a Portugal e a missão prioritária do “Espadarte” passou a ser a patru-

lha da costa, especialmente a foz do Tejo entre os Cabos da Roca e do Espichel. Só passados cerca de dois anos, a partir de Fevereiro de 1918, esta missão foi partilhada, com a chegada dos três novos submersíveis, “Foca”, “Hidra” e “Golfinho”, recém construídos em Itália que, com o “Espadarte”, formaram a 1ª Esquadilha de Submersíveis.

Terminada a Grande Guerra, em Novembro de 1918, o “Espadarte” voltou à sua missão de apoio à Escola de Navegação Submarina. De 20 a 26 de Maio de 1919 patrulhou a costa Norte e de 25 de Agosto a 1 de Setembro foi a vez da Costa Centro e Sul, tendo efectuado várias imersões.

Seguiu-se um longo período em que, baseado na Doca de Belém, fazia imersões estáticas e dinâmicas em S. José de Ribamar e na baía de Cascais, onde por vezes lançava torpedos.

De assinalar que em Outubro de 1924 os quatro submersíveis e a canhoneira “Bengo” tomaram parte num exercício ao largo de Cascais que contou com a presença do Presidente da República, Dr. Manuel Teixeira Gomes, do Ministro da Marinha capitão-de-fragata Pereira da Silva e de altas individualidades embarcadas no aviso de 2ª classe “Cinco de Outubro”.

Em Janeiro de 1927 ainda efectuou com os outros submersíveis exercícios no mar, mas as medidas de segurança do pessoal obrigavam ao seu abate, já que entre outras avarias metia água em imersão e tinha graves problemas no alinhamento dos veios, pelo que em Fevereiro uma comissão foi do parecer que o “Espadarte” deve ser condenado como navio submersível.

Assim, em 31 de Maio de 1928, foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada o submersível que iniciou a já centenária arma submarina da Marinha de Guerra Portuguesa.



Navios da República

6. **○** SUBMERSÍVEL "ESPADARTE"

