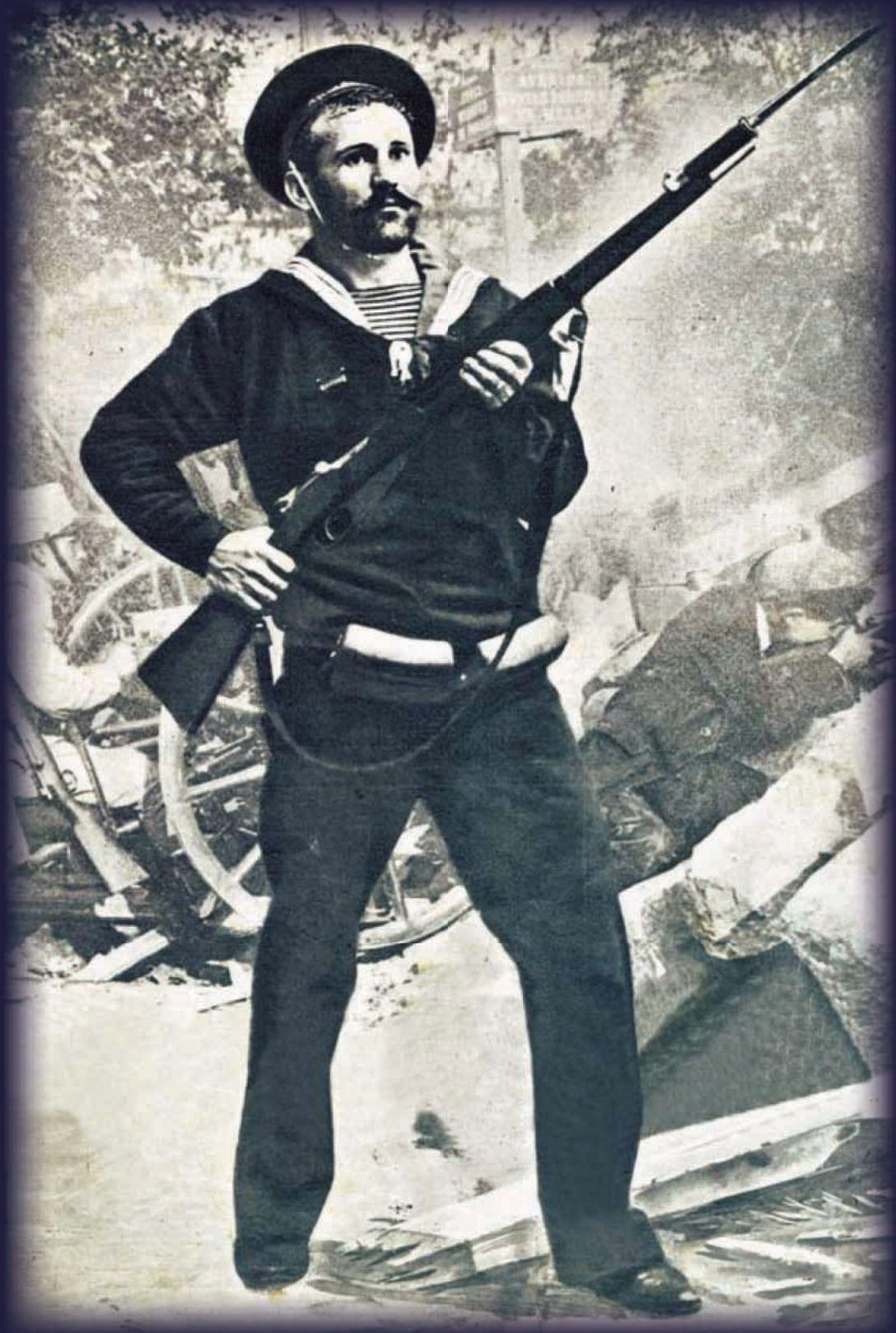


REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 445 • ANO XL

SETEMBRO/OUTUBRO 2010 • MENSAL • € 1,50



CENTENÁRIO DA IMPLANTAÇÃO DA REPÚBLICA

Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

Não é uma fotografia mas um documento curioso. Ainda em 1910, o poder político coagiu os militares a declararem a sua adesão ao novo Regime da República que passara a vigorar em Portugal.

A maior parte dos requerimentos de resposta eram favoráveis ao novo regime, mas continham unicamente a assinatura por baixo da fórmula de adesão.

Contudo, no documento aqui apresentado, e que diz respeito à resposta do capitão-tenente Gago Coutinho, que se encontrava em comissão de serviço em Moçambique – o seu conteúdo evidencia uma nobreza de carácter e constitui uma lição de civismo que não se pode deixar de enaltecer.

Era assim, Gago Coutinho, já em capitão-tenente, ilustre Marinheiro e Português.

BCM – ARQUIVO HISTÓRICO

MAJORIA GERAL DA ARMADA
1ª REPARTIÇÃO
* 7 DEZ 1910 *
ENTRADA 1ª. Proc. 15740/10
SAÍDA 1ª. Fº Nº

102
125

Declaro sob a minha honra garantir a mais absoluta lealdade ao novo regimen da Republica que actualmente vigora em Portugal.

Lourenço Marques, de Novembro de 1910.

Sempre servi o Rei, e nunca me
delesei nem considerei como servindo
o Rei. Declaro portanto sob a minha
honra continuar servindo o Rei, seja
qual for a forma politica, monar-
chica, republicana ou socialista,
que o Rei escolher. Reservar-me
pore declarações mais explicitas,
mas sempre concadas com o menan-
tejo e actual proceder, em història nos
meus do Minuto

Lourenço Marques, 4 novembro 1910

Gago Coutinho
capitão de Armada

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 445 • Ano XL
Setembro/Outubro 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:

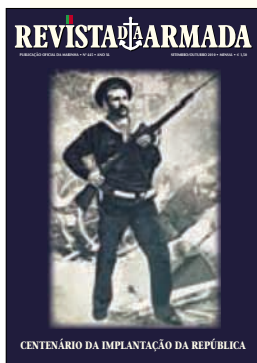
6000 exemplares

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



Fotografia da capa da
"Ilustração Portuguesa"
nº 243 - 17 de Outubro de 1910
cliché Fernandes

ANUNCIANTES:
MAN FERROSTAAL PORTUGAL, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.



17

A Marinha na Primeira República

(1910-1926)

Revolução e Inovação



11

Inauguração da Esquadilha de Submarinos



13

Viagens de Instrução da Escola Naval 2010



23

Vice-Almirante António Ladislau Parreira

Um Herói da República Esquecido

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
MARINHEIROS REVOLUCIONÁRIOS	4
CENTENÁRIO DA IMPLANTAÇÃO DA REPÚBLICA	5
NAVIO-ESCOLA "SAGRES" – VOLTA AO MUNDO 2010	6
SUBMARINO "TRIDENTE". A PRIMEIRA VIAGEM	10
PROTOCOLO	11
NRP "CORTE-REAL" EM ÁGUAS DE CABO VERDE	12
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (12)	16
TOMADAS DE POSSE	22
ACADEMIA DE MARINHA	25
SAÚDE NAVAL EM AMBIENTE DE GUERRA	26
VIGIA DA HISTÓRIA 25	29
DIA DO FUZILEIRO / FUZILEIROS EM MISSÃO DE INTERESSE PÚBLICO	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIO	34
NAVIOS DA REPÚBLICA	CONTRACAPA

Marinheiros Revolucionários



Em primeiro plano, da esquerda para a direita: Dr. Vasconcelos e Sá, 2.º tenente Sousa Dias, 1.º tenente António Ladislau Ferreira, 2.º tenente Tito de Moraes e comissário naval Costa Gomes. Em segundo plano, também da esquerda para a direita: 2.º tenente Mendes Cabeçadas, comissário naval Mariano Martins, 1.º tenente João Fiel Stokler, 2.º tenente José Carlos da Maia e 2.º tenente Silva Araújo.

Grupo de Oficiais da Marinha revolucionários.



VALM Cândido dos Reis.

As novas ideias republicanas foram introduzidas com alguma facilidade na Armada a partir do final do séc. XIX, designadamente nos seus maiores bastiões – Quartel de Marinheiros, Arsenal da Marinha (Estaleiro, Ministério e Escola Naval) e ainda nos cruzadores, que de uma maneira geral se encontravam estacionados no Tejo. Estes núcleos estavam integrados em zonas populacionais, Alcântara e Baixa, fortemente politizadas e constituíam fortes núcleos republicanos, como já se tinha visto no resultado das últimas eleições (1908).

A acção dos oficiais, sargentos e praças da Armada, através da Maçonaria e da Carbonária, pode-se dizer que foi determinante na implantação da República em Portugal, em 5 de Outubro de 1910.

A acção revolucionária dos Marinheiros encontra-se desenvolvida em muitos documentos da época, mas principalmente na “Revolução Portuguesa”, o Relatório que Machado Santos nos deixou escrito em 1911, a que pertencem estas fotografias.



Comissário Naval Machado Santos.



Grupo de revolucionários – Sargentos e Praças.

CENTENÁRIO DA IMPLANTAÇÃO DA REPÚBLICA



**"FOI A NOSSA VEZ, À PORTUGUESA, DE TENTARMOS
A LIBERDADE, A IGUALDADE E A FRATERNIDADE."**

Comandante Serra Brandão

Busto da República existente na Direcção de Navios e que pertenceu à antiga Direcção das Construções Navais. O busto foi fundido no Arsenal da Marinha.

NAVIO-ESCOLA “SAGRES” VOLTA AO MUNDO 2010

7ª PARTE

ON.R.P. “Sagres” continua a cumprir com audácia a missão que lhe foi atribuída para este ano de 2010. Nesta etapa da circum-navegação do globo, deixou o arquipélago Havaiano com destino a outro aglomerado de ilhas, desta feita o Império Japonês.

A experimentada plataforma preparou-se para mais uma tirada oceânica, será a terceira vez em 73 anos que cruza o Pacífico Ocidental. O grupo de osmose inversa foi reparado e a expectativa sobre o seu funcionamento era elevada. Isto, porque na tirada anterior havíamos navegado aproximadamente duas semanas com regime de água fechada e tal facto, não deixando de constituir uma experiência de viagem, condicionou a qualidade de vida da guarnição.

Apesar destas adversidades, não perdemos a concentração no nosso objectivo principal a formação dos Cadetes do Curso Padre Fernando de Oliveira. Os cadetes iniciaram esta tirada mais seguros, já interiorizaram o seu papel enquanto formandos. A convivência continua na coberta, um espaço confinado e de diminuta privacidade, desvenda os aspectos mais e menos positivos das suas personalidades. Desta mistura de vivências, reinventa-se o grupo, que é agora mais coeso e mais conhecedor das suas capacidades. No atarefado quotidiano de bordo aprendem a gerir o tempo. Entre os serviços do navio, as aulas teóricas, as tarefas práticas de liderança, (executadas com o auxílio do velame do navio), os briefings ao comando e os quartos, é difícil encontrar tempo para descansar.

Entre o preenchido planeamento semanal criou-se o tempo necessário para o internacional Torneio do Pacífico Ocidental em Futconvés. Internacional, pois a companhia de cadetes contribui com uma equipa composta pelos oficiais e cadetes das marinhas estrangeiras que estão representadas nesta viagem. Apesar de terem inscrito três equipas, duas delas mistas, os cadetes não se fizeram representar nos lugares das meias-finais, que foram preenchidos pelos experientes conjuntos da guarnição. Como a experiência parece ser pedra basilar nesta variante vélica do futebol, ganharam os já bicampeões – Bollycaos.

Entre os momentos a recordar desta perna, consta ainda uma efeméride caricata, a passagem pela Linha Internacional de Mudança da Data, no sentido oeste, tal facto, obrigou à eliminação de vinte e quatro horas do nosso calendário. De forma a minimizar o transtorno na vida de bordo convencionou-se que ao meio dia do sábado, dia 17 de Julho, passasse a ser meio-dia de domingo, dia 18. Na prática, levou a que três elementos da guarnição dispusessem de apenas doze horas para festejar os respectivos aniversários.

No final de dezanove dias de navegação alcançámos a movimentada baía de Tóquio. Sur-

giram as dificuldades para vencer a fortíssima corrente Kuroshio e lidar com um radar repleto de contactos que navegavam em todas as direcções. Após um percurso de algumas horas no complexo de Esquemas de Separação de Tráfego, a “Sagres” iniciou a 24 de Julho mais uma estadia no Império do Sol Nascente, efectuando vinte e uma salvas de artilharia a terra e obtendo outras tantas em resposta. Estava iniciada a nossa participação na comemoração dos cento e cinquenta anos da assinatura do Tratado de Paz, Amizade e Comércio entre Portugal e o Japão.

O navio atracou numa zona privilegiada da cidade do Yokohama. Lado a lado com o “Host Ship”, embandeirando em arco e iluminando de gala após o pôr-do-sol, abrilhantamos por alguns dias a paisagem de uma nova centralidade reclamada ao mar e a antigos estaleiros e armazéns. À chegada aguardava-nos o Embaixador de Portugal com vários elementos da embaixada, uma comitiva da Marinha,



Ponto Astronómico ao crepúsculo.



Temperatura da água do mar = 25°C.



Concerto de musica a bordo do navio.

dirigentes da Sociedade Luso-Nipónica, vários amigos e uma banda que tocou a nossa “Marcha dos Marinheiros” enquanto atracávamos. Realizou-se uma cerimónia de boas vindas com vários discursos e troca de lembranças.

A estadia da “Sagres” foi reconhecida como um acontecimento fulcral nas celebrações do Tratado e como tal, algumas personalidades de topo do panorama político japonês fizeram questão de visitar o navio. No almoço oficial recebemos o líder do principal partido da oposição e a Princesa Imperial Hisako Takamado, representando a Casa Imperial.

Desde logo se sentiram as discrepâncias entre as culturas. A sociedade japonesa envolve-se num conjunto minucioso de regras de etiqueta e protocolo, que fizemos questão de cumprir. Porém, não nos livrámos de algumas situações caricatas impostas pelo rigor daquele povo. Recordamos, a título de exemplo, o facto de terem criado espontaneamente uma fila única para entrarem no navio, cinco minutos antes da hora proposta nos convites para a Recepção e terem também saído praticamente em fila, após a saída das principais autoridades locais e das chefias militares. Nesta breve estadia ainda houve lugar para a diplomacia económica. A Associação das Industrias da Madeira e do Mobiliário de Portugal aproveitou a presença do navio para promover o mobiliário português e a sua marca “Associative Design” em Tóquio, fazendo uma exposição e convidando os seus potenciais clientes para uma recepção a bordo da “Sagres” onde se podiam observar alguns apontamentos dos seus associados que incluíam a decoração completa de um camarote. Uma tentativa de

entrada na hotelaria flutuante que se encontra em franco desenvolvimento. A guarnição aproveitou os tempos livres, para visitar alguns pontos turísticos. Em Tóquio visitaram-se a Cidade Electrónica, os Templos Budistas, os Palácios e os Jardins Imperiais. Na vizinha cidade imperial de Kamakura visitaram-se templos e jardins e degustou-se a extraordinária cozinha japonesa, saborosa e saudável. A bordo, perante as dificuldades da língua, tivemos o apoio de uma organização de voluntários amigos dos Grandes Veleiros, os "Salty Friends" que nos apoiaram na recepção aos nossos visitantes.

Largámos a 29 de Julho em direcção a Tanegashima, uma pequena ilha que constitui o símbolo máximo das relações entre Portugal e o Japão. Foram quatro dias de navegação que nos obrigaram a afastar muito do caminho directo para fugir à corrente Kuroshio, agora com velocidades que chegavam aos cinco nós. Encontrada a respectiva contra-corrente, junto à costa, fizemos o percurso sem problemas.

Apesar de curta, (aproximadamente doze horas), a estadia teve muito significado. A atracção pelas nove da manhã foi seguida de uma singela cerimónia de boas vindas, realizada em frente ao monumento dedicado aos marinheiros, trata-se de uma escultura que abrilhantava o pavilhão de Portugal na Exposição Mundial de Osaka e que foi oferecida no final da exposição, a esta província japonesa. A cerimónia de recepção contou com as palavras do Presidente da Câmara, do Vice-Governador que leu uma mensagem do Governador e discurso do Comandante; no final registou-se uma demonstração de tiro dos arcabuzes que descendem da espingarda portuguesa. Na verdade, a história desta província está intimamente ligada à chegada dos portugueses em 25 de Agosto de 1543, altura em surgiu no Cabo Kadokura o primeiro navio português, arrastado por um tufão e bastante danificado. A bordo deslocavam-se empreendedores comerciantes lusos, que rapidamente transmitiram a sua mensagem de paz, amizade e comércio. Os portugueses estreitaram relações com o Senhor feudal desta ilha e consta que venderam ali duas espingardas, por aproximadamente dois milhões de euros a preços actuais. A indústria metalúrgica dominada na perfeição pelos locais, que produziam em série, lâminas de espadas, facas e tesouras foi prontamente ajustada na replicação desta nova tecnologia. A introdução massificada desta nova tecnologia no arquipélago contribuiu de forma fulcral para a unificação do Império Actual, na medida em que a espingarda foi utilizada para estabelecer a paz entre os grandes senhores feudais do Japão. Esta breve história pôde ser complementada com a observação de vários artefactos históricos no Museu da Espingarda de Tanegashima onde há também um grande realce a duas anteriores visitas da "Sagres", a última das quais transportando o então Presidente da República, o Dr. Mário Soares. Nas conversas com os locais percebe-se rapidamente a admiração que estas pessoas têm pela audácia e o espírito empreendedor dos descobrimentos portugueses que no século dezasseis navegou meio mundo, iniciando a globalização.

Durante a breve visita pela ilha, podemos ainda constatar que esta ilha se mantém na vanguarda do desenvolvimento tecnológico, tendo localizado num dos seus extremos um moderno Centro de Lançamento de Foguetões.

Uma breve navegação levou-nos à cidade portuária de Nagasaki. Nesta também se pode sentir a influência Europeia. Na arquitectura, o património português foi destruído pela segunda e última bomba atómica da Segunda Guer-



Sua Alteza Imperial a Princesa Hisako Takamado.



Budismo no Japão.



Representação dos primeiros atiradores Japoneses.



Festival em Nagasaki cujo tema deste ano foi "A Nau Portuguesa".

ra Mundial. Porém, na língua e nos costumes, uma organizada comunidade Luso-Nipónica mantém a cultura portuguesa. Esta comunidade recebeu-nos numa recepção de boas vindas e desenvolveu reconhecidos esforços para o sucesso da nossa estadia.

O navio atracou no centro nobre da cidade, num moderno cais, adjacente a um verdejante e arborizado jardim, no centro do qual se situa um Centro Cultural e Museu de Arte Moderna. A cidade tinha muitos pontos de interesse, que

estavam muito acessíveis a partir do navio. Numa visita organizada pelo município de Nagasaki foi possível observar o Parque da Paz, a Estátua da Paz e o Museu da Bomba Atómica. Um simbólico monumento representa a altitude na qual a bomba deflagrou e algum do "ground zero" foi deixado sem reconstrução. A observação atenta do museu e do seu espólio não só nos faz reflectir sobre a destruição imposta pelo engenho, mas também sobre a capacidade reconstrutiva deste povo, que tão bem soube reordenar a sua cidade. Outros pontos de interesse visitados foram o monumento dos Vinte e Seis Mártires, as Catedrais de influência Cristã e o "bairro holandês" de Dejima. O seriado de eventos continuou, ressaltando um intercâmbio desportivo, (uma futebolada), com os nossos anfitriões e o desfile no cais de um carro alegórico. Este último, participará no Festival Okun-chi, o festival da cidade, que este ano tem por tema rotativo a Nau Portuguesa. A nau representada no carro alegórico tem aproximadamente 8 metros e 6 toneladas, a um ritmo vivo, marcado por percussão tradicional. Este colosso perfaz coreografias, girando e saltando com a boa vontade de vinte homens que o agarram ao longo da borda. O navio esteve aberto todos os dias a visitas, recebendo a aceitação do povo da cidade que aderiu com entusiasmo e curiosidade. Na hora da partida, algumas centenas concentraram-se no cais, ouvindo as palavras de agradecimento e amizade do comandante do navio. A manobra, inicialmente realizada com a ajuda dos rebocadores, levou o navio até ao centro do canal e em frente à multidão realizou-se pela primeira vez neste navio uma faina de largada caçando o pano redondo de tacada. As máquinas fotográficas e admiração do povo de Nagasaki registaram o momento para a posterioridade.

A incursão no oriente rumou ao Estreito da Coreia. Nesta zona frequentemente fustigada pela violência dos tufões, estivemos muito atentos às previsões meteorológicas. A formação do tufão Daemon e a previsão da sua extensão para a zona do estreito levou-nos a prosseguir rapidamente para o abrigo do canal de Incheon. Em consequência desse adiamento acabámos por fundear aproximadamente vinte e quatro horas mais cedo e nessas circunstâncias aproveitou-se para cumprir a tradição. Organizando os cadetes de bordo em quatro grupos, realizou-se uma competição de remo, nas tradicionais baleeiras de bordo, seguida de uma pequena competição de vela, nas mesmas embarcações. Na manhã do dia seguinte, seguimos em direcção a um sistema de comportas, que nos elevou para a "Baía sem maré". Esta foi a solução engenhosa encontrada pelos Coreanos, para minimizar as implicações da elevada amplitude de maré nas cargas e descargas do porto comercial. Fechada pelo complexo sistema de comportas a baía mantém sempre a cota da maré alta, nos nove metros. Incheon é o porto comercial que serve a capital sul-coreana de Seul e a nossa estadia entre os grandes cargueiros não granjeou tanta visibilidade como noutros portos visitados. A estadia foi marcada pelos eventos protocolares habituais, a apresentação de cumprimentos às chefias municipais e militares, a recepção e o almoço VIP. Para além destes, a barca também esteve ao serviço da di-

PORQUÊ UM GRANDE VELEIRO?

Desde o fim da utilização comercial e militar dos veleiros que Portugal tem mantido a utilização de grandes veleiros como navio-escola para complemento da formação teórica ministrada pela Escola Naval aos futuros Oficiais da Marinha.

Se até há alguns anos a utilização deste tipo de navio-escola era encarada como uma forma económica de dar treino de mar, com a lacuna de não permitir o contacto com tecnologias de ponta ou operações navais modernas, o facto é que actualmente este tipo de navios está a ser cada vez mais utilizado.

Ao longo dos anos que passámos na *Sagres* e dos contactos que fomos tendo com outras Marinhas que não utilizam este tipo de navio, fomos várias vezes informados da vontade e necessidade que sentiam e das vantagens que teriam em ter uma *Sagres*. Algumas Marinhas adquiriram esta capacidade recentemente e outras fizeram avultados investimentos para a prolongar. Estamos em crer que este é actualmente um dos muitos factores diferenciadores de Marinhas, no sentido positivo.

Mas quais as vantagens da *Sagres* relativamente a outro tipo de navio?

- **Conhecer o mar:** O mar é um elemento injusto, tão capaz de destruir actualmente uma fragata como foi de destruir uma frágil caravela dos descobrimentos. Um aspirante a marinheiro tem que começar por conhecer e saber lidar com as forças do vento e do mar, e nada como um navio que as utiliza para se mover em grandes travessias. Só este conhecimento permite ao marinheiro conhecer os seus limites e os do navio de que depende para sobreviver e para cumprir as missões que lhe forem atribuídas. Antes da Primeira Guerra

Mundial era condição para ser oficial nos vapores transatlânticos ter sido aprendiz num dos grandes veleiros de comércio pois era sabido que aqueles oficiais mantinham a calma e trabalhavam melhor perante situações adversas.

- **Marinharia e manobra:** Apesar da era de complexidade tecnológica que vivemos, os navios de treino de vela continuam a permitir o melhor e mais completo treino e prática de manobra e marinharia, não só pela dificuldade inerente como pelo resultado do trabalho na propulsão e manobra.

- **Escola de vida:** Mais do que ser uma escola de marinheiros, a *Sagres* proporciona uma oportunidade única de desenvolvimento da autoconfiança, coragem, firmeza e capacidade de julgamento, precisamente algumas das qualidades que a Marinha quer nos seus líderes. Para utilizar o vento em seu favor, a *Sagres* depende do saber e do trabalho da sua guarnição, da qual os cadetes fazem parte, e que tem que trabalhar como uma equipa que é decisiva em circunstâncias de mau tempo, em que o medo e a exigência física são levados ao extremo, para dar resposta rápida e eficiente às ordens do comando. A sociedade civil também já está a utilizar os grandes veleiros para a formação de jovens com se pode verificar através dos vários navios civis com que nos cruzamos nos encontros de grandes veleiros, havendo alguns com deficientes e outros com projectos de recuperação de jovens marginalizados e indivíduos problemáticos.

- **Gosto pelo nosso navio:** Um dos objectivos de cada comandante é que a sua guarnição sinta o navio como seu, como algo muito especial e que tenha orgulho nele. Ora a *Sagres* é um navio que facilita esta aquisição que depois será transposta para cada

nova unidade em que se venha a prestar serviço.

- **Representação:** Que melhor meio poderá ser utilizado para representar uma Marinha e um País que se deu a conhecer ao mundo pelos seus feitos marinhos? O militar da *Sagres* é visto, onde quer que vá, como um herdeiro dos feitos de Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Álvares Cabral, e tantos outros. O navio permite uma representação culta, cheia de significado histórico e simultaneamente muito moderna pelo facto de ser amigo do ambiente, representar um desporto de elite, e levar uma mensagem de amizade aos milhares que nos visitam e provam o carinho e boa disposição dos portugueses cá embarcados.

- **Apoio à Política Externa do Estado:** A possibilidade que o navio dá, em cada porto, aos nossos representantes diplomáticos de aqui trazerem as mais altas autoridades e individualidades locais é altamente facilitadora do seu trabalho diário de estreitar relações. Para além disso, o próprio Governo português tem utilizado o potencial do navio destacando-se o encontro entre o nosso Primeiro-

Ministro e o Presidente do Brasil, aqui a bordo durante a Cimeira Luso-Brasileira de OUT2008, a Comemoração do *Portuguese National Day* nas Nações Unidas, em que a representação nacional convidou as suas congéneres para uma recepção a bordo, em Nova Iorque (JUL2009) e a presença do navio nas comemorações do Bicentenário dos Movimentos Independentistas da América do Sul e dos 150 anos do tratado de Paz, Amizade e Comércio entre Portugal e o Japão.

- **Visita à Diáspora:** Nas comunidades portuguesas encontram-se provavelmente os maiores apreciadores do nosso navio. Assistimos invariavelmente à dose de orgulho em ser português que este belo e bem

cuidado navio lhes proporciona. Este facto reflecte-se na forma como nos recebem e pode ser verificado através da forma como as nossas pequenas comunidades em Honolulu ou Guayaquil se superaram e proporcionaram uma recepção inesquecível. Só porque somos marinheiros da *Sagres*.

- **Custos:** A operação de um grande veleiro tem menores custos por aluno pois estes têm uma maior capacidade de alojamento para pessoal extra-guarnição, consomem cerca de 10% do combustível de um navio de linha e podem operar isoladamente, dispensando reabastecedores. Por outro lado, manter pessoal capaz de o operar e a necessária corrente logística e de manutenção para um só navio tem naturalmente custos organizacionais, de pessoal e financeiros. Parece-nos que o balanço ainda é muito positivo.

Ao terminar mais uma Viagem de Instrução, para além do muito que foi feito em complemento da formação dos cadetes, mas que também contribuiu para esta, orgulhamo-nos de poder devolver à Escola Naval um curso que tem uma nova dinâmica de grupo, com um conjunto de potenciais líderes, todos eles conhecedores da organização do navio (que é semelhante à de qualquer outro), das suas tradições (aqui mais profundas e enraizadas), dos comportamentos adequados a bordo, da melhor forma de relacionamento com os oficiais, sargentos e praças da guarnição e, sobretudo mais corajosos, auto-confiantes e seguros de que este é o futuro que querem para si. Tudo isto porque passaram cerca de três meses no mar, afastados dos seus familiares e amigos, enfrentaram calmarias e tempestades e ajudaram no bem sucedido cumprimento de mais uma missão da nossa *Sagres*.



plomacia noutra ocasião; numa organização do Embaixador da Bélgica por ocasião da Presidência Belga da União Europeia, actuou no navio a Orquestra de Câmara Euro-Ásia, uma interessante mistura de músicos, de diferentes nacionalidades, onde tocam um jovem flautista e uma jovem clarinetista portugueses. A apresentação deste grupo que se encontra em digressão pelo país foi muito apreciada pelos visitantes que se encontravam a bordo e por muitos convidados que se deslocaram propositadamente para assistir a um concerto em tão distinto ambiente. Quem não colaborou com o evento musical foi o tufão *Daemon*, que apesar de afastado daquelas paragens nos brindou com ventos fortes e chuva intensa. Findas as obrigações do planeamento estavam reunidas as condições para conhecer melhor a cultura coreana e foi com alguma surpresa que constatamos um abandono do rigor e formalismo praticado pelos Japoneses. Na gastronomia as diferenças são bastante consideráveis, o predominante peixe cru do *sushi* e *sashimi* dão lugar a vários pratos de carne e verduras fritos, acompanhados de vinho de arroz. No centro de Seul, cidade que conheceu dois surtos urbanísticos recentes, aquando da recepção dos Jogos Olímpicos de 1988 e do Mundial de Futebol em 2002, podemos observar muitas influências americanas. As influências norte-americanas deixadas durante a Guerra da Coreia e sobretudo no final da mesma, durante o processo de manutenção da paz são muito evidentes abaixo do paralelo 38. Porém, não nos devemos deixar enganar, apesar de serem conhecidos como os "Latinos da Ásia", os Coreanos não descuram o trabalho árduo e o desenvolvimento económico e tecnológico, colocando diversas marcas de qualidade nos mercados internacionais e elevando a sua economia em tempos de crise mundial.

Enquanto transitávamos para a República Popular da China finalizaram-se os preceitos da viagem de instrução. A realização dos testes, a entrega e apresentação dos trabalhos individuais, as reuniões de notas e a elaboração de relatórios precederam o porto de Xangai. O final da viagem de instrução 2010 culmina a segunda grande etapa desta circum-navegação, sendo a primeira a circum-navegação do continente sul-americano e a terceira a passagem no sudoeste asiático e o regresso a casa.

Um período significativo de navegação em águas restritas com uma densidade de tráfego aterradora antecedeu a nossa chegada a Xangai. A Marinha Chinesa reservou-nos um lugar nobre, num seu cais localizado no centro da cidade. A nossa vista sobre as margens do rio era divina, encontrando-se numa margem, a urbanização recente da cidade, (que cresceu nas últimas décadas) e que colecciona alguns dos edifícios mais altos do mundo, merecendo destaque a *Pearl Tower* pela sua arquitectura futurista. Na margem oposta, o *Bund*, uma grande marginal de onde nascem diversas avenidas consagradas ao mercado tradicional. O mercado consome todas as esquinas e alastra-se para dentro dos becos e

pequenas lojas, onde somos obrigados a regatear todos os negócios. O convite do Pavilhão de Portugal permitiu à guarnição visitar gratuitamente o colossal Parque da Exposição Mundial de Xangai 2010. Divididos pelos vários dias do porto, a guarnição foi visitando à vez o evento. Diariamente a comitiva da "Sagres" era recebida no nosso Pavilhão, um gigante poliedro, revestido a cortiça. Os exteriores reclamavam os flashes e a atenção dos curiosos chineses. No interior, uma breve história dos contactos entre os dois países vinculava a nossa história conjunta. O papel de primeiros europeus a alcançar a costa de cantão, o primeiro dicionário chinês-português, (que terá sido a primeira aproximação a uma língua europeia), a partilha de Macau, simbolizada pelo documento oficial que reintegrou esse território



Xangai.



Visita ao Pavilhão de Portugal na EXPO 2010.

na China, estavam retratados nas paredes e expositores. Numa praça central, assistia-se a um breve filme subordinado ao tema, Portugal uma Praça para o Mundo, nomeadamente no aproveitamento das energias renováveis. Finalmente, uma pequena loja de recordações do pavilhão, onde se vendem produtos distintos como o vinho nacional, o azeite e alguns trabalhos em vidro e uma cafetaria a servir pastéis de nata e café expresso.

A meio da nossa estadia, começaram as despedidas, paulatinamente os cadetes foram viajando para Portugal, deixando a Barca mais vazia. A guarnição do navio recebeu vários elogios da comitiva da Viagem de Instrução, por todo o esforço realizado na formação dos futuros oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa. Todos reconheceram o esforço realizado por esta guarnição que já leva sete meses de missão cumprida. O navio vê assim partir mais um curso da Escola Naval, aprendendo também com esta troca de experiências, que tende a formar homens e mulheres, os líderes do nosso futuro enquanto instituição. É uma satisfatória sensação de dever cumprido que nos ajudará a ultrapassar as dificuldades do regresso a casa. Depois da despe-

didada dos cadetes, muitos elementos da guarnição tiveram de se despedir dos seus familiares. Este foi um porto escolhido por muitas famílias para um reencontro. Passados vários meses foi retemperador a retoma do ambiente e das rotinas familiares, diferentes certamente das rotinas praticadas pela "família de bordo". No final de uma estadia de cinco dias, largámos este porto com uma sensação de insatisfação pois faltava muito para ver e conviver nesta metrópole com vinte milhões de habitantes, (mais oitenta milhões na área metropolitana circundante).

Nos primeiros dias da navegação que tem por destino Timor-Leste predominou o descanso e recarga de energias, importantes para cumprir a etapa que se seguiu. Navegando na costa chinesa, local reconhecido pela formação de centros depressionários e conseqüentemente tempestades tropicais e furacões, rapidamente fomos obrigados a navegar de forma a evitar a tempestade tropical *Lion Rock*, foram cerca de quarenta e oito horas de ventos fortes e ondulação considerável que nos recordaram a aspereza do mar. A aproximação do arquipélago das Filipinas e a navegação em direcção à zona de convergência inter-tropical rapidamente trouxe os dias soalheiros de Verão e a oportunidade de começar um novo ciclo de manutenção. Acusando algum desgaste, decorrente da exposição contínua ao rigor do mar, as madeiras do navio precisaram de ser devidamente reparadas. De um modo geral, todo o navio foi revisto de forma a cumprir condignamente esta fase final da missão.

A chegada de um novo oficial a bordo e a necessidade de o certificar para as funções de oficial de quarto foi pretexto para treino intensivo em várias áreas. Os exercícios de homem ao mar, de avaria no leme e de limitação de avarias sucederam-se ao longo da semana afinando o desempenho da guarnição. Para além desta formação, a preocupação com as acções de pirataria, sobretudo na zona do estreito de Malaca levou à implementação de um esquema de segurança especial que também implicou treinos rigorosos ao longo de duas semanas. O facto de recebermos diariamente relatos de navios atacados por piratas em zonas do nosso percurso incentiva-nos a estar alerta e bem preparados.

No dia 4 de Setembro, o navio passou pela terceira vez na Linha do Equador. Algumas condições determinaram a existência de militares que não haviam passado antes este paralelo especial, o que levou o Rei Neptuno a sair das profundezas do seu reino subaquático e visitar o navio para cumprir as tradições navais.

Rumamos com destino a Díli onde receberemos a visita do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada que estará em visita oficial a Timor Leste e participaremos em algumas actividades da Cooperação Técnico-Militar Portuguesa e na iniciativa *Mar Aberto 2010* que desta forma se estende à Ásia.

(Colaboração do COMANDO DO NRP "SAGRES")

Submarino "Tridente"

A primeira viagem

Chegados a Kiel em 15 de Junho para a recepção do navio, após cerca de 6 meses de treinos intensos para a obtenção do *Safe-to-dive Certificate*¹, a guarnição do N.R.P. "Tridente", encontrava-se pronta e desejosa para a partida definitiva rumo à nossa terra natal.

Após a cerimónia de entrega do navio a 17 de Junho de 2010, seguiu-se um período para as últimas reparações e beneficiações, treino e apetrechamento do navio.

Para isso, o navio teve de estar a seco, não havendo grande espaço para o treino, servindo este tempo para a recepção e conferência de todo o material de bordo, desde o simples garfo às ferramentas especiais para a "Fuel Cell"².

A 18 de Julho, praticamente um mês após a recepção, o navio foi finalmente para o seu habitat natural, tendo a sua flutuação decorrido sem qualquer incidente e onde o CTEN Salgueiro Frutuoso, Comandante do navio, aproveitou para efectuar os primeiros testes à plataforma, uma curta navegação pelo fiorde até Labou e regresso às instalações da HDW.

Já com o navio na água, em espaço dedicado para embarque de materiais perigosos, foi possível iniciar o embarque e respectiva estiva do material a bordo, trabalho hercúleo, pois decorreu entre o embarque de Oxigénio³, carga da bateria e embarque de combustível, nuns curtos dois dias antes da ansiada partida para Lisboa.

Chegado finalmente o dia da despedida de Kiel, passados que foram três anos e meio após o início da primeira formação, a guarnição iria finalmente poder largar os cabos de amarração do seu navio e rumar à sua estimada Base Naval de Lisboa. Assim, no dia 21 de Julho às 10h 44m (locais), o navio largou do cais 6 do estaleiro HDW⁴ com o Comandante da Esquadilha de Submarinos embarcado, CMG Gouveia e Melo, conjuntamente com três técnicos do estaleiro⁵.

Com o fiorde de Kiel repleto de embarcações de recreio, o N.R.P. "Tridente" rumou a norte, fazendo o tradicional cumprimento ao Memorial dos Submarinos⁶ às 11h 28m, seguindo a navegar em direcção ao Skagerrak, pelo Báltico, passando perto das costas de Alemanha, Dinamarca e Suécia, numa navegação sempre atenta e apertada, devido à densidade de tráfego mercante e ao elevado número de bóias e zonas de perigo existentes, tal como todos os que já tiveram a sorte de navegar naquelas águas bem sabem.

Já no Skagerrak, entre a península da Jutlândia e a costa Sul da Noruega, um dia e meio depois da largada, fez-se a primeira imersão, aproveitando sempre, as alturas mais relevantes para treinar e melhorar o adestramento da guarnição na condução do navio.



Saída de Kiel



No Tejo



Chegada à BNL

Foto ISAR FZ Pereira

Foto CAB L. Figueiredo

No decorrer deste trânsito, o treino da guarnição, as verificações aos sistemas e os testes ao comportamento da plataforma foram constantes, de forma a permitir conhecer o mais rapidamente possível, as reais capacidades do navio e fomentar o maior à-vontade na sua operação por parte da guarnição.

O dia 2 de Agosto, era o dia da chegada (!), a primeira aparição do submarino à superfície foi na aproximação por sul à baía de Cascais, onde embarcou o VALM Saldanha Lopes, Comandante Naval, que quis partilhar com os militares de bordo a alegria da primeira entrada na barra de Lisboa, rumo à BNL.

A recepção foi admirável, passada a Barra Sul, assim que o navio guinou para 090 aprofado à Ponte 25 de Abril, o N.R.P. "Tridente" foi desde logo escoltado pela Polícia Marítima e acompanhado durante todo o trajecto até ao canal do Alfeite por um helicóptero Lynx da Marinha e por diversas embarcações embandeiradas em arco, das quais se podem destacar os barcos dos Pilotos do Porto de Lisboa, os rebocadores que cumpriram com a tradição naval de receber o navio com os típicos jactos de água, as características canoas do Tejo e ainda diversas embarcações de recreio, algumas delas pertencentes à "Marinha do Tejo."

Ao chegar ao nosso porto de abrigo, a Base Naval de Lisboa, o mais recente navio da esquadra foi acolhido de forma gratificante, com todos os navios atracados na BNL a fazerem soar as suas sereias e a presença de inúmeros camaradas e familiares no cais, acompanhados pelas melodias interpretadas pela Banda da Armada provocou um conjunto de sentimentos de alegria e dever cumprido, ao atracar pela primeira vez com o N.R.P. "Tridente" no cais 6 da BNL.

Agora venha a imensidão do nosso Mar, que o "Tridente" está cá para servir a Marinha e o País, garantindo a terceira dimensão do oceano.

(Colaboração do COMANDO DO NRP "TRIDENTE")

Notas:

¹ Certificado obtido após o período de treino de Mar de 01 Março a 19 de Abril de 2010, na Noruega

² A Célula de Combustível proporciona a capacidade de o navio navegar durante longos períodos sem ter necessidade de efectuar indiscrições tácticas para carregar a bateria.

³ Necessário ao funcionamento da Fuel Cell

⁴ HDW - Howaldtswerke Deutsche Werft

⁵ Os técnicos do estaleiro embarcaram por razões contratuais, devido à garantia que se estenderá pelo menos 1 ano após a entrega

⁶ Møltentort U-boat Memorial - <http://www.ubootehrenmal.de/>

⁷ MCSUB - Missão para a Construção dos Submarinos - Direcção de Navios

PNID - Portuguese Navy Inspection Delegation

Inauguração da Esquadilha de Submarinos

Entrega do estandarte ao NRP "Tridente"

No passado dia 8 de Setembro, o Ministro da Defesa Nacional, Doutor Augusto Santos Silva, inaugurou a Esquadilha de Submarinos e entregou o Estandarte ao NRP "Tridente". Esta cerimónia, contou com a presença do Secretário de Estado da Defesa Nacional e Assuntos do Mar, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, além de muitos ilustres convidados, entre os quais três ex-Chefes do Estado-Maior da Armada.

Após chegada ao Edifício do Comando da Esquadilha de Submarinos, procedeu-se ao içar da Bandeira Nacional pela primeira vez nas novas instalações, com toque de continência à Bandeira efectuado por uma guarda de fuzileiros com tomo de clarins. De seguida, o Ministro da Defesa Nacional procedeu ao descerramento de uma placa alusiva à inauguração das novas instalações da Esquadilha de Submarinos. Seguiu-se uma visita guiada pelo Comandante da Esquadilha de Submarinos, CMG Gouveia e Melo, ao edifício do Comando, nomeadamente à Sala Museu, ao novo auditório e ao Bloco de Escolas, tendo-se transitado pelo passadiço superior para o bloco do Serviço de Mergulho, onde estava patente uma exposição com equipamentos diversos desta área e onde se pode observar as novas instalações dos Destacamentos de Mergulhadores e o novo tanque de mergulho, infra-estrutura inexistente nas antigas instalações.

Continuando o rigoroso programa da visita, a comitiva dirigiu-se então para o Pavilhão das Baterias dos submarinos, onde perante uma plateia alargada e com a presença de diversos órgãos da comunicação social, discursaram o Comandante da Esquadilha de Submarinos, o Almirante CEMA e o Ministro da Defesa Nacional.

O Comandante da Esquadilha de Submarinos evidenciou no seu discurso as funções da Esquadilha enquanto centro de todas as actividades de cariz operacional de sub-superfície da Marinha procedendo de seguida a uma breve descrição dos submarinos da Classe Tridente. No discurso do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada foi dado ênfase especial à importância e o valor inequívoco que os submarinos têm para a Marinha e para um país marítimo como é Portugal. O Ministro da Defesa Nacional veio no seu discurso reforçar a importância estratégica do mar

e consequentemente dos submarinos para Portugal, assim como mostrar que esta capacidade é um programa sufragado por diversos governos e consequentemente uma necessidade para um país com uma extensa área de responsabilidade marítima como é Portugal.

Ainda neste local, foi entregue ao Comandante do NRP "Tridente", CTEN Salgueiro Frutuoso, o Estandarte Heráldico do navio, o qual de seguida se dirigiu para bordo escoltado por uma guarda de honra. De seguida, o Ministro da Defesa Nacional deslocou-se ao NRP "Tridente", tendo sido recebido com as honras devidas e realizado uma visita pormenorizada ao submarino. Assinou também, para a posteridade, o Livro de Honra do navio.

Com esta visita, o Ministro da Defesa Nacional e demais entidades que o acompanharam, honraram e prestigiaram as unidades visitadas, tendo-lhes sido transmitido também o esforço que a Marinha e os seus militares realizaram para assegurar a transição para a 5ª Esquadilha, com todos os desafios que isso representou, contribuindo assim para a manutenção da capacidade submarina em Portugal de forma contínua desde 1912.

(Colaboração do COMANDO DA ESQUADRILHA DE SUBMARINOS)



Foto CAB L. Figueiredo

Protocolo



Entre os Ministérios das Finanças e da Administração Pública, da Defesa Nacional e da Cultura foi assinado em 27 de Março de 2010 um protocolo no âmbito da renovação e expansão do Museu de Marinha, designadamente no espaço actualmente ocupado pelo Museu Nacional de Arqueologia.

Estiveram presentes altas individualidades ligadas àqueles Ministérios nomeadamente o Ministro da Defesa Nacional, a Ministra da Cultura, os Secretários de Estado do Tesouro e da Cultura e o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

NRP "Corte-Real" em águas de Cabo Verde

Entre 28 de Junho e 24 de Julho, a fragata "Corte-Real" participou na "Iniciativa Mar Aberto 2010", missão militar de apoio à política externa do Estado, e paralelamente, realizou a viagem de Instrução dos Cadetes do 3º ano da Escola Naval.

Para o cumprimento desta missão, o NRP "Corte-Real", comandado pelo CFR João Paulo Silva Pereira, para além dos seus 183 militares da guarnição e helicóptero orgânico, embarcou um reforço de 13 fuzileiros, 2 agentes da Polícia Marítima e diversos meios de projecção anfíbia. No âmbito da viagem de instrução, embarcou 34 Cadetes, 6 dos quais oriundos dos PALOP, acompanhados pelo Director de Instrução e Comandante de Companhia.

A visita do NRP "Corte-Real" ao Arquipélago de Cabo Verde teve como principal objectivo, a cooperação com a Guarda Costeira da República de Cabo Verde, Fuzileiros e outras agências governamentais ligadas à segurança marítima, através da formação e execução de exercícios, no âmbito da vigilância, fiscalização e abordagem no mar, bem como na preparação de operações de segurança marítima, incluindo um exercício de operações anfíbias de apoio à população civil na ilha Brava.

As acções de treino realizadas a bordo, com os militares da Guarda Costeira e com a Companhia de Fuzileiros da RCV, constituíram uma considerável mais-valia na aprendizagem e edificação de uma Marinha nova, que tem urgência em crescer, pela necessidade da preservação dos seus recursos marinhos e da salvaguarda das suas rotas.

No âmbito ainda deste treino tão importante para a Segurança Marítima, Cabo Verde contou também, com a presença de instrutores da Polícia Marítima Portuguesa, que a bordo ou em terra, realizaram acções de formação teórico-prática, de modo a contribuir para a formação da Polícia Marítima da RCV.

Em acção de representação, cadetes e militares do navio participaram, no dia 5 de Julho, nas Comemorações dos 550 anos da Descoberta de Cabo Verde e na celebração do 35º aniversário da sua Independência Nacional. Foram momentos de grande honra e simbolismo, tanto para Cabo Verdianos, como para os Portugueses presentes, que contaram com a ilustre presença de Sua Excelência o Presidente da República Portuguesa, Prof. Aníbal Cavaco Silva e esposa.

Aproveitando a visita a Cabo Verde, e no âmbito do Projecto "Cabo Verde 2010", liderado por uma ONG (organização não governamental) portuguesa, em 9 de Julho foi desembarcado via "Bacardi", o nosso helicóptero orgânico,



diverso material médico e escolar para apoio à população da ilha da Boavista, que tinha sido transportado a bordo desde Lisboa.

Entre os dias 12 e 14 de Julho, decorreu o exercício "Garça 2010", o qual contou com a participação do NRP "Corte-Real". Neste exercício, a fragata portuguesa transportou 108 pessoas, militares e civis, OCS's e VIP's da RCV, como sejam os Ministros da Defesa, da Administração Interna e do Turismo, juntamente com algumas centenas de quilos de material, de forma a apoiarem humanitariamente as populações da ilha Brava. O apoio fornecido, quer pelos militares da RCV,

quer pelos 20 militares da "Corte-Real" que se deslocaram ao terreno, traduziram-se no essencial, em elevar o moral a estas populações, através do préstimo de assistência médica e ajuda técnica em reparações várias, como a de diversos motores fora-de-borda de pescadores locais e a pintura de um jardim-escola. A música Cabo Verdiana também esteve presente, através da Banda das Forças Armadas da RCV, que num desfile improvisado em frente da Praça do Município, que contou com a presença dos militares portugueses, que alegremente animou a população, sob os aplausos da comitiva ministerial embarcada. No dia 14 de Junho realizou-se o reembarque do pessoal e material, que à imagem do desembarque de 12 de Julho, se realizou com recurso aos botes e semi-rígida do navio e dos Fuzileiros da RCV. A chegada à cidade da Praia deu-se nesse mesmo dia, durante o período da tarde.

Após a conclusão do exercício "Garça 2010", o NRP "Corte-Real" rumou até à ilha de São Vicente, atracando na cidade do Mindelo na manhã de 15 de Julho. Aproveitando este trânsito, embarcaram 42 militares, que a pedido das Forças Armadas da RCV, oportunamente tiveram a possibilidade de chegar ao Mindelo para realizarem cursos específicos necessários à sua formação.

A cidade do Mindelo proporcionou a continuação das instruções da "Iniciativa Mar Aberto 2010", bem como algum descanso à guarnição e cadetes embarcados. No final do dia 17 de Julho realizou-se a Recepção a bordo. Neste evento estiveram presentes várias entidades regionais e locais, militares e civis, e contou com a presença da Embaixadora de Portugal na República de Cabo Verde, Dra. Graça Guimarães.

De regresso à cidade da Praia, onde atracou na tarde de 19 de Julho, o navio desembarcou a totalidade dos elementos participantes da "Iniciativa Mar Aberto 2010". Como última despedida da RCV, realizou-se a bordo um *debriefing* da missão seguido de um Cocktail, onde estiveram presentes diversas entidades, salientando-se as presenças da Embaixadora de Portugal e o CEMFA da RCV. Às 22h30 o navio zarparou com destino a Lisboa.

No decurso desta missão, a "Corte-Real" efectuou 412 horas de navegação, percorreu 5300 milhas náuticas, tendo navegado ao largo de todas as ilhas do Arquipélago de Cabo Verde, no apoio à segurança dos seus espaços marítimos, e atracado nos portos da Praia e do Mindelo. No regresso a Lisboa, o navio atracou na BNL às 11h00 de dia 24 de Julho, com um forte sentimento do dever cumprido!

(Colaboração do COMANDO DO NRP "CORTE-REAL")

Viagens de Instrução da Escola Naval - 2010

A formação dos futuros oficiais da Marinha teve sempre duas componentes distintas. Por um lado, uma formação de índole mais teórica, através da qual se transmitem os conceitos científicos e técnicos, referentes às diferentes áreas do conhecimento que se considera que os oficiais de Marinha devem dominar. Por outro lado, a transmissão de procedimentos e técnicas de cariz prático, necessários para o desempenho das tarefas exigidas aos oficiais.

Enquanto que a componente teórica é essencialmente transmitida nos bancos da Escola Naval, a prática é complementada pelos embarques de fim-de-semana; pelos estágios de final de curso, tanto a bordo como nas escolas e centros de formação da Marinha; e pelas viagens de instrução. Estas últimas decorrem geralmente no Verão, entre anos lectivos. Em cada uma dessas viagens é dado maior realce a determinadas matérias cujos conteúdos foram abordados durante o ano lectivo anterior. Em todas elas, os cadetes desempenham funções de adjuntos aos oficiais de quarto e de serviço, participam nos serviços e nas fainas. Além disso, são integrados em actividades de instrução, de cariz essencialmente prático, sendo também sujeitos a avaliação de conhecimentos. Neste texto, pretende-se apresentar uma breve descrição do modo como decorreu cada uma dessas viagens.

CURSO «CONTRA-ALMIRANTE LEOTTE DO REGO» - 1º ANO

A viagem de instrução dos cadetes do 1º ano da Escola Naval decorreu entre 19 e 30 de Julho, a bordo das corvetas *João Roby* e *Afonso Cerqueira*, comandadas pelos CTEN Alcobia Portugal e Gonçalves Vigário, respectivamente. Os 63 cadetes do curso «Contra-almirante Leotte do Rego» foram divididos pelos dois navios. Dos objectivos previstos nas instruções para as viagens do 1º ano, destaca-se a prática de navegação costeira, a adaptação à vida a bordo e o conhecimento da organização e funcionamento das unidades navais. As corvetas, que garantiram o serviço de *Search and Rescue* (SAR) à área do continente naquele período, mostraram-se unidades navais perfeitamente adequadas.

O primeiro dia foi dedicado à integração e adaptação aos navios, facto que contribuiu para o sucesso desta viagem. Ainda antes do final desse dia, tornou-se necessário acorrer a uma acção SAR. Tal levou os navios para a área do cabo Mondego onde colaboraram

numa busca ao longo da costa, permitindo aos cadetes aperceberem-se de uma das missões principais desta classe de navios. Essa acção prosseguiu com os navios fundeados junto à Figueira da Foz. Terminada esta, os navios entraram no porto desta cidade, na manhã do dia 21 de Junho.

Após esta primeira escala de uma noite, os navios efectuaram nova navegação costeira até ao limite norte do mar territorial, iniciando a singradura para sul. Face às condicionantes do serviço SAR, a força dividiu-se junto à foz do Douro, tendo a *João Roby* entrado aquela barra no dia 22 de Junho, próximo da preia-mar, para atracar no cais de Gaia, enquanto a *Afonso Cerqueira* atracava em Leixões.

Esta atracação num lugar pouco comum veio trazer algum alento a esta viagem, permitindo mesmo a abertura do navio a visitas, onde sem nenhuma divulgação prévia e num período de apenas 4 horas, à tarde, o navio recebeu 328 visitantes, permitindo aos cadetes de serviço orgulharem-se da sua farda branca.



Na tarde de domingo dia 25, aproveitando de novo a preia-mar, a *João Roby* saiu o Douro, com bastante gente nas margens, encontrando-se com a *Afonso Cerqueira*, iniciando uma navegação costeira entre as 3 e 6 milhas da costa até aos mares algarvios.

Com a passagem pelo promontório de Sagres cumpriu-se a tradição, tendo sido profe-

rida uma alocação evocativa do Infante, continuando os navios a sua navegação costeira até ao fundeadouro da Culatra. Antes do final do dia os navios navegaram até ao limite do mar territorial na foz do Guadiana, cumprindo assim este périplo pelas águas nacionais do Continente. Durante a noite os navios governaram para Oeste, tendo entrado o porto de Portimão na manhã do dia 27 de Julho, efectuando a sua última escala.

No dia 28 novo desafio, tendo os navios sido atribuídos a uma missão especial no Dia Nacional da Conservação da Natureza, a devolução de duas tartarugas ao mar. Após uma fase de reabilitação no *Zoomarine*, foi solicitado à Marinha o apoio para esta acção. Embarcaram para o efeito o Vice-almirante Comandante Naval, o Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar, o Secretário de Estado do Ambiente, bem como diversas entidades do Algarve e órgãos de comunicação social que efectuaram a cobertura do evento, com a libertação das tartarugas «Hope» e «Hercules» 12 milhas a sul de Portimão.

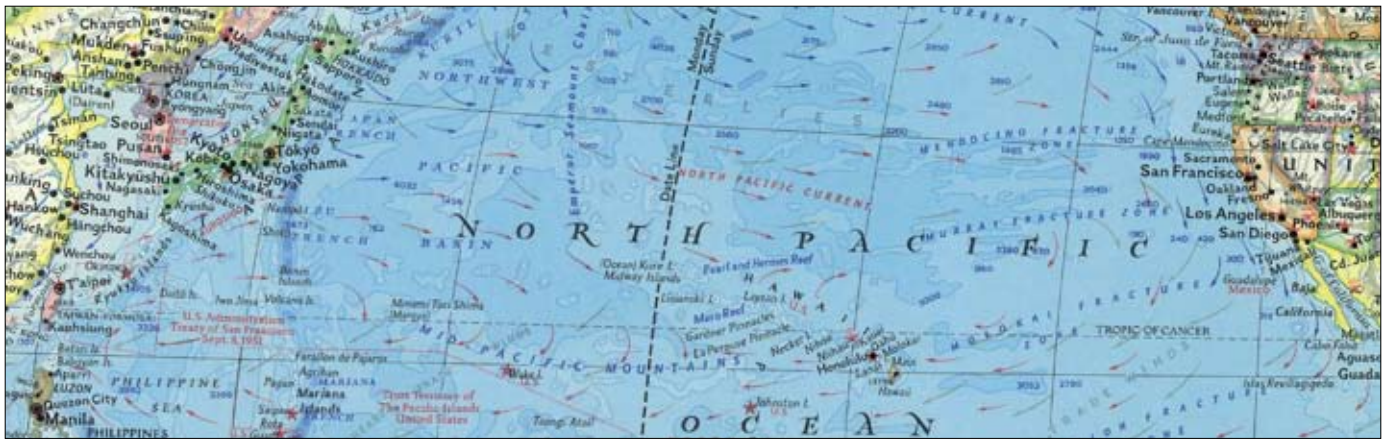
Os navios atracaram na Base Naval de Lisboa no dia 30 de Julho. Concluiu-se assim a viagem de instrução, com um programa bastante intenso, apesar da sua curta duração.

CURSO «PADRE FERNANDO OLIVEIRA» - 2º ANO

Decorreu entre os dias 9 de Junho e 26 de Agosto a viagem de instrução dos cadetes do curso «Padre Fernando Oliveira». Transportados de avião até San Diego, os Cadetes apresentaram-se ao Comandante da Sagres, CFR Proença Mendes e tomaram parte das celebrações do Dia de Portugal e das Comunidades Lusófonas.

Recebidos por uma guarnição experimentada e já com seis meses de mar, numa viagem de circum-navegação, era desde logo clara a necessidade de adaptação a condições tão dispares de tudo o resto, bem como ao próprio mar e inerente vida de marinheiro. Içando pano no dia 13 de Junho, assim começava uma jornada de 18 dias até Honolulu, Havai.

Os primeiros dias de mar começaram agitados e anormalmente frios. Entre quartos à ponte, *briefings*, serviços nas secções do respectivo mastro, como convém à mente jovem, o pensamento estava por certo ocupado e o físico era devidamente solicitado. Vencidas as primeiras dificuldades, era momento de se realizar a primeira subida aos mastros por parte dos cadetes, tendo como di-



ficuldades a ondulação e o vento que se fazia sentir. De realçar o facto de o vento favorável ter permitido fazer toda esta tirada navegando sempre à vela.

Como o céu na primeira quinzena permanecia forrado, só depois de passada esta foi possível começar a fazer observações astronómicas, com regularidade. Trata-se de uma arte secular que ainda é mantida e aperfeiçoada a bordo da *Sagres*. O ponto astronómico determina-se com recurso à observação da passagem meridiana do Sol e pela observação de estrelas no período crepuscular.

Como sempre, a *Sagres* foi recebida no Havai, por entusiasmados luso-descendentes, atentos meios de comunicação e reverenciadas autoridades locais.

À medida que se familiarizaram com o navio, este abriu as suas extensas páginas do livro da Tradição Naval e mostrou aos jovens Cadetes e futuros Oficiais da Armada como lidar com factores humanos, com condicionantes da natureza e como ultrapassar obstáculos com vista à realização da Missão.

Assim, após mais dezanove dias de navegação, o navio atracava em Yokohama, sendo de tal forma notada a presença portuguesa que até a fragata que estava atracada no cais adjacente ao da *Sagres*, quando na hora de arrear a bandeira, tocava o Hino de Portugal e só depois ao som de clarim procediam ao arriar da bandeira nipónica. A partir deste porto, e no sentido de ir de encontro às necessidades de abertura linguística, os *briefings* passariam a ser preparados e apresentados em inglês.

Depois de uma breve estadia de meras horas em Tanegashima, seguiu-se o porto de Nagasáqui. Tratando de assinalar a chegada de Portugal às «terras de Sol Nascente» como o primeiro povo ocidental, bem como os 150 anos de cooperação comercial entre Portugal e Japão, as solenidades sucediam-se num corropio de azafamadas demonstrações de gratidão e promessas de redobrada cooperação. Aproveitava-se assim o papel de “Flutuante Embaixada” de Portugal, pela quarta vez no Japão.

Durante a tirada do Japão para a Coreia do Sul o ritmo de trabalho intensificou-se. Além do trabalho

comum na agenda teve que se equacionar a preparação para os testes finais de avaliação, sendo de igual forma ambos superados com notas satisfatórias por todos os Cadetes.

Contrariamente a todos os indícios, a última tirada, desde a Coreia do Sul até à China foi um redobrar de esforços! Como aí tiveram lugar as ultimas actividades como navegações, *briefings* e demais trabalhos, então a vontade de deixar uma ainda melhor imagem prevaleceu.

Com a EXPO 2010 a decorrer em Xangai, Portugal ganhou assim duas frentes de exposição num país tão distante como a China. Por um lado um gigantesco pavilhão e a inexpugnável *Sagres*, por seu turno, aberta a visitas na zona nobre da cidade.

Com o regresso de avião a Portugal no passado dia vinte e seis de Agosto, terminou a Viagem de Instrução do Curso «Padre Fernando Oliveira». Uma viagem à volta do mundo, em quase oitenta dias, mas mais que viagem à volta do mundo, a viagem à volta do conhecimento, da experiência lusa na arte de navegar e de sobremaneira a viagem da vida daqueles que dela parcialmente ou no seu todo, tomaram parte!

CURSO «D. RODRIGO DE SOUSA COUTINHO» - 3º ANO

Entre 28 de Junho e 24 de Julho de 2010, a fragata *Corte-Real* realizou a viagem de Instrução dos Cadetes do 3º ano da Escola Naval e participou, paralelamente, na «Iniciativa Mar Aberto 2010», missão militar de apoio à política externa do Estado.

Para o cumprimento desta missão, a *Corte-Real*, comandada pelo CFR Silva Pereira, para além dos seus 183 militares da guarnição e helicóptero orgânico, embarcou 34 Cadetes, 6 dos quais oriundos dos PALOP, acompanhados pelo Director de Instrução e Comandante de Companhia. No âmbito da «Iniciativa Mar Aberto 2010», embarcou um reforço de 13 fuzileiros, 2 agentes da Polícia Marítima e diversos meios de projecção anfíbia.

Durante os 27 dias de missão, 20 dias foram passados nas límpidas águas do Arquipélago de Cabo Verde, local onde a *Corte-Real* permaneceu de 2 até 20 de Julho. Neste período, cadetes e militares do navio participaram, no dia 5 de Julho, nas Comemorações dos 550 anos da Descoberta de Cabo Verde e na celebração do 35º aniversário da sua Independência Nacional. Foram momentos de grande honra e simbolismo, tanto para Cabo-verdianos, como para os Portugueses presentes, que contaram com a ilustre presença de Sua Excelência o Presidente da República Portuguesa, Prof. Aníbal Cavaco Silva e esposa.

A viagem de Instrução dos Cadetes do Curso «D. Rodrigo de Sousa Coutinho» teve como mais-valia importante, o facto de ter decorrido a bordo de uma fragata operacional, que lhes permitiu contactar com um vasto número de meios materiais e humanos, altamente especializados. A realização desta viagem em paralelo com a «Iniciativa Mar Aberto 2010» veio naturalmente introduzir alguns condicionantes, no entanto, revelou-se bastante positiva, pelo facto de permitir aos cadetes tomarem contacto com a utilização do navio em situação real de operações navais, contando ainda com a participação no exercício «Garça 2010».

Em conclusão, pode-se afirmar que a viagem de Instrução dos Cadetes do Curso «D. Rodrigo de Sousa Coutinho», a bordo da fragata *Corte-Real*, revelou-se bastante positiva, permitindo aos cadetes adquirir experiências e perícias, que mais tarde lhes serão úteis como Oficiais da Armada. O contacto com a marinha, o povo e a cultura Cabo-verdiana foi, também, bastante enriquecedor. O seu espírito de marinheiros saiu bem mais reforçado!



CURSO «COMANDANTE NUNES RIBEIRO» - 4º ANO

Teve início no passado dia 30 de Abril a viagem de instrução dos cadetes do curso «Comandante Nunes Ribeiro», na fragata *Corte Real* e na corveta *João Roby*. Os navios participaram no “European Cadet Training – Columbus 2010” (ECT10), que teve lugar no Mar do Norte, no período de 10 a 17 de Maio e nas comemorações do Dia da Marinha, em Portimão, no período de 21 a 23 de Maio.

Esta viagem teve como objectivo a aplicação de conhecimento de natureza técnico-naval e militar num ambiente de operações navais e de navegação em companhia. Embarcaram 20 cadetes na *Corte-Real* e 16 na *João Roby*. O programa de exercício contemplou o treino em diversas disciplinas convencionais das operações assim como no combate às ameaças assimétricas, incluindo operação de RAS com o reabastecedor francês “Marne”.

Após esta primeira semana, vivia-se um clima de satisfação, pois não obstante o cansaço inerente à adaptação a um ritmo diferente do académico, sentia-se uma clara evolução quanto à percepção dos diversos preparativos e funções a desempenhar para garantir o sucesso do exercício que se antevia. Esta fase culminou com a atracação no porto de Hamburgo que se encontrava em plena festa, a “Hafengeburtstag”, comemorando-se o 221º aniversário do porto.

Hamburgo revelou-se uma cidade próspera com bastantes locais interessantes para visitar, para os mais variados gostos e interesses. É de salientar que tem a mais antiga comunidade portuguesa na Alemanha, que manteve uma presença constante nas visitas a bordo. Além disso existem diversos restaurantes portugueses em que as guarnições de dos navios tiveram o prazer de jantar.

Por infortúnio, uma avaria na *Corte-Real*, obrigou a um regresso antecipado do navio a Lisboa, tendo todos os cadetes embarcado na *João Roby*, o que foi uma lição bastante valiosa, uma vez que permitiu viver a necessidade de cumprir a missão em condições menos favoráveis e eventualmente menos motivantes.

O exercício «ECT – Columbus 2010» foi uma experiência memorável, tendo consistido numa realidade totalmente nova para os cadetes, que tiveram pela primeira vez oportunidade de navegar numa força multinacional tendo à disposição meios aéreos, o que foi sem dúvida alguma bastante marcante. Foi também uma oportunidade para alguns cadetes embarcarem a bordo de navios de outras marinhas, conhecendo assim outras realidades, o que con-

tribuiu para o enriquecimento da experiência e formação.

Após conclusão do exercício, foi feito o trânsito para Portimão, que ficou marcado pela oportunidade de atracar um dia na BNL, permitindo retemperar forças a meio da viagem. Na tentativa de colmatar em parte a ausência da *Corte-Real*, foi empenhada a *Vasco da Gama* na viagem de instrução,



permitindo o embarque de 10 cadetes apesar de o navio se encontrar em período de treino e avaliação.

A participação nas cerimónias comemorativas do dia da Marinha possibilitou a oportunidade de contactar com os preparativos a bordo, diferentes da mera participação na cerimónia em terra. Estes envolvem a coordenação dos vários navios aos mais diversos níveis.

Foi portanto com um sentimento de missão cumprida que os navios atracaram no dia 28 de Maio, devolvendo a terra cadetes, um pouco mais marinheiros do que aqueles que começaram a viagem, com uma percepção bastante diferente, enriquecida por um vasto conjunto de experiências proporcionadas por um mês a navegar.

Revelou-se uma experiência bastante completa, que permitiu o treino em diversas áreas, bem como lições aprendidas decorrentes das surpresas da missão.

VIAGEM DE INSTRUÇÃO CADETES MÉDICOS NAVAIS

No período de 9 a 27 de Agosto realizou-se a bordo do veleiro *Blaus VII* a viagem de instrução dos cadetes da classe de Médicos

Navais, integrada no habitual Cruzeiro de Verão. Como objectivos: a adaptação à vida a bordo, a prática da navegação costeira e em águas restritas, a aplicação de conhecimentos de navegação, marinhar e manobra através da coordenação de fainas de mastros, de atracação e largada e todas as restantes actividades de bordo. Enquanto atracados, os cadetes realizaram várias palestras na área da saúde e bem estar, tais como Suporte Básico de Vida, Medicina Hiperbárica e outros assuntos do interesse geral para a guarnição.

Após largar do Alfeite, navegou-se para Norte e praticou Peniche como primeiro porto de escala. No dia seguinte fundeou nas Berlenegas, para uma visita à ilha, ao forte e farol. Na madrugada seguinte suspendeu e navegando à vela para Sines, realizando a maior tirada da missão, 94 milhas. Durante o tempo de permanência em Sines como nos demais portos, realizaram-se diversas actividades culturais, desportivas e de lazer, de entre as quais se destacam visitas a locais de interesse como faróis, belezas naturais, desporto, designadamente torneio de voleibol de praia.

A partir do dia 13, navegou-se para Sul, em direcção à costa algarvia. Aí foram praticados diversos portos e fundeadouros: Portimão, realce-se a particularidade de ter atracado “à Mediterrâneo”, diferente daquelas até então efectuadas. Já a navegar para norte, é de assinalar à passagem junto à Ponta de Sages, onde foi feita a leitura de uma alocução, realizada e lida pelos cadetes, alusiva ao local e ao Infante D. Henrique.

Depois de uma breve estadia em Sines, praticou Cascais para, nessa noite ter lugar a bordo, um jantar de fim da viagem, com um simbolismo especial, uma vez que para além de celebrar o término da viagem, significava também o cumprimento daquela que seria a última missão do Comandante e do Imediato a bordo do veleiro.

Segundo os cadetes, finda esta viagem fica o sentimento de missão cumprida, e o balanço da viagem foi bastante positivo, decorrido num ambiente de aprendizagem contínua, profissionalismo e sentido de responsabilidade bem como alguns momentos de descontração e divertimento, estreitando as relações e criando espírito de entreajuda, camaradagem e respeito que permitiram que a navegação tenha ficado na memória de todos. Deste modo, valoriza-se e aprecia-se grandemente a elaboração destas viagens a bordo dos veleiros, não só pelo papel fulcral que desempenham na formação militar-naval e também pelas experiências únicas proporcionadas aos cadetes que participam nos Cruzeiros de Páscoa e de Verão.



(Colaboração da ESCOLA NAVAL)

Uma década de crise do Estado Português da Índia

A discussão sobre a existência de qualquer pensamento estratégico organizado, no século XVI, é um problema que ultrapassa o domínio do próprio academismo. Não temos nenhum exemplo de formulação de princípios que possam orientar uma modalidade de acção. Mas a guerra tinha uma conduta própria e os mais experimentados chefes militares tinham um pensamento que conduzia a sua acção. A presença portuguesa no Índico é um exemplo fascinante de como a coroa delineou uma modalidade de acção, que expressou num regimento dado em 1505 a D. Francisco de Almeida, sucessivamente adaptado às circunstâncias ao longo das décadas com um fio condutor que permite entrever uma lógica. Era por demais evidente que Portugal não podia desenvolver uma acção militar contra tudo e contra todos, preocupando-se em criar uma teia de amizades, alianças e até cumplicidades que sustentassem o tipo de domínio que pretendia exercer sobre o comércio marítimo do Índico. E as circunstâncias foram determinando avanços e recuos, escolhas, empenhamentos mais vigorosos ou mais fracos, consoante os objectivos e as ameaças. Ou seja, sem a enumeração específica de princípios estratégicos, a coroa sempre teve um pensamento estratégico que se expressou de diversas formas, fosse no regimento referido, fosse nas cartas que se lhe seguiram, fosse até na forma como deu mais ou menos importância a certas acções militares. E o exemplo de Diu é bem significativo do raciocínio sobre como controlar as linhas de navegação a partir de posições importantes, que conferiam vantagem estratégica a quem a dominasse.

Luís Filipe Thomaz chama a atenção para o que chamou de crise de 1565 – 1575 na História do Estado da Índia, realçando a forma como esta época se espelha no discurso pessimista de Diogo do Couto, divulgando a imagem de um Portugal Ultramarino adormecido e tomado pela corrupção, no “gosto da cobiça e na rudeza de uma austera apagada e vil tristeza” – como escreveu Camões. Na verdade há múltiplas razões para que a viragem dos anos cinquenta tenha observado um conjunto de alterações na postura portuguesa na Índia. Há sinais de natureza económica que têm sido salientados, mas há uma questão que me parece nunca ter merecido a devida atenção por parte da maioria dos historiadores que se dedicaram ao estudo do século XVI português: refiro-me a um conjunto de fenómenos relacionados com a ameaça turca e o estado de tensão psicológi-

ca que ela provocou em todos os que tiveram responsabilidades do âmbito militar. Os turcos – como estamos lembrados – surgem no Índico em 1507, regressando em força nos anos de 1538 e 1546, cercando a cidade de Diu, cuja defesa pelos portugueses foi vitoriosa. Perderam sempre os grandes embates no mar, mas conseguiram expandir-se na Península Arábica, alcançando o Iraque e o Golfo Pérsico, conforme vimos em vários artigos anteriores.



Selim II, o sultão sucessor de Suleiman, “o magnífico”, em 1566, dando origem a uma fase menos violenta da acção turca, que descansou os portugueses da Índia.

Quadro da autoria de Nigari.

Foram derrotados em 1554 por D. Fernando de Meneses, em frente de Mascate (Marinha de D. João III (47)), e não voltaram a ameaçar com perigo a navegação portuguesa. Tinham passado 45 anos de guerra permanente, em que o Império Turco se dividira por múltiplas frentes de combate. Suleiman, o magnífico, que reinava em Istambul desde 1520, conseguiu penetrar no espaço europeu até às portas de Viena e dominar todo o Mediterrâneo ocidental, ameaçando o coração da cristandade. E quando se pensava nos turcos – mesmo estando em Goa ou em Cochim – pensava-se neste perigo ameaçador para a Europa, e uma força capaz de expulsar os navios portugueses do Índico. Suleiman, contudo, foi envelhecendo e perdendo o fulgor dos seus primeiros anos. Depois da derrota de 1554, chegaram a haver

negociações entre os portugueses e representantes seus, no sentido de partilharem de forma pacífica os benefícios do acesso a Ormuz. E, embora as propostas que trocaram não tivessem consequências efectivas, o ambiente desanuviou-se substancialmente, o que significava, para os portugueses, o desaparecimento do inimigo mais poderoso: o único que os assustou de forma intensa e omnipresente, desde 1509. Quando Suleiman morreu, em 1566, e lhe sucedeu Selim II, desaparecia o grande guerreiro e consolidava-se uma convivência pacífica que já durava há mais de uma década. E isto quer dizer que se escoara o sentido do perigo eminente, levando a que se entendesse a guerra do mar de forma diferente e com outros objectivos, entrando-se na fase que Diogo Couto entende como decadente.

Observando a situação com o olhar do século XXI, diria que o desaparecimento de uma ameaça psicologicamente muito forte teve consequências profundas na maneira de pensar a defesa, e isso reflectiu-se na modalidade de acção que fora uma constante das décadas anteriores. É evidente a alienação dos valores estratégicos que – mesmo sem corresponder a princípios estabelecidos de forma metódica – tinha norteado a actividade portuguesa até 1554. Não deixou de haver guerras, não deixaram de se atacar as naus de Meca, nem de assolar os piratas do Malabar, mas perdeu-se a noção da medida, do equilíbrio de forças e, sobretudo, a atenção estratégica aos acontecimentos que envolviam todo o mundo Hindustânico.

É bem verdade que o espaço continental tinha os seus próprios senhores, que pouco tinham a ver com as linhas de comércio marítimo que interessavam a Portugal. Mas isso só era válido dentro dum contexto de domínio Hindu. Quando os sultanatos do Decão se conseguem coligar e destruir o poderoso Vijayanagar, era óbvio que isso iria fortalecer todos os inimigos do Estado da Índia, agora unidos numa “grande liga” muito moralizada pelas vitórias recentes e exaltada para mover uma guerra santa. O Estado da Índia – diz Luís F. Thomaz – “enfrentou então a conjuntura global mais desfavorável de toda a sua história até à chegada dos Batavos.” De uma forma muito curiosa é também um momento que não tem merecido grande atenção por parte da historiografia moderna.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

A Marinha na Primeira República (1910-1926)

Revolução e Inovação

1ª PARTE

Uma Armada não se improvisa, ainda mesmo quando o recrutamento do seu pessoal fornece matéria prima de excelente qualidade.

A política naval dos últimos tempos da Monarquia, ou talvez a ausência dessa política, tinha forçosamente que se fazer sentir nos primeiros anos da República.

Maurício de Oliveira,

"Armada Gloriosa,

A Marinha de Guerra Portuguesa no séc. XX (1900-1936)"

Lisboa, Livraria Editora, 1936, p. 47

INTRODUÇÃO

A Marinha de Guerra Portuguesa conheceu ao longo dos séculos XIX e XX transformações que, em diferentes conjunturas políticas e sociais, e distintos momentos da vida nacional, foram modificando a sua estrutura orgânica, redefiniram as suas missões e tarefas, obrigando dessa forma a um reequacionamento do planeamento dos respectivos meios e equipamentos, recursos humanos, ensino e dotações orçamentais. Porém, todas essas mudanças, todas essas vicissitudes, todas essas reformas, têm obrigatoriamente de ser analisadas, entendidas e inseridas numa outra dimensão, mais lata e complexa: a sociedade no seu todo.

De facto, as Forças Armadas e os elementos que as compõem são um produto da sociedade onde se inserem. Ao contrário do que muitas vezes se pensa e se quer fazer entender, essas

"Forças" não constituem um arquipélago, isolado, rodeado pelas instituições políticas dessa mesma sociedade e por outros homens e mulheres que a compõem. Isto é, as Forças Armadas são o produto do poder dessa sociedade e da sua vontade política. Por outras palavras, nas sociedades industriais e tecnologicamente avançadas, sem vontade política, capacidade industrial e poder financeiro é impossível equipar, doutrinar, treinar ou atribuir missões aos militares. Após a Revolução Industrial, nas democracias parlamentares, as grandes linhas de acção e actuação das Forças Armadas são definidas e avalizadas pelo poder político.

É partindo deste pressuposto: o de que as Forças Armadas são um produto da sociedade onde se inserem, que teremos de analisar a Marinha Portuguesa e a definição das políticas para o uso e controlo do mar - na área de interesse nacional - num período conturbado de transição de regime em Portugal, nas duas primeiras décadas do século XX. A amplitude que tomaram então certos factos políticos e sociais colocaram a descoberto as fragilidades de um pequeno país, uma pequena potência, como Portugal, que acalentava, num tempo instável de mudança do *Sistema Mundial (1890-1930)*, com algum fulgor por parte das suas elites, o *sonho imperial*, tentando seguir de perto as demais potências que emergiam e competiam entre si.

Por detrás da implantação da República escondia-se a vontade persistente, por uma parte da sociedade portuguesa, que se concentrava nos centros urbanos, de fazer ressurgir a Pátria portuguesa. Os ideais republicanos contrariavam militantemente a decadência portuguesa, e avançavam com propostas políticas para de-

belar a precária situação financeira e das instituições do Estado. A Primeira República Portuguesa (1910-26) surgiu, assim carregada de sonhos, de projectos, de entusiasmos. Tentou, de início estabelecer uma "verdadeira" democracia parlamentar. Todavia, apesar dos projectos políticos generosos, a primeira experiência republicana em Portugal, que durou dezasseis curtos anos, resultou numa instabilidade política permanente, com a pulverização do sistema partidário e um total de quarenta e cinco governos, oito eleições gerais e oito presidentes em quinze anos e oito meses. A Primeira República Portuguesa foi um dos regimes mais instáveis da Europa Ocidental, sem paz social e institucional, e desse ponto de vista não resolveu o problema político que transitava do século XIX e da Monarquia.

As análises que muitas vezes se fazem da 1ª República são geralmente apaixonadas, ora demolindo toda essa "experiência" política de dezasseis anos, ora exaltando o regime erguido em 1910. A análise crua e desapaixonada dos acontecimentos coloca-nos em face de uma complexidade política, social, financeira e económica, devendo-nos levar a reflectir sobre as condicionantes e as grandes tendências das sociedades dessa época. Nascida numa Europa maioritariamente monárquica (com excepção da França e da Suíça), sob um pano de fundo social arcaico, rural e analfabeto, a República Portuguesa que germinou em 1910 apostou em reformas que eram das mais avançadas desse tempo instável: educação para todos, registo civil, separação da Igreja do Estado, voto universal, exclusão da censura, reforço da cidadania. Alguns destes princípios revela-



Os cruzadores "S. Rafael" e "Adamastor" salvando a terra pelas 8 horas da manhã do dia 5 de Outubro.

ram-se inócuos na sua aplicação prática, mas a forte componente do patriotismo republicano, reflectida nos projectos coloniais, subsistiu sempre, apesar da violência das ruas e da politização dos militares. Uma primeira Grande Guerra mundial, com consequências catastróficas em vários domínios da sociedade e da administração do Estado, decorridos que estavam quatro anos sobre o seu nascimento, é um acontecimento que deve igualmente ser trazido a terreiro quando se estuda a 1ª República.

No que ao campo naval diz respeito, vale bem a pena contrapor a ideia de uma Marinha politizada, anárquica e desordeira, a uma análise rigorosa, despida de análises calorosas e contradições, sobre o que realmente se passou. Uma verdade parece insofismável: a Marinha Portuguesa, nesses anos, lutou desesperadamente para ressurgir; apareceram ideias, discussões inflamadas, planos navais que na verdade não saíram do papel, mas que enriqueceram a discussão política e teórica, ao nível governamental, sobre a melhor forma de elaborar uma estratégia nacional quanto ao uso do mar e à preservação da sua soberania. É, de facto, o período mais rico da história contemporânea de Portugal e da Marinha em particular, no campo das filosofias estratégicas de utilização do poder naval e da melhor forma de reforçar o poder marítimo e o poder do Estado no mar. Não é por caso que surgem durante esses dezasseis anos os maiores teóricos da Instituição. Acresce que não podemos deixar de lembrar também o esforço dos últimos reis da Monarquia, nomeadamente D. Luís e D. Carlos em prol do renascimento naval português. Devotos seguidores da vida marítima portuguesa, deram o seu patrocínio a fóruns de discussão como o *Clube Militar Naval* (1866) ou *Liga Naval Portuguesa* (1902), à preservação da tradição marítima em locais como o Museu de Marinha e o Aquário Vasco da Gama, apoiaram firmemente reequipamentos navais ambiciosos e promoveram campanhas hidrográficas.

É legítimo concluir, que o ressurgimento naval, ou vontade de o incrementar, passou da Monarquia para a República, mas este regime, como não podia deixar de ser, introduziu o seu cunho específico. A vinda para a Marinha de novas tecnologias, a investigação científica e tecnológica em vários domínios (comunicações, topografia, hidrografia, cartografia, engenharia mecânica, electricidade), a construção de novas infra-estruturas, a aquisição de novos meios (submersíveis e avião), a reorganização de todo o edifício administrativo, tal como as formas de ensino a ministrar aos quadros superiores e às suas bases, nascem ou reforçam-se na 1ª Repúbli-

ca, e vão marcar a Marinha durante do todo o século XX.

Não deve ainda ser ocultado, para uma melhor compreensão desses dezasseis anos, a participação da Armada Portuguesa no primeiro conflito global. Os marinheiros portugueses entram em combate durante a 1ª República, não só entre 1916-1918, mas em vários outros teatros de operações, da Ásia à África. Por fim, importa não esquecer o protagonismo invulgar da Marinha na política interna, tendo sido a força militar que desequilibra a seu favor o desfecho de duas revoluções – 1910 e 1915. Se é verdade que essas acções podem ser interpretadas do ponto de vista pernicioso da intervenção dos militares



Assalto ao cruzador "D. Carlos I" na noite de 4 de Outubro.



Quartel de Marinheiros em Alcântara.

na política, também será justo assinalar as experiências e as consequências que daí se retiraram, de forma a se procederem às reformas necessárias na Marinha, que são iniciadas ainda no final do regime republicano.

O jornalista, divulgador de temas navais, Maurício de Oliveira, intuiu de forma assaz invulgar o que se passou na 1ª República do ponto de vista naval. Em a "Armada Gloriosa (1900-1936)", talvez a sua obra mais conhecida, descreve apaixonadamente a época em que Portugal possuía cruzadores, participou numa guerra mundial e traçou teorias estratégicas brilhantes. Por detrás das suas descrições, o publicista tentava de facto ligar essa época inusitada com o ressurgimento naval do chamado "Programa Magalhães Corrêa". Na verdade, na sombra desse ambicioso Programa estava a mão de um homem da 1ª República: Fernando Augusto Pereira da Silva.

I. O PAPEL DA MARINHA NA INSTAURAÇÃO DA REPÚBLICA

Podem enumerar-se as cinco etapas fundamentais na ascensão e reforço do movimento republicano em Portugal: as comemorações do centenário de Camões em 1880; o *Ultimato* de 1890; a «questão dos tabacos» em 1903-1905; a ditadura de João Franco de 1906-1907; o escândalo dos «adiantamentos» à Casa Real, que surge igualmente em 1906-1907. Em todos estes acontecimentos e escândalos políticos, os republicanos viram as suas fileiras engrossar.

Em Março de 1906, no dia 21, tomava posse um governo chefiado por Hintze Ribeiro, líder do Partido Regenerador. Desta vez, o "Rotativismo" dos dois partidos que se revezavam no poder, desde a segunda metade do século XIX (Partido Regenerador e Partido Progressista de José Luciano de Castro), não se fazia por acordos cozinhados entre ambos, mas por vontade exclusiva do rei. Pairava no ar um clima estranho. Hintze Ribeiro enfrentava o problema da adjudicação do monopólio da produção dos tabacos, que se arrastava havia dois anos, e a dolorosa questão vinícola do Douro. No mês seguinte, a 8 de Abril, amotinavam-se as praças e os sargentos do cruzador "D. Carlos I". A guarnição deste navio não permitia o desembarque das licenças para terra, depois do arriar da bandeira, e obrigou o oficial-de-dia a bordo, o 2º Tenente Teixeira Marinho, a seguir para o Arsenal num escaler, a fim de informar o comandante e demais oficiais que os não receberia a bordo. Repare-se que esta revolta - que tem lugar quando o navio se encontrava fundeado no Tejo - colocou de imediato em causa alguns dos pressupostos pelos quais a instituição militar se rege: a disciplina, o cumprimento zeloso das ordens e das determinações superiores, a defesa intransigente do poder político vigente e do regime.

No dia 10, foi a vez do comandante se dirigir à guarnição enumerando as praças que deveriam recolher ao Quartel de Marinheiros. Os ânimos ainda se exaltaram mais. Alguns dos revoltosos dirigiram-se de armas em punho para junto da borda onde os vapores iriam recolher os camaradas condenados. No dia 13 revoltam-se as guarnições do cruzador "Vasco da Gama" e da canhoneira "Tejo".

De um momento para o outro, no espaço de uma semana, três navios de guerra tinham sido dominados por marinheiros revoltosos frente à capital do reino e do império. A consternação era a nota dominante no seio do governo, com reuniões a decorrerem madrugada dentro. Entre a família Real temia-se o pior. Temia-se a revolta generalizada. Receava-se que os torpedeiros se juntassem aos amotinados. "Estamos sobre um braseiro"¹, terá desabafado o Presidente do Ministério, Hintze Ribeiro. E não era para menos. Perante a situação de descontrolo e indisciplina

plina generalizada, o Major-General da Armada, vice-almirante Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, teve de intervir, e entrou mesmo a bordo do Cruzador. Dirigiu uma impressionante fala à guarnição, segundos os testemunhos no local, e retirou-se em seguida para terra. A repressão da revolta, em julgamento de Tribunal de Guerra, foi contundente: 41 encarceramentos de 15 a 20 anos, deportações para as colónias e outras penas menores.

Depois desta crise, nada volta a ser como antes. O executivo é destituído no mês seguinte e substituído pela ditadura de João Franco. O impacto político da revolta do cruzador “D. Carlos I”, em Abril de 1906, juntamente com os outros navios, foi apreciável. Uma tal amotinação não só ilustrava o descontentamento dos escalões mais baixos da Marinha, embarcados numa grande unidade naval, a maior que a Marinha jamais mais alguma vez teve, a mais importante da esquadra no princípio do Século XX, como assinalava a progressão, no interior da Armada, das ideias contrárias à política dos governos monárquicos, sob a influência dos sectores urbanos civis mais radicais, que tendiam a organizar-se em sociedades secretas para combater violentamente o regime instituído.

A importante mobilização política levada a cabo pelos republicanos nos centros urbanos, sobretudo em Lisboa (onde se arregimentavam professores, caixeiros, lojistas, operários), também atinge assim a Marinha. Grande número de praças, sargentos e oficiais subalternos adere à causa republicana, incorporando-se em massa na *Carbonária Portuguesa*. De 1908 em diante, sabe-se que trinta oficiais, desde o posto de guarda-marinha a almirante, trabalham com esta organização secreta. Nos navios e no Quartel dos Marinheiros - a grande unidade naval em terra - praticamente todos os sargentos e praças tinham feito a sua iniciação nas *Choças da Carbonária Portuguesa*². Em grupo conspiram, arquitectam planos de derrube da Monarquia, concebem operações para a cidade de Lisboa, nas quais os navios têm um papel fulcral e decisivo.

Na revolta naval de 1906, são as praças que detêm um papel activo. A revolta não tem um plano assertivo, não tem um objectivo concreto, uma liderança clara. Mas o descontentamento nas fileiras da Marinha vai continuar a aumentar como fogo em estopa. Nas primeiras páginas do relatório elaborado por Machado Santos sobre a Revolução de 5 de Outubro de 1910, ficamos com uma ideia, justamente, do clima de conspiração que se vivia na Marinha no Verão seguinte à revolta do “D. Carlos I”, em 1907. Escreve o revolucionário:

“Em Agosto de 1907 o capitão-tenente João José Lúcio Serejo Junior procurou-me na comissão de compras de Marinha, para me fallar sobre a marcha dos negocios publicos e o desaforo da dictadura de Franco.

*Mal imaginava então que, só 4 annos depois, se poderia levar à pratica o que n’esse momento se começou a esboçar.”*³

A ditadura de João Franco, um governo musculado e forte, cairá após o drama do Regicídio, em Fevereiro de 1908. Para o subs-



O posto de TSF da Casa da Balança.

tituir, no Governo que ficou conhecido por “Acalmação”, o jovem rei D. Manuel II escolhe o almirante Ferreira do Amaral, Par do Reino. Os estudos que se têm elaborado sobre esta nomeação, não realçam um aspecto que me parece bastante importante: é que o chefe de governo indigitado é um almirante, um oficial-general respeitado na Marinha, que tinha debelado sem derramamento de sangue a perigosa revolta naval de 1906.

Uma proposta que o ministro da Marinha se preparava para apresentar, nas cortes, nos inícios de 1910, era a extinção do Corpo de Marinheiros, colocando em seu lugar “*um simples deposito de praças de marinhagem, apenas constituído por recrutas e pelo pessoal que não ti-*



O Comissário Naval Machado Santos a cavalo junto dos revolucionários na Rotunda. Reprodução de um quadro de Alberto de Sousa.

*ver colocação a bordo*⁴, o que ilustra a desconfiança que havia em relação à Marinha e à sua mais que previsível actuação em caso de golpe militar.

É, sem dúvida, a Marinha um dos grandes bastiões do republicanismo. De todas as forças

militares era aquela em que o espírito de corpo mais se desenvolvera. Uma tradição que vinha de longe, e que se prendia com a vida a bordo e as missões muito próprias a que estavam afectos os navios da Armada. Era também esta força militar a que pugnava por mais meios, para defender o Império, que se revoltava pela humilhação do Ultimato, e que pensava que a Pátria estava em perigo, não havendo outra solução se não o derrube do regime. A vontade de revolta vingava igualmente pela influência das ideias e comportamentos da burguesia urbana entre os seus oficiais⁵.

A Marinha desempenhou um papel fundamental em todo o processo revolucionário que culmina com a implantação da República. O militar mais graduado dos revolucionários era o Almirante Cândido dos Reis, que participara na revolta fallhada de 1908 e que lidera todo o processo de planeamento militar da Revolução.

Sublinhe-se que o processo revolucionário que conduziu à implantação da República foi complexo e muito irregular. Muitos dos militares que deveriam participar nas operações para derrube da Monarquia acabaram por não se envolver. Apenas três unidades se mantiveram fiéis à causa republicana, o Quartel de Marinheiros, situado em Alcântara, Infantaria 16 e Artilharia 1. Dos três navios de guerra surtos no Tejo, dois apoiaram de imediato a revolução: os cruzadores “Adamastor” e “S. Rafael”. O cruzador “D. Carlos I”, o maior navio da esquadra, foi tomado de assalto pelos revoltosos, liderados pelo 2º Tenente José Carlos da Maia, tendo o comandante do navio, Álvaro Ferreira, ficado ferido diante dos revoltosos.

Concentrando-se as principais forças republicanas na Rotunda, os poucos oficiais que aí lideravam os revolucionários foram desistindo. Ficou apenas um: o Comissário Naval Machado Santos. O papel deste jovem oficial de Marinha foi de extrema importância para manter as forças, compostas por civis e militares, motivadas e coesas. A resistência na Rotunda

iria garantir o sucesso da Revolução. Mas para os republicanos assumirem o controlo da cidade era necessária a movimentação, na retaguarda das forças monárquicas, dos cruzadores que se encontravam no Tejo.

Os cruzadores “Adamastor” e “S. Rafael”, que estavam nas mãos dos republicanos, tomam posição frente de Alcântara, cerca das onze da manhã do dia 4; disparam mais de quarenta granadas sobre o palácio real, e atingem a cornija da capela das Necessidades e o próprio quarto de D. Manuel II; o mastro onde flutuava o pavilhão real é cortado. O bombardeamento provoca a fuga do rei e lança a confusão nas forças que defendiam o seu palácio. O resultado imediato foi o levantamento da pressão sobre o Quartel dos Marinheiros de Alcântara.

Cerca das 16 horas, os navios moveram-se outra vez no Tejo, e foram-se posicionar em

frente ao Terreiro do Paço, iniciando o bombardeamento do Rossio, onde estavam concentradas as forças monárquicas. O "S. Rafael", sob o comando do 2º Tenente Tito de Moraes, disparou dois tiros de artilharia ligeira, colocando em fuga a companhia da Guarda Municipal ali estacionada. Esta carga impede o prosseguimento dos ataques e do flagelo de artilharia à Rotunda pelas tropas fiéis à Monarquia, numa altura em que Machado dos Santos já comunicara com o cruzador "S. Rafael" confessando que lhe começavam a escassear munições para responder aos ataques vindos do Rossio. O Exército e a Guarda-Municipal tinham-se apercebido que estavam encurraladas, entre o fogo da Rotunda e os navios que aos rumos Norte-Sul dominavam o Tejo; na Baixa Pombalina a Carbonária dominava as ruas. Na manhã seguinte, o Quartel-general dos monárquicos enviou um emissário a bordo do "S. Rafael" para se render. Ao fim da manhã forças da Marinha lideradas pelo comissário naval Mariano Martins ocupam posições no Quartel-General e no Rossio.

Consolidado o triunfo da República, a maioria dos oficiais de Marinha declarou o seu apoio ao novo regime. Em suma, a Marinha, os seus homens e meios, tiveram um papel crucial na Revolução de 1910. Não será exagerado afirmar, que a intervenção desta força militar nos dias 4 e 5 de Outubro de 1910 foi o fiel da balança que fez pender a vitória para um dos lados, ainda que se tenha de ter presente a apatia da maior parte das unidades do Exército, que acabaram por não defender a Monarquia.

No seu relatório, Machado Santos escreve: "Liberais e mesmo republicanos, eram quase todos os oficiais da Armada, mas no Exército, não se dava o mesmo; [...]"⁶

Estaria este Oficial a transmitir uma realidade efectiva? Sem uma contabilidade que nos permita contestar as asserções de Machado Santos, há notícia que os oficiais da Armada: Ladislau Parreira, José Carlos da Maia, Tito de Moraes, Aníbal de Sousa Dias, José Mendes Cabeçadas Júnior, José Botelho de Vasconcelos e Sá, Henrique da Costa Gomes, Mariano Martins e João Fiel Stokler desempenharam um papel central no triunfo da Revolução de 5 de Outubro, ficando para sempre associados aos gloriosos dias de Outubro das hostes republicanas. São, efectivamente, os líderes de uma revolução em que participaram militares e muitos milhares de populares, oriundos das camadas médias e baixas da sociedade.

Há três factores importantes que contribuíram para o sucesso da revolta republicana que, na minha perspectiva, não se tem dado o devido relevo. Em primeiro lugar quem esteve na liderança, no enquadramento e na chefia do movimento revolucionário foram, na sua esmagadora maioria, oficiais da Marinha, que quando se tratou de ocu-

par posições e aceitar as rendições das forças monárquicas, avançaram com os militares da Marinha.

Em segundo lugar, os revoltosos tinham ao seu serviço o Posto Radiotelegráfico do Arsenal da Marinha (Casa da Balança), que havia sido inaugurado no início desse ano, e cujo encarregado da direcção do posto era, nem mais nem menos, que o 1º Tenente Ladislau



O Tenente Mendes Cabeçadas com os marinheiros do "Adamastor".

Parreira, o comandante das forças sublevadas, após a morte do Almirante Cândido dos Reis. Esse Posto, a crer nas notícias que foram divulgadas, participou no Movimento, desenvolvendo actividades que podem ter mudado o rumo dos acontecimentos a favor dos republicanos. No dia 4 fez ligações com o sul do Tejo, através do Posto Radiotelegráfico de Vale do Zebro, e entre o chefe dos revoltosos e o cruzador "S. Rafael" onde tinha embarcado o Tenente Ladislau Parreira.

Em terceiro lugar, registre-se que o Hospital da Marinha se encontrava de prevenção na noite de 3 para 4 de Outubro de 1910, apenas guarnecido com pessoal revolucionário desde o porteiro, enfermeiros, serventes, até médicos de serviço. Por ordem do médico da Armada Alexandre de Vasconcelos e Sá, dada no dia 3 de manhã, arranjaram-se trocas de serviço, ten-



Praça da Armada, em guarda, à porta do Banco de Portugal.

do a ordem sido cumprida acima de toda a expectativa. O laboratório de bacteriologia esteve funcionando toda a noite, como já tinha estado todo o dia 3, a esterilizar pensos para o serviço médico dos revolucionários. O Banco do Hospital, onde se socorreram todos os feridos que ali vieram nessa noite e dias seguintes, em nú-

mero de 50 marinheiros, soldados, polícias e populares, funcionou toda a noite de 3 para 4 sem que ninguém das pessoas entradas no hospital estranhas ao serviço pudesse notar a menor alteração de disciplina nem tão-pouco que no Hospital se encontravam ocultos mais de cem populares, alguns com explosivos.

Em resumo, a Marinha, ainda que não tivesse toda a sua esquadra disponível em Lisboa, foi a trave mestra do triunfo da Revolução do 5 de Outubro de 1910, ao disponibilizar os seus meios, estruturas, comando e militares.

II. OS HOMENS. UMA GERAÇÃO DE OURO

Foto cedida por Bruno Vicente

Um aspecto interessante de notar na composição do quadro humano na Marinha da 1ª República é a composição social dos seus quadros superiores. Repare-se que apenas 17% dos oficiais eram filhos de militares (no Exército essa percentagem subia para 60%); 13 % eram filhos de comerciantes (no Exército somente 4%)⁷; os res-

tantes não estavam de forma análoga associados a quaisquer tradições militares. Isto significa que a Marinha tinha nas suas fileiras homens que não dispunham de uma ligação muito forte às cúpulas da Monarquia. Estaria a Marinha Portuguesa mais próximo de uma força naval onde predominavam, no seu quadro de oficiais, militares vindos dos escalões baixos e médios da estrutura social portuguesa? Aparentemente era o que vinha acontecendo desde o fim do século XIX - não havia qualquer homogeneidade de classe nem imperava entre os oficiais superiores raízes aristocráticas ou mesmo da alta burguesia.

Esta realidade, que se vivia no seio da Instituição, permite-nos compreender porque é que a Marinha foi mais permeável às novas ideias políticas urbanas, para mais quando se confiava em duas grandes unidades terrestres no

tecido urbano de Lisboa: o Arsenal e o Quartel dos Marinheiros em Alcântara e tinha "quase" em permanência as suas maiores unidades navais fundeadas frente a Lisboa. Ao mesmo tempo que a Marinha está fortemente empenhada nas "campanhas de pacificação" em África, o sentimento nacionalista no seu interior é exaltado, sentindo os seus homens, que serviam o País e o Regime, a falta de meios para cumprirem as missões que lhes eram confiadas, e a falta de condições no interior dos navios, tal como os seus baixos salários.

O pessoal embarcado não ultrapassava os 4000 militares, incluindo alguma população local, nas colónias. Os oficiais representavam cerca de 740 indivíduos, estando embarcados, aproximadamente, 279. A maioria encontrava-se em terra nos vários comandos e serviços administrativos. Outra informação relevante é a relação entre oficiais combatentes e oficiais do quadro de auxiliares

do serviço naval. Em 1909, havia na Marinha 418 oficiais combatentes (56% do total) e 322 noutro tipo de funções, em áreas administrativas, número que representava 43 % do total. Em 1916, nas vésperas da Marinha entrar na Grande Guerra, o número de oficiais combatentes tinha descido para 339 (48,5% do total) e os que se encontravam em serviços de apoio já ascendiam aos 359 (representando 53% do conjunto). Ou seja, durante a 1ª República faz-se sentir a tendência para o crescimento do peso dos oficiais que se encontravam em serviços auxiliares e de apoio à esquadra⁸.

Os homens que durante a Primeira República estão à frente das fileiras da Marinha constituem uma geração de ouro da Instituição. Não é por acaso que no campo cultural, científico, ao nível do planeamento estratégico e das operações, esta época irá marcar todo o desenvolvimento da Marinha Portuguesa ao longo do século XX. Estamos perante uma geração que se envolve numa revolução política, e que tudo faz para que se criem as condições para se incrementar a modernização técnica e científica da sua Corporação e de Portugal.

Estes oficiais marcaram o seu tempo, dentro e fora da Instituição, parece restarem poucas dúvidas. **Henrique Quirino da Fonseca (1863-1939)**, **Jaime Leotte do Rêgo (1867-1923)**, **Carlos Viegas Gago Coutinho (1869-1959)**, **Abel Fontoura da Costa (1869-1940)**, **António Ladislau Parreira (1869-1941)**, **Vicente Bruto da Costa (1870— 1953)**, **Fernando Pereira da Silva (1871-1943)**, **Júlio Afonso Cerqueira (1872-1957)**, **Luís de Magalhães Corrêa (1873-1960)**, **António Pereira de Matos, António Machado Santos (1875-1921)**, **Aníbal Sousa Dias (1875-1961)**, **João Roby (1875-1904)**, **João Belo (1876-1928)**, **Alvaro Nunes Ribeiro (1878-1933)**, **José Carlos da Maia (1878-1921)** **José Botelho de Carvalho de Araújo (1880-1918)**, **Alfredo Botelho de Sousa (1880-1960)**, **Mariano Martins (1880-1943)**, **Tito Augusto de Morais (1880-1943)**, **José Mendes Cabeçadas Júnior (1883-1965)**.

Atente-se no aparecimento destes homens notáveis, que a Marinha e o país foi capaz de produzir e formar entre os anos finais da Monarquia e durante toda a 1ª República. Na sua grande maioria têm entre vinte a trinta anos no ano do Ultimato (1890), os restantes crescem já nesse ambiente de crispação social, crise política e económica e falência financeira do Estado monárquico, na viragem para o século XX. Muitos serão recrutados para funções políticas e administrativas; outros lançam-se na investigação científica; alguns dedicam-se à escrita e à investigação de temas históricos, marcando a historiografia portuguesa e reforçando a memória nacional; outras ainda vão alcançar os lugares de topo da Instituição onde se formaram, com base num trabalho de raciocínio estratégico e numa actividade operacional extraordinária. O número de oficiais de Marinha que desempenhou a função de Ministro na 1ª república é de 13%, não contabilizando os

muitos deputados e senadores do Congresso. A sua consciência social é arguta, as suas motivações cívicas e patrióticas ultrapassam meramente a sua afirmação corporativa, enquanto grupo de oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa. O seu nacionalismo cultural, o seu patriotismo inegociável, aliava-se uma crença desmedida no progresso da ciência e da sociedade e a um “*muito difundido ideário de matriz liberal ou democrático.*”⁹

Para toda esta geração, adquirira indiscutível autoridade os escritos e o pensamento do almirante americano Alfred Thayer Mahan (1840-1914). De facto, a obra de Mahan era de leitura obrigatória para estes homens, propiciando um utilíssimo e rico aparelho teórico¹⁰ na abordagem dos problemas e das temáticas de cariz estratégico e naval. As ideias do oficial americano assentavam em pressupostos



Um destacamento da Marinha passando no Rossio após a vitória republicana.

passou a ser estudado e compreendido. Refira-se que o almirante americano teorizava sobre as valências do poder naval ao serviço de uma comunidade de povos, dos cidadãos de uma República Federal (dos Estados Unidos). Nesse sentido, o ensino e o estudo do seu pensamento teve um impacte extraordinário na Marinha Portuguesa durante a 1ª República. Aliás, toda esta notável geração de oficiais, elencada em passo anterior, irá desenvolver o seu pensamento com base nos pressupostos mahanianos, discutindo ora na *Liga Naval*, ora no *Clube Militar Naval* e na *Sociedade de Geografia* o renascimento naval português, no sentido de serem atingidas as finalidades políticas nacionais definidas pelo Estado¹¹. O espaço de tempo que se estende de 1910 a 1926, é desse ponto de vista muito rico na Marinha Portuguesa, no plano da reflexão estratégica e política. Dois nomes, entre muitos outros que plasmaram o seu pensamento nos Anais do Clube Militar Naval e em outras publicações, são ainda hoje referência obrigatória nesses estudos: os almirantes Pereira da Silva e Botelho de Sousa. A sua obra como que se completa, estando recheada de um manancial de propostas e reflexões sobre o poder naval e o uso do mar por Portugal, enquanto comunidade atlântica.

Carlos Valentim
ITEN

Fotos: “A Revolução Portuguesa 1907-1910”, Machado Santos

que defendiam, em caso de conflito, o aniquilamento do poder marítimo dos inimigos, havendo para isso a necessidade de uma poderosa marinha de guerra, de projecção oceânica, claro está, para negar ao adversário o domínio de pontos estratégicos, impedindo-o assim de tomar uma acção decisiva, ao mesmo tempo que poderia manter livre e aberta a navegação e o comércio marítimo. O poder naval deveria servir, nesta perspectiva, para obter o controlo da actividade humana no mar, que tem, nessa óptica, uma influência decisiva em terra. Deveria ainda esse poder naval tornar-se um facilitador do desenvolvimento e da prosperidade das nações.

Uma das valências destas teorias era a de associar os assuntos nacionais e internacionais, formando um vasto campo de análise, no seio do qual o factor naval dispunha de um lugar proeminente. Em Portugal pensava-se, por exemplo, nomeadamente entre os quadros médios e superiores da Armada, ou em sectores a ela ligados, que a regeneração da esquadra fomentaria a produção de riqueza: dos recursos marítimos, industriais e agrícolas do país. E seria no domínio do mar que se encontrava a chave, a explicação para a ruína e o desastre de alguns impérios ou, pelo contrário, a glória e o poder de outros.

O uso dos conceitos apresentados por Alfred Mahan, estenderam-se tanto à percepção do presente como à forma no passado

Notas

¹ Citado por Joaquim Romero de Magalhães (2009), *Vem Aí a República 1906-1910*, Coimbra, Almedina, p. 41.

² Segundo Vasco Pulido Valente (1999), *O Poder e o Povo*, 3ª Ed. Lisboa, Gradiva, p. 87.

³ Machado Santos (1911), *A Revolução Portuguesa – Relatório*, Lisboa, Papelaria e Typografia Liberty, p. 17.

⁴ Marinha de Campos, “O Corpo de Marinheiros” *Jornal O Mundo*, 18 de Fevereiro, 1910, p. 1.

⁵ Rui Ramos (1994), “A Segunda Fundação (1890-1926)”, *História de Portugal* (Dir. José Mattoso), Volume Sexto, Lisboa, Circulo dos Leitores, p. 379-380.

⁶ Machado Santos, *Op. cit.*, p. 17.

⁷ Vejam-se os dados citados em Maria Carrilho, “Origens sociais do corpo de oficiais das Forças Armadas portuguesas ao longo do século XX”, *Análise Social* (1982-83) Vol. XVIII, pp. 1155-1164.

⁸ Estes números são referidos por A.H. Oliveira Marques (1991), *Nova História de Portugal*, Dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira, Vol. XI: *Portugal da Monarquia para a República*, Lisboa, Editorial Presença, pp. 458-461.

⁹ Como é salientado por Sérgio Campos Matos e Luís Aguiar dos Santos (2008), *A Marinha e a Cultura História em Portugal: Entre a Tradição e Modernidade (Século XIX-XX)*, Separata da *Revista de História das Ideias*, Vol. 29, p. 464. Todo este trabalho contribui para uma pertinente reflexão sobre o papel da Marinha na cultura e na sociedade portuguesa nos séculos XIX e XX.

¹⁰ Que possibilitava, por sua vez, uma interpretação da realidade coeva quer se tratasse da feroz competição entre poderes hegemónicos, que no mar mediam forças ou da própria situação interna - de completo descalabro e incúria em que haviam mergulhado as forças navais portuguesas - era analisada também à luz do modelo proposto por Mahan.

¹¹ Veja-se a este respeito a reflexão do Contra-almirante António Silva Ribeiro (2010), “Mahan e as Marinhas como instrumento político”, *Revista Militar*, nº 5, pp. 465-483.

TOMADAS DE POSSE

DIRECTOR DO IESM

● No passado dia 19 de Abril, teve lugar no Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), a cerimónia de tomada de posse do Director do Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM), VALM Luís Manuel Fourneaux Macieira Frago, que foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, General Luís Valença Pinto.

Após este acto solene, ocorreu no IESM a cerimónia de recepção e apresentação de cumprimentos ao VALM Macieira Frago, por parte dos Subdirectores, dos Coordenadores das Áreas de Ensino, do Chefe do Gabinete, do Chefe dos Serviços de Apoio, do Chefe do Gabinete de Planeamento e Programação, do Corpo Docente, e de uma representação de Sargentos, Praças e funcionários civis do Instituto. O VALM Macieira Frago sucede no cargo ao VALM Sabino Guerreiro.



O VALM Luís Manuel Fourneaux Macieira Frago, concluiu o Curso de Marinha em 1975. Serviu em diversas unidades navais, desde D/M's a FF's como chefe de serviço de navegação, de electrotecnia e imediato. Comandou os NRP's "Açor" e "Rovuma". Especializado em electrotecnia, frequentou o CGNG, o "Senior Course" do Colégio de Defesa da NATO, o CPOG e ainda diversos cursos de actualização e aperfeiçoamento de que se destacam os relacionados com a preparação para a recepção das Fragatas "Vasco da Gama". Fora da Marinha frequentou a Pós-graduação da Universidade Católica em Segurança e Defesa.

De entre cargos e funções desempenhadas, salienta-se o cargo de Ajudante de Ordens do ALM CEMA, e de Chefe das Secções de Segurança Militar e de Informações Estratégicas da Divisão de Informações do EMA. Participou no processo de integração das FF's "Vasco da Gama" na Marinha, na sua fase de preparação das guarnições enquanto oficial da então DSIT, e na organização interna dos navios como primeiro imediato desta classe. Desempenhou funções na Div. de Op's do EM Internacional da NATO, em Bruxelas, onde foi responsável pelo estudo e aconselhamento em matérias de política, planeamento e treino de gestão de crises, bem como da ligação do Colégio de Defesa ao Comité Militar da NATO. De 2002 a 2004 foi assessor do MDN e dos Assuntos do Mar onde teve oportunidade de exercer assessoria dos assuntos militares de Marinha e dos assuntos do mar. De JUN04 a NOV05, no MDN, ocupou o cargo de Subdirector Geral de Armamento e Equipamentos de Defesa, onde esteve encarregado dos programas de aquisição dos equipamentos para a Marinha. Foi Director do Serviço de Formação e comandante da Escola Naval.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

DIRECTOR DE NAVIOS

● Presidida pelo Superintendente dos Serviços do Material, realizou-se no dia 15 de Julho, na Direcção de Navios, a cerimónia de tomada de posse no novo Director, CALM EMQ Garcia Belo, que substituiu o CALM ECN Cunha Salgado. Assistiram à cerimónia familiares e amigos, camaradas do curso "João de Lisboa", para além de antigos directores, diversos oficiais gerais e superiores, bem como oficiais, sargentos, praças e civis que prestam serviço na DN.

Após a leitura da ordem, usou da palavra o novo director de navios que referiu:

"... Numa análise muito rápida da evolução da esquadra e da sua componente de direcção técnica no último século, constatamos que ocorreram importantes renovações com intervalos de cerca de 30 anos, a que se seguiu, sempre, uma reorganização da estrutura do material. Por outras palavras, a genética tem ditado a organização estrutural. Também agora, o início da exploração dos novos meios, aliado à redução dos recursos humanos disponíveis e a uma redefinição / adaptação dos processos, obrigam a uma reorganização interna, já iniciada, e que prosseguirá como uma das prioridades..."

...Para isso proponho que comecemos pelo princípio, tendo como principais desafios:

- Contribuir activamente para a edificação de uma esquadra sustentável ao longo do ciclo de vida;

- Planear a integração dos novos meios na Marinha, identificando as alternativas mais favoráveis e eficientes através de acordos de cooperação e medidas que visem a interoperabilidade de programas, conjunta e combinada, a redução do custo de ciclo de vida e o rigor no cumprimento do planeamento, incluindo o financeiro;

- Apoiar a integração e garantir o ciclo de manutenção dos submarinos da classe Tridente, unidades navais em que a DN passou a assumir as funções de ODT, através da Divisão de Submarinos;

- Manter os meios actuais de forma eficiente e eficaz, antecipando as situações, mas sobretudo, facilitando o diálogo e a tomada de decisões ao nível adequado, criando uma cultura de gestão de projectos, dinâmica e rigorosa;



- Promover uma parceria estratégica com o Arsenal do Alfeite, SA..."

No final, o VALM SSM proferiu uma alocução em que relembrou que a razão de ser da estrutura do Material é o apoio à esquadra e sublinhou a actuação da DN ao longo do ciclo de vida dos Navios. Chamou a atenção para a nova realidade decorrente da empresarialização do AA, tendo apontado a necessidade imperiosa de garantir o sucesso da solução encontrada, no que diz respeito ao relacionamento com a Marinha, que deverá ser considerada mais como numa parceria do que um simples relacionamento contratante contratado. Reafirmou a necessária articulação com a DA e o contacto permanente com a estrutura operacional,

designadamente com a Flotilha e a Esquadrilhas.

O CALM EMQ José Luís Garcia Belo, natural de Lisboa, foi admitido na EN onde concluiu o curso de EMQ Foi adjunto do chefe do Serviço de Máquinas no NH "Almeida Carvalho", chefe do Serviço de Máquinas e Electricidade do D/M "Rosário", 2º de Máquinas da FF "Alm Magalhães Corrêa", chefe do Serviço de Máquinas e Limitação de Avarias do NRP "Shultz Xavier" e chefe do Departamento de Propulsão e Energia da FF "Cte Hermenegildo Capelo". Participou em regatas oceânicas no NRP "Vega". Iniciou a formação para o desempenho das funções de Chefe do Serviço de LA da futura FF "Vasco da Gama", tendo acompanhado a construção e as provas de mar como elemento da 1ª guarnição. Como CTEN assumiu as funções de Chefe de Departamento tendo cumprido o primeiro *Basic Operational Sea Training*, em Portland, Reino Unido e, também, o primeiro período na SNFL dos navios desta classe.

Depois de frequentar o CGNG foi colocado na DN, assumindo as funções de coordenador das fragatas. Foi professor de Máquinas Marítimas na EN. Mais tarde na DN foi chefe de Divisão de Técnicas Sectoriais, chefe dos Departamentos de Manutenção e de Construções, tendo também sido o responsável pelo programa de substituição das FF's "Cte João Belo".

Frequentou o CCNG e o CPOG 2007-2008. Em 2009 foi subdirector de Navios. Tem uma pós-graduação em Engenharia de Manutenção (ISQ) e o Mestrado em Transportes no Instituto Superior Técnico.

Ao longo da sua carreira foi agraciado com vários louvores e condecorações.

Vice-almirante António Ladislau Parreira

Um Herói da República Esquecido

A Marinha contribuiu decisivamente para o êxito do movimento revolucionário que levou à instituição da República em Portugal, não só através da intervenção de algumas das suas unidades navais, cite-se o caso dos cruzadores “Adamastor” e “S. Rafael”, como também de unidades em terra, cujo o exemplo mais significativo foi o Corpo de Marinheiros, sediado no Quartel de Alcântara e então liderado pelo 1º tenente Ladislau Parreira.

António Ladislau Parreira, nascido na vila alentejana de Serpa em Outubro de 1869, após frequentar o Colégio Militar alistou-se na Armada, como aspirante de Marinha, em Novembro de 1888. A partir de 1891, ainda aluno da Escola Naval, esteve embarcado primeiro na corveta “Mindelo”, em trânsito para Moçambique e depois na canhoneira “Limpopo”, em serviço na Divisão Naval da África Ocidental, regressando a Lisboa em Novembro de 93 e promovido a 2º tenente em Dezembro desse ano.

Após um curto período na corveta “Vasco da Gama”, em águas do Continente, inicia as suas comissões no Ultramar que, com pequenas interrupções, irão durar cerca de uma década. Logo de Março a Maio de 1894 integra a coluna de operações que na Guiné pacífica a ilha de Bissau, então teatro de uma revolta indígena, tendo sido pela sua acção nesta campanha agraciado com o grau de cavaleiro da Ordem Militar de Torre e Espada. Embarca a seguir na corveta “Afonso de Albuquerque” que, em fins de 1894, vai reforçar a Divisão Naval da África Oriental e Mar da Índia, já que tinha deflagrado uma rebelião no distrito de Lourenço Marques. A corveta transporta, de Mayotte para Moçambique, o recém nomeado Comissário Régio António Ennes que mais tarde enaltece a acção da Marinha durante as campanhas de pacificação naquele território, designadamente no livro da sua autoria “A Guerra de África em 1895”. A guarnição militar em Lourenço Marques era escassa tendo sido necessário recorrer ao pessoal dos navios para colaborar na defesa da cidade. Assim, o 2º tenente Ladislau Parreira comandando um pelotão de marinheiros da

“Afonso de Albuquerque” guarnece postos militares na capital de Moçambique, de 27 de Janeiro a 7 de Fevereiro de 1895, tendo sido novamente condecorado com a Torre e Espada por feitos em campanha. Embarca depois em águas moçambicanas



Ladislau Parreira – 2TEN.

nas canhoneiras “Rio Lima” e “Cuanza” e na corveta “Rainha de Portugal”, tendo regressado a Lisboa em Junho de 1896.

Mantém-se em situações de embarque no Continente, nomeadamente no “Fluminante”, navio de treino e instrução do pessoal torpedeiro. Foi o primeiro navio da Armada que lançou torpedos Whitehead

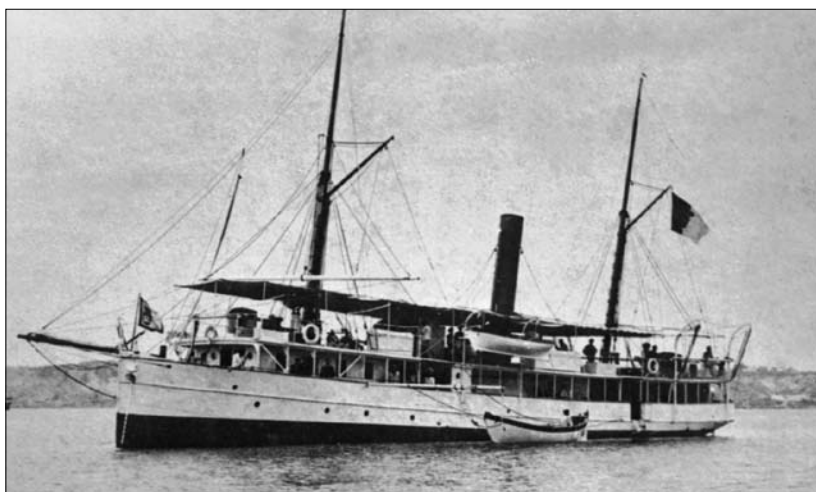
do Zambeze, comissão que seria interrompida, de Outubro de 99 a Setembro de 1900, quando se especializa em artilharia na respectiva escola – a fragata “D. Fernando II e Glória”, fundada no rio Tejo.

Novamente em Moçambique, em Fevereiro de 1901, tem o seu primeiro comando, o da canhoneira “Óbuz” da Esquadilha de Lanchas do Zambeze e a partir de Novembro o do vapor “Baptista de Andrade”.

Terminada a sua terceira permanência em Moçambique é promovido a 1º tenente em Janeiro de 1902 e embarca no cruzador “Rainha D. Amélia”, o primeiro navio de casco de ferro construído no Arsenal da Marinha em Lisboa, tendo estado em Junho presente em Spithead quando das cerimónias de coroação do Rei Eduardo VII.

Em Dezembro integra a missão naval que assiste em Livorno à reconstrução do cruzador “Vasco da Gama”, ficando encarregado da sua artilharia. O navio termina os fabricos em Dezembro, regressa a Lisboa para logo largar, em Fevereiro de 1904, com destino à Estação Naval de Macau. Após prestar serviço em Angola, na Guiné e cumprido três comissões em Moçambique o recém promovido 1º tenente Ladislau Parreira vai conhecer o Extremo-Oriente, tendo visitado portos do norte da China e permanecido dois meses em Xangai, numa ocasião de instabilidade política local.

Em fins de 1904 é colocado na 2ª Repartição da Direcção Geral da Marinha mas por limitado tempo já que em Janeiro de 1906 assume, em Angola, o comando do vapor “Salvador Correia”, cumprindo missões de transporte de pessoal e de malas de correio ao longo da costa de Angola, nomeadamente em Maio de 1906 na movimentação de forças militares em auxílio do governador do Congo quando da pacificação de povos sublevados. Em Novembro desse ano é exonerado da Divisão Naval do Atlântico Sul e passa em comissão civil ao serviço do Governo Geral de Angola, tendo durante



Vapor “Salvador Correia” fundeado em Moçâmedes em 1906.

um ano procedido a trabalhos hidrográficos naquela província.

Em Novembro de 1907 termina a sua última comissão no Ultramar. Dos 14 anos de oficial dez tinham sido cumpridos

um ano procedido a trabalhos hidrográficos naquela província.

Em Novembro de 1907 termina a sua última comissão no Ultramar. Dos 14 anos de oficial dez tinham sido cumpridos

com distinção em África e no Extremo-Oriente, comandado três navios e duas vezes agraciado com a Torre e Espada. Estava-se perante uma brilhante carreira naval.

Em Fevereiro de 1908 volta à fragata "D. Fernando", agora no cargo de instrutor de Artilharia, especialização obtida, como referido, oito anos antes.

Em Abril do ano seguinte é colocado na Administração dos Serviços Fabris e especializado em oficial torpedeiro na Escola Prática de Torpedos e Electricidade. A Marinha efectuava então as suas primeiras experiências de comunicações por TSF, tendo sido, em Fevereiro de 1910, encarregado da direcção do Posto de Telegrafia Sem Fios do Arsenal da Marinha que, localizado na Casa da Balança, em 16 desse mês estabelece, com o Posto de Vale de Zebro, na Escola Prática de Torpedos e Electricidade, as primeiras comunicações por TSF em Portugal em moldes definitivos e regulares.

Entretanto a situação política portuguesa vinha-se deteriorando. O desenvolvimento dos ideais republicanos era uma realidade e por consequência a Monarquia vivia os seus derradeiros tempos. A Marinha de Guerra se por um lado se mantinha fiel às suas tradições por outro, em parte devido ao seu permanente contacto com outros povos e outras culturas, estava aberta a novas ideias e regimes políticos, acontecendo que muitos dos seus oficiais, não obstante possuírem distintíssimas carreiras, preferiam a República ao regime monárquico. O tenente Ladislau Parreira era um desses oficiais.

Seria o Comandante das Forças de Marinha que aderiram ao movimento revolucionário do 5 de Outubro.

Ao testemunho do Comissário Naval Machado Santos, que descreve em pormenor a actuação da Marinha durante os acontecimentos de Outubro de 1910, pertencem as transcrições que se seguem.

À uma hora e dez minutos da madrugada do dia 4, a porta do jardim do Quartel de Marinheiros de Alcântara foi aberta por convência com o pessoal que ali prestava serviço dando passagem ao 1º tenente Parreira acompanhado de alguns militares e civis. Depois de desarmada a sentinela quatro oficiais são presos. O 1º Comandante Almirante Viana é intimidado a render-se: este responde fazendo fogo com a sua pistola, ferindo 3 homens. O Almirante C. M. Pereira Viana reco-



Visita do Presidente Dr. Teófilo Braga ao Quartel de Marinheiros em 15OUT1910, para agradecer a acção da Unidade quando da Implantação da República, tendo à sua esquerda o 1TEN Ladislau Parreira.



O CMG Ladislau Parreira exortando os recrutas no Juramento de Bandeira no Quartel de Marinheiros, em 13MAI1911.

lhe a casa ferido. A este tempo já o 2º Tenente Tito Moraes se havia ligado aos revoltosos. É relatada depois a tentativa gorada do Corpo de Marinheiros de assaltar o Palácio Real, travando na rua 24 de Julho um renhido combate



O CMG Ladislau Parreira entregando o comando do Corpo de Marinheiros em 15JAN1913.

com Infantaria 1. O Corpo mal municiado recolhe ficando os marinheiros bloqueados por Cavalaria 4, Infantaria 1, Caçadores 2 e Guarda Municipal. Parreira tendo-se cercado por forças muitíssimas superiores destacou o 2º tenente Tito Moraes para o comando do S. Rafael e ordenou que este navio e o Adamastor bombardeassem o Paço Real. Depois, a fim de fazer a junção com a Força de Rotunda, retirou toda a sua gente de Alcântara para bordo dos dois navios.

Por breves horas o quartel ficou defendido por civis até que na tarde do dia 4, pelas 6 horas aproximadamente, o capitão-tenente Álvaro Andreia, entrando no quartel tomou a direcção de defesa.

Como se constata a actuação do tenente Ladislau Parreira foi crucial para o êxito do movimento revolucionário que, posteriormente, veio a ser consolidado com a adesão do cruzador "D. Carlos I", da Esquadilha de Torpedeiros de Vale de Zebro e das restantes unidades navais surtas no Porto de Lisboa.

Logo em 10 de Outubro, por determinação ministerial provisória é nomeado Comandante do Corpo de Marinheiros e do Quartel de Alcântara, e em 15 do mesmo mês nomeado para fazer parte da Comissão para apresentar um projecto da Bandeira Nacional. Estas nomeações demonstram o elevado prestígio então por si alcançado.

É publicamente reconhecida a sua notável contribuição para a instauração da República, pois em Decreto em 18 de Novembro o Governo da República Portuguesa tendo na mais alta consideração o feito heróico dos oficiais da Armada que nos dias 4 e 5 de Outubro findo, deram as mais exuberantes provas de valentia, coragem e amor pátrio, concorrendo pelo seu procedimento digno e alevantado para a disciplina

e o êxito feliz do movimento revolucionário de que resultou a proclamação da República, e perfeitamente de acordo com a opinião pública e tendo em atenção as declarações públicas e particulares expostas pelo commissário naval de 2ª classe António Maria de Azevedo Machado Santos e relegando por isso para as constituintes a devida recompensa pelos relevantes serviços que prestou á causa da República, faz saber que em nome da República decretou, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1º É promovido a capitão de mar e guerra o primeiro tenente António Ladislau Parreira

De notar ter sido o primeiro de uma relação de oficiais que foram distinguidos e a

recompensa pelos serviços prestados a de maior significado.

Resiste então a permanentes pressões para enveredar pela política, meio em que dispunha de total confiança, como é provado quando das suas nomeações, em Junho de 1911 para deputado à Assembleia Constituinte pelo círculo de Lisboa, por imposição do Directório Republicano e em Agosto para o Senado do Congresso da República, quando da criação desta Câmara. *A sua acção. nas duas Câmaras fez-se notar exclusivamente nas comissões parlamentares para que foi eleito, sendo sua preocupação máxima o desenvolvimento da Marinha.* Esta opção será firme durante todo o resto da sua vida.

Em Janeiro de 1913 é nomeado para a Comissão encarregada de estudar a reorganização da Escola de Torpedos e Electricidade e em Março é louvado *pela muita competência e dedicação que manifestou no desempenho do cargo que lhe foi cometido.*

A partir desse mês tem a última comissão de embarque, é o seu quarto comando no mar – o do cruzador “Vasco da Gama”. Até ao fim de 1913 este navio com os cruzadores “Almirante Reis”, “Adamastor” e “S. Gabriel”, o contra-torpedeiro “Douro” e dois torpedeiros constituem a Divisão Naval de Instrução e Manobra que realiza vários exercícios, quer em conjunto quer individuais, nos mares do Continente e dos Arquipélagos da Madeira e dos Açores.

Em Dezembro de 1913 passa a prestar serviço na Majoria General da Armada, para em Março de 1915 ir comandar a Escola Prática de Torpedos e Electricidade, onde se tinha especializado e exercido as funções de instrutor. Posteriormente será nomeado Presidente da Comissão Técnica do Serviço de Electricidade e Torpedos.

Desde fins do século XIX era intenção da Marinha transferir o velho Arsenal da Ribeira das Naus para a margem sul do Tejo. Razões várias, especialmente derivadas da complexa situação política da época aliada



VALM Ladislau Parreira.

a limitações de ordem financeira, tinham inviabilizado este projecto que foi facilitado com a transferência para a Marinha, em 1918, das propriedades reais do Alfeite, também conhecidas pelas “Sete Quintas”, por decreto do Presidente Sidónio Paes, sendo Ministro da Marinha o Comandante Carlos da Maia.

Foi então criada, em Janeiro de 1920, a Junta Autónoma das Obras do Novo Arsenal da Marinha tendo em Fevereiro desse ano assumido a respectiva presidência o Vice-Almirante Ladislau Parreira, oficial-general desde Agosto de 1917.

Vários foram os obstáculos que o Almirante teve que superar, desde a resistência por parte dos arsenalistas em serem transferidos do centro da capital para a isolada e distante Quinta do Alfeite, até às sequelas da guerra recém terminada e à permanente instabilidade política. Logo em Junho de 1922 requere ao Ministro da Marinha a sua exoneração, já que sente uma certa indecisão do Governo em concretizar o projecto. Esta solicitação não lhe é satisfeita reiterando o Ministro a sua total confiança e apoio. Os problemas vão sendo resolvidos perante a perseverança e determinação do Presidente da Junta que, com a atribuição das reparações de guerra por parte da Alemanha, consegue, em 1927, a abertura de um concurso internacional para a construção do Arsenal do Alfeite, obra que vai superintender.

Em Junho de 1928 é exonerado do cargo a seu pedido, deixando nessa data a efectividade do serviço. Tinha sido oito anos de intensos trabalhos e lutas constantes para que a transferência do Arsenal se iniciasse. Foi de certo com enorme satisfação que esteve presente, quando da inauguração do seu Arsenal, em 3 de Maio de 1939, Dia da Marinha.

Em 17 de Novembro de 1941 falecia em Lisboa o Vice-Almirante António Ladislau Parreira, notável *herói da República*, injustamente um dos menos referidos. Contrariamente ao que aconteceu com tantos outros, repetidamente recusou usufruir as amplas benesses que lhe foram oferecidas pelo novo regime. Secundarizando a actividade política considerou sempre prioritária a sua carreira naval, servindo de um modo exemplar a Marinha, independentemente do sistema político vigente.



J. L. Leiria Pinto
CALM

ACADEMIA DE MARINHA



PLANEAMENTO DE SESSÕES

“A Investigação Científica no Espaço Marítimo Português: diferentes perspectivas”:

6 OUT – “CIMAR” – Laboratório Associado: Procura do conhecimento e da sustentabilidade do Oceano”: Prof. Doutor João Coimbra

12 OUT – “Instituto Hidrográfico: O conhecimento do mar no oceano de amanhã: CMG EH Carlos Ventura Soares

Lançamento da obra *Uma vida a sorrir* do Com^{te} Dr. Serra Brandão

7 OUT – “O Ensino do Direito Internacional Marítimo na Escola Naval”
Com^{te} Dr. Manuel Primo de Brito Limpo Serra

Sessão Solene “A República e a Marinha”:

19 OUT – “As comemorações do centenário da República” – Dr. Artur Santos Silva
– “Os oficiais da Marinha e a República” – Prof. António Ventura
– “A anarquia dos conceitos e a exigência da segurança”
Prof. Doutor Adriano Alves Moreira

2 NOV – “Os Sakalava de Madagascar em Moçambique – ataques às ilhas de Querimba e Terras firmes adjacentes, entre 1800-1817 e suas implicações”
Prof. Doutor Carlos Lopes Bento

3 NOV – Inauguração da Exposição de Artes Plásticas
“O Mar e Motivos Marítimos”

“Da tomada de Goa aos nossos dias”:

9 NOV – “Evocação histórica”

Prof. Doutor João Paulo Azevedo de Oliveira e Costa

16 NOV – “Goa em meados do séc. XX” – Prof^a Doutora Raquel Soeiro de Brito

23 NOV – “Goa depois de 1961” – CTEN Adelino Braz Rodrigues da Costa

4^o Seminário da secção Gestão e Ordenamento das Actividades Litorâneas sob o tema “Potencialidades e recursos do espaço marítimo português”:

30 NOV – Prof. Doutor Henrique Souto – CMG RH Carlos Ventura Soares

– Prof. Doutor Fernando Barriga – Prof. Doutor Ricardo Serrão Santos

– Alm. José Manuel Castanho Paes

7 DEZ – “Os marinheiros na presidência da Sociedade de Geografia de Lisboa”

Prof. Cat. Luís Aires-Barros

14 DEZ – “Revisitar as Comemorações Henriquinas – o importante papel da Armada”
Dr. João Abel da Fonseca

Saúde Naval em ambiente de guerra

A Marinha no hospital multinacional ROLE 3, Afeganistão

2ª PARTE

EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

O Hospital Médico-Cirúrgico, ROLE 3, KAIA, apresenta características que, à partida, aliciam o desenvolvimento da actividade profissional nomeadamente, a colaboração mais estreita entre especialistas de várias nações, a mais profícua troca de experiências quer intra quer inter-serviços e sobretudo, permite a prestação de cuidados de saúde de forma especializada e diferenciada num cenário de Guerra com um carácter humanitário indubitável.

A barreira linguística entre profissionais de saúde foi ultrapassada naturalmente utilizando os meios informáticos e os termos técnicos usuais inerentes à prática clínica diária. No caso dos doentes e familiares afegãos, foi facilitada pela presença de médicos tradutores da mesma nacionalidade.

Apesar das diferenças e das pressões de cada um dos contingentes para ser “o melhor” a equipa internacional multidisciplinar a trabalhar no hospital de KAIA teve sempre como objectivo último satisfazer as necessidades de saúde dos doentes: Militares da ISAF (nacionais e estrangeiros); Forças de segurança afegãs (exército e polícia); Civis (afegãos ou estrangeiros ao serviço da ISAF). A prioridade de assistência era para os militares ISAF e a restante capacidade para os militares da ANA, Polícia Afegã e em última instância aos civis (estes por ordem de prioridade: homens, crianças do sexo masculino e mulheres).

No Hospital, sabíamos que a primeira rotação da nação portuguesa tinha tido um desempenho excelente e superado os objectivos a que se propôs, competia agora à nossa equipa continuar esse trabalho. Da nossa adaptação, espírito de equipa e camaradagem resultou a forte motivação para continuar o trabalho iniciado com tão bom ou melhor desempenho. Reconhecemos ao longo do tempo o verdadeiro significado das palavras um por todos e todos por um e tolerância em prol desta nação que tão hon-

rosamente representávamos. Nunca deixamos de ver a equipa como um todo, disponibilizada incondicional para o trabalho e na partilha dos bons e dos maus momentos. Aprendemos todos os dias com humildade a reconhecer os nossos erros assim, conseguimos corrigi-los e ter o reconhecimento e respeito de todos. A nossa união foi favorecida pelas adversidades por que passamos diariamente que, mais não foram, que desafios ultrapassados.

Cedo nos percebemos da enorme rotatividade de profissionais de saúde durante o período da nossa missão, como tal, criámos na Enfer-

idade pediátrica) e também, pelas características do próprio serviço que recebia doentes provenientes da emergência, do bloco operatório, da unidade de cuidados intensivos e do ROLE 1 (consulta externa de todas as especialidades incluindo oftalmologia). Durante a Missão foram observados em internamento um total de 390 doentes. A prioridade da nossa acção no Hospital era direccionada aos militares ISAF (44% dos doentes observados).

A componente humanitária da Missão foi sentida com internamento de civis afegãos (39% dos doentes observados). Destes, salientamos o facto de 18% serem crianças e apenas 12% mulheres.

A grande maioria dos doentes era do sexo masculino o que obrigou à gestão das vagas de enfermagem e, em particular quando se tratavam de crianças, ao internamento conjunto de um familiar acompanhante. Pelo exposto, a taxa de ocupação da Enfermagem foi sempre, durante os quatro meses, próxima dos 100%.

As patologias mais frequentes eram do foro da traumatologia e cirurgia. Na área médica os casos foram poucos mas bons! Entre outros, nos militares distinguiram-se as séries de litíases

renais que apareciam no Inverno sob forma de cólica renal ou complicadas de infecções renais (pielonefrites), um caso suspeito de Febre hemorrágica Crimeia e do Congo que felizmente não se confirmou, um caso de trombose venosa cerebral, um tumor hepático e um enfarte agudo do miocárdio com indicação para trombólise, tendo a equipa médica portuguesa sido pioneira a avançar no hospital com este procedimento que decorreu sem intercorrências e com excelente resultado final.

No início, face às características da população civil afegã, esperávamos resistência à observação dos homens por uma médica, menos obstáculos na observação das mulheres mas este fenómeno cultural não se verificou, primeiro porque as mulheres dificilmente tinham acesso aos cuidados de saúde, segundo porque



Cerimónia de recepção medalha da NATO.

maria (local onde estávamos em maioria) protocolos de actuação (para a hiperglicemia, anticoagulação e dor), um processo clínico e de enfermagem onde constavam os símbolos da equipa médica portuguesa para além da francesa já existente e, as notas de alta passaram a ser todas informatizadas. Esta organização permitiu visivelmente uma melhor integração dos novos elementos.

ACTIVIDADE DESENVOLVIDA

Na **enfermagem** a saúde naval esteve muito bem representada. A actividade diária na enfermagem difere da realizada nos Serviços de Medicina Interna pelas características dos doentes: são sobretudo vítimas de trauma (ortopedia/cirúrgica) com idade média 30 anos (alguns em



Grávida com queimaduras graves tratada na Enfermagem.



Jamshid: o primeiro de muitos desafios.



Kaiss, sete anos, morreu com infecção grave.

sendo a equipa de enfermagem maioritariamente do sexo feminino os homens constatavam que não tinham alternativa e a sua condição física não favorecia a criação de grandes óbices de relação médico-doente.

Apesar de tudo, nas visitas médicas realizadas diariamente às 8h da manhã, a equipa médica multidisciplinar procurava que a abordagem aos doentes fosse sempre de encontro à forma que menos compromettesse o doente, isto é, por exemplo, se o penso fosse feito por uma enfermeira a um homem os médicos do sexo masculino seriam quem mais se aproximava e procediam ao exame objectivo, o reverso sucedia no caso das mulheres. Das mulheres observadas salientamos pela sua severidade uma vítima de uma explosão de gás na sua residência, estava grávida e apresentava queimaduras nas mãos e face. O seu tratamento foi, ao contrário do que estamos habituados, exclusivamente na enfermagem não tendo tido acesso aos Cuidados Intensivos. Por necessidade imperiosa de vagas na sequência de um MASCAL, foi para casa ainda a fazer os pensos e guardamos na memória o ar desesperado do marido, militar afegão, quando a mesma teve alta. Felizmente tudo correu bem.

As crianças foram o nosso principal desafio emocional e clínico. Quase todas vinham com um ar triste, fechado e de sofrimento, entravam na enfermagem muito assustadas e sempre apreensivas em relação a tudo e a todos. Os tradutores nestes casos também não nos ajudavam muito pois a garantia de comunicação estava comprometida, eles eram Pashtun falavam Dari (idioma oficial) mas nem todas as crianças falavam Dari. Para ultrapassar este obstáculo, a equipa médica adoptou a "língua gestual universal dobrada em português", isto é, com expressões gestuais, algumas palavras-chave em Dari e o restante em português, procurámos um equilíbrio que resultou na perfeição.

As patologias mais frequentes nas crianças foram do foro traumatológico. Destes salientamos o caso do Jamshid, internacionalmente conhecido pois todas as televisões que nos visitaram e todas as nacionalidades em KALIA (mais de 40) o acolheram com ternura e se interessavam pela sua história de vida. Tratava-se de uma criança vítima de um ataque com um rocket de que resultou uma amputação traumática de um membro e uma queimadura grave na região abdominal. Depois de dois meses internado no nosso serviço, após tratamento cirúrgico e estabilização na UCI, começou a andar e a falar connosco fruto da estimulação diária de todos os elementos da equipa portuguesa, o sucesso foi tal, que dois meses após o início desta recuperação fomos obrigados a alertar a direcção do hospital para o reforço de vigilância das entradas e saídas do próprio hospital, porque já era praticamente impossível que o Jamshid não seguisse os nossos passos e não estivesse à porta da lavandaria,

junto do refeitório, a fazer corridas com a sua cadeira de rodas no exterior do hospital enfim, a gozar de uma liberdade muito própria de todas as crianças e que, neste cenário acresce de

Quem exerce Medicina sabe que esta arte é igual em qualquer recanto do mundo, espera sempre um resultado final positivo e, não está habituado a muitas reservas de escolha terapêutica desde que fundamentada. Neste cenário o insucesso terapêutico é duro mas é uma realidade. Por exemplo, na área médica, para a infecção dispúnhamos de cinco antibióticos, para a hipertensão dois anti-hipertensores e para a diabetes apenas de insulina. Na área cirúrgica os internamentos para cirurgias de colocação de próteses da anca eram realizadas se as famílias comprassem a prótese a ser substituída. Nas crianças esta reserva foi mais angustiante e frustrante, fez-nos lutar contra o tempo de forma avassaladora, horas e horas de estudo e investigação, inúmeros contactos com vários países para pedir fármacos, envio de amostras de líquidos orgânicos para França e para laboratórios em Cabul para poder fazer o diagnóstico, mas o esforço foi em parte recompensado, Portugal enviou-nos o factor VIII (constituente do sangue) vital para uma criança de cinco anos hemofílica; e, infelizmente um dos nossos óbitos foi o de uma criança de sete anos com uma provável tuberculose multirresistente cujo teste de resistência aos antibióticos, enviado para Cabul, nunca soube. O outro óbito, foi de um militar afegão já internado à nossa chegada, com uma lesão cutânea axilar que infectou e depois de operado consecutivamente após enxerto de pele fez um quadro de infecção generalizada vindo a falecer na UCI.

Para além da missão clínica, a equipa médica foi sensível aos problemas sociais dos doentes internados, apesar de os afegãos serem pessoas com um grande sentido de família e não deixarem ninguém no hospital após alta à espera de lar por exemplo, não reuniam, na maior parte das vezes, condições para levar os seus familiares até às próprias casas. Tomamos a iniciativa de tentar arranjar uma cadeira de rodas; arranjamos junto de várias nações roupa para agasalho nos dias mais frios e demos comida, a que podíamos dar (apesar de ao início todos aceitarem com relutância o comer, facilmente se habituavam).

No internamento conseguimos para além dos brinquedos para as crianças, um DVD e filmes educativos para as entreter durante a estadia que, para muitos era longa.

No **laboratório** e na **fisioterapia** a saú- de naval também esteve muito bem representada como demonstram os resultados obtidos ao longo da missão. Foram realizadas 12800 análises, com uma média mensal de 400, sendo em média requisitados sete parâmetros laboratoriais por dia. Os principais parâmetros laboratoriais requisitados foram: Hemograma; Bioquímica; Tipo de sangue; Bacteriologia. Na fisioterapia realizaram-se um total de 1908 tratamentos.



MÊS	Interna	Externa	TOTAL PARCIAL
NOVEMBRO	30	30	60
DEZEMBRO	45	45	90
JANEIRO	60	60	120
FEBREIRO	45	45	90
MARÇO	60	60	120
ABRIL	45	45	90
MÁIO	60	60	120
JUNHO	45	45	90
JULHO	60	60	120
AUGOSTO	45	45	90
SETEMBRO	60	60	120
OCTUBRO	45	45	90
NOVEMBRO	60	60	120
DEZEMBRO	45	45	90
TOTAL	12800	12800	25600

riscos que eles mais do que ninguém ignoram e enfrentam sem receios.

O Jamshid foi o primeiro de muitos meninos a convalescer connosco. Realçamos o facto de ele e todas as outras crianças terem pegado nas canadianas pela primeira vez e, sem saberem bem para que serviam, usaram-nas numa primeira abordagem como arma e só depois perceberem que aquele objecto era de auxílio para marcha.

INCIDENTES DE GUERRA

O destacamento médico português participava com um esforço adicional na constituição das equipas de Crash and Rescue do hospital. Existiam três equipas (Med1, Med2, Med3), cada uma constituída respectivamente por um médico, um enfermeiro e um condutor, com turnos de 24 horas. O Med 1 tinha uma prontidão de cinco minutos e dava apoio em caso de acidente na pista de aterragem ou de alguma emergência no perímetro da base. A equipa Med2 fazia os transportes electivos dos portões da base para o hospital, enquanto a equipa Med3 concretizava as evacuações de, e para os helicópteros, bem como do hospital para os portões da base. Esta tarefa era de duplo risco por dois fortes motivos: primeiro a transferência dos doentes nos portões da base para veículos civis facilitava os ataques insurgentes; segundo os doentes a transportar eram de elevada complexidade e, em muitas das circunstâncias instáveis. Apesar das condições de segurança individual (colete, capacete e arma) as condições eram quase sempre adversas e a ameaça constante.

Perante a ocorrência de eventos multivítimas, era activado no Hospital o plano MASCAL. Neste plano de emergência todos os recursos humanos do hospital eram canalizados para o Serviço de Emergência. No mês de Janeiro assistimos à mudança de direcção do Hospital, nesta altura o plano pré-delineado com atribuição de tarefas a cada um dos elementos do hospital foi alterado com o cunho do destacamento médico português mantendo-se como linhas estruturais inalteráveis os tempos de prontidão, cinco minutos para os elementos de triagem e vinte minutos para todos os restantes elementos bem como, a organização de canais de distribuição de doentes conforme a gravidade das vítimas recebidas. Nesta fase os profissionais portugueses eram os eleitos para assumir todos os postos fulcrais de actuação. Estes postos não eram estáticos, assim, todos os enfermeiros e socorristas da enfermaria eram distribuídos inicialmente pela triagem e emergência para recepção das vítimas em perigo de morte ficando a enfermaria com os requisitos mínimos; os dois médicos também ocupavam duas boxes na urgência e, quando a situação já se encontrava controlada (doentes estabilizados) todo o staff da enfermaria voltava ao internamento no sentido de manter estáveis os doentes trazidos do Serviço de Emergência em condições menos graves de forma a assegurar e melhorar os estados clínicos das vítimas.

Era uma organização planeada mas em mutação constante consoante as necessidades de adaptação dos novos profissionais que acabavam de chegar e ainda não estavam integrados.

Como se percebe nestas situações evitar a confusão, ausência de estratégia e coordenação de desempenho exigiu um enorme esforço da equipa. Salientamos o facto de no nosso

10º dia de missão ter havido um MASCAL e, sabendo apenas os nossos postos, exercemos a nossa acção de forma serena e com muito profissionalismo.

Dos incidentes ocorridos em Cabul, de onde recebíamos a maioria dos eventos multivítimas,



Vítima de guerra, 2 anos, em paragem respiratória, chegou ao colo de militares americanos. Sobreviveu!



Plano MASCAL: Portugal presente em todos os postos fulcrais de actuação

ficaram retidos na memória os ataques suicidas ao Hotel Serena e em Camp Phoenix mas também, a catástrofe natural que foi a avalanche de neve que deixou soterrados num túnel em Cabul milhares de vítimas das quais recebemos apenas os que sobreviveram queimados pelo frio. Também recebemos doentes de Kandahar e Helmand, evacuados por helicóptero (Medevac), quando não existiu capacidade para receber ou estabilizar nos hospitais ROLE2 aí existentes. Do nosso hospital evacuávamos por via aérea para Bagram(80km de Cabul), ROLE 3, os feridos com necessidades de intervenção neurocirúrgica emergente ou ginecológica e/ou por via terrestre civis afegãos, para os hospitais de Cabul.

O plano MASCAL era activado quando o MED-RCC (responsável médico para a região centro do Afeganistão, incluindo Cabul) informava o OPS room (centro de comunicações do hospital) do incidente, o Coronel Médico (director do hospital) avaliava a capacidade de resposta e dava ordem para convocar telefonicamente ou por BIP todos os profissionais do hospital, sem excepção, para assumirem os postos respectivos. As emergências cirúrgicas eram assumidas pelas equipas francesa, alemã e búlgara. Nas restantes boxes ficavam equipas distribuídas pelas outras nacionalidades (Portugal, França, Bélgica e Estados Unidos). Em cada box, estava um médico, um enfermeiro e um socorrista.

Após triagem à entrada do Serviço de Emergência, era registado num painel o destino de cada doente, esta informação era dada após observação sistematizada do doente e orientada pelo médico coordenador. Este ditava qual o primeiro doente a entrar no bloco, quem ia primeiro realizar TC ou Radiografia, quem ia para a enfermaria ou, caso estivesse a morrer sem viabilidade clínica, quem ia para o espaço dos doentes apenas para "cuidados paliativos", ninguém podia morrer sozinho, nestes espaços, criados para o efeito, estava sempre um enfermeiro para dar morfina se existissem dores e um socorrista para quanto mais não fosse uma palavra de alento.

Muitas vítimas chegavam já sem vida. Recordamos os militares franceses e americanos que recebemos cadáveres. Os corpos foram depositados na morgue do hospital. Ninguém ficou indiferente, eram mais que um simples corpos, eram "dos nossos", inevitável seria pensar que amanhã podia ser "um de nós". Durante a noite era como se o velássemos, ninguém se conseguia divertir por perto, reinava um silêncio absoluto no hospital, nas honras militares destes soldados e mesmo depois da despedida não se ouvia senão os ruídos dos motores dos aviões que os transportavam para os respectivos países.

ADVERSIDADES

Esta Missão caracterizou-se sobretudo por mudanças e adaptações, nestas residiram parte das adversidades:

Tivemos uma constante adaptação ao meio multinacional (predominâncias; idioma dominante; rotação equipas) se, por um lado, parece enriquecedor por outro, é extraordinariamente cansativo e desgastante.

Tivemos dois comandantes de destacamento, assistir à mudança de comando aos dois meses de missão requerer adaptação e integração dentro do seio da equipa e um esforço conjunto para manter um fio condutor;

Tivemos o êxodo de KAIA Sul para KAIA Norte condicionando o aumento exponencial da população em KAIA Norte, a ausência de locais de convívio e descontração durante 2 meses de obras bem como, a ausência de lojas

de conveniência. Esta situação agravou o isolamento emocional da equipa que ficou circunscrita a 2km²

Tivemos a adaptação condicionada pela falta de bens essenciais, primeiro devido ao encerramento das lojas, depois, devido ao não envio de carga para o destacamento médico português nos voos vindos de Portugal.

Tivemos a adaptação à dificuldade em comunicar com Portugal via internet pois a velocidade com que conseguíamos comunicar era exasperante.

O nível de preparação técnico e teórico dos elementos da equipa médica era heterogéneo, o pessoal da marinha foi muito bem preparado o mesmo não sucedeu com os outros ramos que mandaram pessoas com menos tempo de experiência. Esta situação exigiu desenvolvimento da capacidade de entreajuda e foi ultrapassada com esforço e dedicação de todos.

A disponibilidade para o trabalho era total, sendo a carga horária e o aumento do número de doentes em KAIA norte, factores desmotivadores.

Nos alojamentos a ausência de água potável, o facto de ocuparmos quartos com espaço para duas pessoas onde viviam três e a ameaça de podermos vir a ter que dormir em tendas era angustiante.

Os edifícios quer de alojamento, quer de trabalho, eram sólidos e inspiravam confiança mas a nossa protecção passou a ser muito relativa desde que, duas semanas após termos chegado, surpreendentemente três rockets atacaram KAIA Norte, ficaram a poucos metros de distância dos nossos alojamentos.

As condicionantes geográficas com o clima sempre muito frio, seco, árido e os tremores de terra também foram condicionantes de adapta-

ção pessoal e social. As pessoas tinham tendência a manter-se nos quartos sendo um verdadeiro desafio faze-las sair e conviver com neve, frio e chuva.

Apesar de tudo, demos o verdadeiro exemplo às outras nações, não deixamos passar o São Martinho sem as castanhas, o Natal sem as filhoses, o Ano Novo sem o champanhe e o Carnaval sem alegria.

Tivemos conjuntamente com os Belgas solidários com outras causas humanitárias: consegui-



Visita natalícia do CALM M Cortes Picciochi

mos numa festa grelhar carne à boa moda portuguesa e vender a mesma para angariar fundos para o HAITI (conseguimos mais de 5000€).

Mas foi sem dúvida o ambiente de sobrecarga emocional que mais custou a ultrapassar, não tendo existido preparação psicológica prévia, nem apoio psicológico durante e posterior à Missão.

Passámos o Natal, o Ano Novo e os Aniversários longe dos familiares;

Lidámos com a morte e doença dos nossos familiares em Portugal a par da morte e doença de crianças na enfermaria no hospital.

Houve necessidade de internar durante duas semanas um elemento da equipa, por lombalgia (hérnia discal), o que condicionou maior sobrecarga laboral para os restantes elementos. Sendo eminente o internamento de outros dois elementos do destacamento médico porque já tinham doenças prévias conhecidas, por exemplo, esclerose múltipla e ideação suicida.

A incerteza e a pressão hospitalar fez-se ainda sentir a quando das últimas semanas de missão devido ao envio do 15º elemento da terceira rotação não estar assegurado, colocando de certo modo em causa a manutenção do nível de prestação de cuidados.

CONCLUSÕES

Afganistão: esperança! Um pouco de alegria no pessimismo em que milhões vivem agarrados. Cá seguimos, com esperança e motivados.

A equipa médica portuguesa nesta segunda rotação deu um salto qualitativo conseguido não só, com as boas práticas de rotina diárias e na sua prestação treinada e diferenciada perante as situações de emergência mas também, com o desenvolvimento do sentimento de partilha, enorme camaradagem e sentimento de entreajuda e permanente disponibilidade no trabalho e nos bastidores. O seu desempenho no Hospital levantou bem alto o nome de Portugal e das Forças Armadas Portuguesas. Do ponto de vista pessoal uma lição de vida, do profissional uma experiência inesquecível, do militar uma honra representar a Marinha Portuguesa e Portugal.

Missão cumprida!

Carla Pinto
ITEN MN

VIGIA DA HISTÓRIA

25

O SUBMARINO DE VALENTE DA CRUZ

Tendo observado, com alguma frequência, que determinadas afirmações, embora sem fundamento, continuam a ser repetidas ao longo do tempo assumindo assim o papel “da verdade oficial”, papel esse de que dificilmente, se é que alguma vez, conseguem ser afastadas¹.

Vem isto a propósito, do projecto de torpedeiro submersível da autoria do 1º Ten Júlio Lopes Valente da Cruz que corre não ter sido levado avante por falta de apoio.

Embora não tenha conseguido ainda conhecer, totalmente, as razões que levaram ao abandono do projecto pode ser afirmado que tal não ocorreu por ter havido falta de apoio como se poderá facilmente verificar.

Pouco tempo após o seu regresso, a Lisboa, numa comissão em França, o Ten. Valente da Cruz apresentou, em Agosto de 1905, na Direcção Geral da Marinha um projecto de submarino.

O projecto constava de duas partes, uma sobre o casco e a outra, mais importante e desenvolvida, sobre o motor.

Na Direcção Geral da Marinha o projecto foi analisado pelo Comandante Brito Camacho que o considerou de mérito e interesse nacional, propondo ainda que fosse analisado por uma comissão técnica nomeada para o efeito.

A 25 de Outubro de 1905, dois meses após a apresentação do projecto, a Comissão Técnica constituída por: Almirante Moraes e Sousa, Comandante Azevedo Gomes, Ten. Rodrigues Gaspar, professor da E. Naval, Eng. Ferrugento Gonçalves, professor da E. Naval e Eng. Naval Jesus

Atougua aprovava, por unanimidade, um parecer que, entre outros aspectos, salientava que o motor se encontrava cinematicamente bem estudado, o seu diagrama teórico era superior ao dos motores ordinários e que era aplicável à navegação submarina, propunha ainda a Comissão que ao Ten. Cruz fosse atribuído um subsídio, que estimavam em 6 contos de reis, para procurar no estrangeiro uma empresa que construísse um modelo do motor por forma a testar a sua exequibilidade, propunham ainda que, caso a experiência do motor tivesse êxito, fossem estabelecidos contactos para o fabrico dum modelo do casco.

O subsídio proposto foi atribuído, na íntegra, ao Ten. Cruz que, em 1906, já em Inglaterra, estabelecia contactos com a firma Vickers e com a firma Armstrong para a construção do modelo do motor. Perante a impossibilidade legal da Vickers, foi estabelecido contrato com a firma Armstrong, a quem Valente da Cruz informava ter um subsídio do governo de 1333 libras para a concretização do projecto.

Em Abril de 1906 a firma Armstrong informava que a execução do modelo tinha sofrido, por falha da empresa, um ligeiro atraso que tencionavam corrigir bem como alterar, por isso, os custos apresentados.

Notas

¹ Revista da Armada Nº 334 AGO 2000; “Setenta e Cinco Anos no Mar” vol. 5; “História dos Submarinos em Portugal” Coimbra, Almedina, p. 41.

Com. E. Gomes

Reliable Partnership



Submarine Division



The Class 209 submarines by HDW: Mission proven. Robust.
Merited service within 13 Navies world wide.



In co-operation with MAN Ferrostaal AG. www.manferrostaal.com

MAN Ferrostaal Portugal, Lda.

Rua do Campo, 16 – S. Pedro de Sintra
2710-476 SINTRA/PORTUGAL
Phone: +351 21 9248223
Fax: +351 21 9248225
manferrostaal.port@mail.net4b.pt

www.manferrostaal.com

ThyssenKrupp Marine Systems

A Company of ThyssenKrupp Technologies



Dia do Fuzileiro

O passado dia 10 de Julho certamente irá perdurar na memória dos Fuzileiros. Bem cedo todos caminhos conduziam à Escola de Fuzileiros, na mítica unidade da boina azul ferrete, para comemorarem o Dia do Fuzileiro numa organização conjunta do Comando do Corpo de Fuzileiros (CCF) e a Associação de Fuzileiros que na sua nota de divulgação do evento já dizia: «**Trata-se de um dia em que Corpo e Associação de Fuzileiros pretendem reunir, com uma vertente militar e outra civil, de franco convívio, na nossa Casa Mãe, a Escola de Fuzileiros, as antigas e as novas gerações e as suas famílias, numa cerimónia simples onde a própria dignidade que é apanágio dos fuzileiros empreste dignidade ao dia que comemoramos**».

Eram aos milhares vindos do Portugal profundo e de além-fronteiras, com as suas famílias, num reencontro de antigos militares e unidades de Fuzileiros e num raro fenómeno sociológico de camaradagem, que o tempo não consegue apagar. A Santa Missa, presidida pelo Vigário Geral Castrense Capelão Manuel Amorim – antigo capelão da Escola de Fuzileiros em 1978 –, realizada ao ar livre marcou o início do programa deste dia festivo.

CERIMÓNIA MILITAR

A Cerimónia Militar – sem os habituais lugares marcados para entidades e convidados, pois estava-se em família – abriu com um dos pontos altos, a condecoração do CMG FZE Alpoim Calvão com a Medalha de Comportamento Exem-



plar, distinção que faltava ao militar da Marinha mais condecorado em combate. Seguiu-se a homenagem aos Fuzileiros mortos ao serviço da Pátria, onde pautou uma irrepreensível performance da Fanfara da Armada. No seu discurso o Comandante do Corpo, CALM Picciochi, lembrou o empenhamento internacional dos descendentes do Terço da Armada Real referindo em determinada altura: «**Não poderia, contudo, deixar de aqui referir, em particular, os fuzileiros destacados em Cabul, a navegar no Pacífico, na cooperação em África e Timor-Leste ou em missão diplomática, em quatro continentes. É para eles e por eles que trabalhamos. Estamos**

lá para cumprir missões e essas constituirão sempre a nossa prioridade».

A cerimónia encerrou com o desfile militar – precedido por um grupo de antigos combatentes com o guião da Associação de Fuzileiros – onde se integrou a Secção de Cinotecnia da Escola de Fuzileiros e a Força de Fuzileiros destinada a constituir-se como Unidade de Protecção de Força, no âmbito das responsabilidades nacionais na missão da NATO no Afeganistão.

INCURSÃO ANFÍBIA E NOVO NOME DO CAIS DA UMD

Após o almoço-convívio na antiga pista de destrezas, o rio Coina foi então palco de uma incursão anfíbia de resgate de prisioneiros. Na encenação deste golpe de mão encontrava-se o ex-soldado Víctor Capitulo que serviu de «figurante», e que na realidade foi um dos prisioneiros de guerra recuperados na operação comandada pelo então CTEN Alpoim Calvão, que des-

ta feita se reencontrou com o seu salvador bem patente no abraço trocado entre ambos no fim da simulação.

Para encerrar as festividades mais uma cerimónia – sublime mas cheia de significado como é timbre dos Fuzileiros – aguardava os visitantes. Assim, foi descerrada uma placa toponímica que confere o nome «Capitão-de-mar-e-guerra Guilherme Almor de Alpoim Calvão» ao cais da UMD, para que desta maneira se perpetue aos vindouros o seu exemplo como combatente.

Abel Melo e Sousa
CFR REF

Fuzileiros em Missão de Interesse Público Combate a Incêndios no Distrito de Setúbal

É com muito orgulho que desde o início do mês de Agosto mais de uma centena de militares do Corpo de Fuzileiros serve o País colaborando com a Autoridade Nacional da Protecção Civil (ANPC) no combate a incêndios no distrito de Setúbal.

Esta operação, realizada a pedido do Governador Civil de Setúbal e em coordenação com o Centro Distrital de Operações de Socorro (CDOS) de Setúbal, visa maximizar a prevenção de incêndios no distrito de Setúbal, com maior incidência no Parque Natural da Serra da Arrábida e na Mata da Machada, através de acções de patrulha e vigilância, de comunicação e alerta, de resgate e evacuação e de apoio logístico e sanitário.

A fim de garantir o cumprimento das acções supracitadas o Corpo de Fuzileiros garante durante todo o arco nocturno a realização de patrulhas motorizadas; mantém em prontidão, na



Base de Fuzileiros, uma Força de Fuzileiros que pode ir até ao escalão companhia (120 militares), diversas viaturas de apoio a acções de evacuação e um Posto Avançado de Socorro; mantém em prontidão, na Escola de Fuzileiros, uma equipa motorizada de combate a incêndios e diversos meios aquáticos de evacuação; assegura o fornecimento de alojamento temporário e

de alimentação aos evacuados; e ainda orienta os treinos das Unidades de Fuzileiros para as áreas mais sensíveis como forma de dissuasão e de vigilância complementar.

De realçar ainda, o contributo especial que a Escola de Fuzileiros tem dado à Câmara Municipal do Barreiro no combate aos incêndios na área geográfica da Mata da Machada. Para tal, foi inclusive elaborado um plano de acção, designado Plano AGULHETA, que garante a realização de patrulhas em reforço das actividades de formação militar prática que já se realizam na referida área, o combate primário aos focos de incêndio detectados, o fornecimento de cuidados básicos de saúde, alojamento temporário e alimentação a possíveis evacuados.

Fuzos... Prontos!

(Colaboração do COMANDO DO
CORPO DE FUZILEIROS)



pushing limits

Intercepção, análise de sinais e guerra electrónica

Soluções para intercepção, identificação e contra medidas electrónicas

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

"SIGINT torna-se digital" é a tendência. Todos os instrumentos e sistemas da Rohde & Schwarz estão em completa sintonia com esta tendência através da utilização maciça de processadores de

dados e de sinais extremamente rápidos para o processamento digital dos sinais e da utilização de hardware e software modulares inteligentes.

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

Descubra mais:
www.rohde-schwarz.pt



ROHDE & SCHWARZ

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

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 133

Norte (N):							
♠	♥	♦	♣				
A	D	R	9				
D	7	D	4				
6	3	9	3				
		8					
				Este (E):			
				♠	♥	♦	♣
				V	9	7	10
				9	4	6	8
				8	2	5	5
				5			2
Oeste (W):							
♠	♥	♦	♣				
R	V	V	A				
7	10	10	V				
2		4	2				
		3					
		2					
				Sul (S):			
♠	♥	♦	♣				
10	A	A	R				
4	R		D				
3	8		7				
	6		6				
	5						

Ninguém vuln. Enganado pela abertura em 1ª posição de N, S entusiasmou-se, e quando soube que tinha apoio a ♥ e o controlo a ♠, S não conseguiu resistir a marcar um mau chelem em 6♥, mesmo sabendo que faltava o A de ♣. N nada pode fazer depois da asneira da abertura, pois desconhecia a força da mão do parceiro e só lhe restou deixar-se conduzir. Analise as 4 mãos e veja se S conseguirá cumprir este contrato recebendo a saída a ♥V?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 133

A verdade é que o conseguiu. A 2 mãos teria algumas hipóteses a explorar, como sejam, ♦V10 estarem à 3ª, o R de ♠ bem colocado, bem como o A de ♣; de todas elas a que se verifica é a passagem a ♠R. Vejamos, pois, qual a linha que S seguiu e foi adaptando consoante as contrariedades: fez de A na mão seguido de R, bate ♦A, e acaba o destrunfo no morto, baldando W um ♦; joga ♣ para o R e W faz o A, voltando uma pequena ♠ que S faz de D, pois a passagem parecia inevitável; joga ♦RD baldando uma ♠ e um ♣, enquanto E balda uma ♠, o que mostra que W tem 5 cartas de ♥; vem à mão em ♣D e bate mais uma ♥ chegando-se a seguinte posição: S – ♠10 ♥8 ♣7, W – ♠R7 ♥V, N – ♠A6 ♦9 ♠E – ♠V8 ♣10; repare agora que na última ♥ W terá de baldar ♠7 para defender o ♦9 do morto, e o carteador pode baldá-lo, enquanto E terá também de baldar ♠8 para defesa de ♣7 na mão de S... em suma ficaram ambos squeezeados e S fez as 2 últimas vazas em ♠. Alerto para o cuidado a ter com as aberturas em 1ª e 2ª posições.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 416

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

HORIZONTAIS: 1 – Mare na confusão; mamífero desdentado, espécie de tatu. 2 – Pedra cavada, com um buraco, por onde se fazem os despejos da cozinha; composição poética; canoa feita de casca inteira do *ubá*. 3 – Amaras apaixonadamente. 4 – Resgatar; aquele que navega. 5 – Árvore da família das palmeiras, de cujo fruto se extrai o cachu ou catechu; nome que os Muçulmanos dão ao soberano dos demónios. 6 – Tomates na confusão. 7 – O mesmo que *narcotinas*. 8 – Crianças recém-nascidas; espécie de coqueiro do Brasil. 9 – Relativo a Santo Agostinho. 10 – Basta; região da Etiópia; símb. quím. do bismuto. 11 – Rio da Toscana (Itália), passa em Florença e Pisa e desagua no Mediterrâneo; serra de Portugal.

VERTICAIS: 1 – Que resiste ao fogo; taxa que pagavam à autoridade eclesiástica os que recebiam um benefício e que era calculada pela renda de um ano desse benefício. 2 – Ave do Norte, espécie de pato a cuja penugem se dá o nome de *edredão*; recusar. 3 – Relativo a Maomet ou à sua seita. 4 – Bebidas que tem por base as aguardentes ou o álcool. 5 – Taraxacos na confusão. 6 – Poderoso insecticida (Sigla); pedra de moínho; o mesmo que *ião*. 7 – Nome próprio feminino. 8 – Atibaia na confusão. 9 – Que contém pus. 10 – Abaixei; abano na confusão. 11 – Medidas antigas de sólidos; sirio na barafunda.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 416

HORIZONTAIS: 1 – Aemr; Apar. 2 – Pia; Ode; Uba. 3 – Idolatraras. 4 – Remir; Nauta. 5 – Areca; Eblis. 6 – Toamste. 7 – Anarcotinas. 8 – Nenes; Iatai. 9 – Agostiniano. 10 – Ta; Xoa; Bi. 11 – Arno; Açor.

VERTICAIS: 1 – Apira; Anata. 2 – Eider; Negar. 3 – Maometano. 4 – Licores. 5 – Oaraacstx. 6 – D.d.t.; Mo; Ion. 7 – Ernestina. 8 – Aabtiat. 9 – Purulenta. 10 – Abati; Aanbo. 11 – Rasas; Sioir.

Carmo Pinto
TEN REF

CONVÍVIOS

MARINHEIROS DO CONCELHO DE ANSIÃO



● Realizou-se no passado dia 12 de Junho no Anjo da Guarda, Pousa-flores, o 3º almoço-convívio dos marinheiros do concelho de Ansião.

O convívio contou com a presença de cerca de 70 marinheiros e seus familiares, onde foram lembradas histórias antigas da vida naval, proporcionando um ambiente de grande amizade e sã camaradagem.

3ª/4ª GUARNIÇÃO DA "AFONSO CERQUEIRA" 1º ALMOÇO DE CONFRATERNIZAÇÃO

● Convidam-se todos os que fizeram parte da guarnição da "Afonso Cerqueira" entre Janeiro de 1980 e Fevereiro de 1982, coincidente com o Comando do CTEN Brás Mimoso, a estarem presentes num almoço de confraternização a realizar em 16 de Outubro.

Mais informações e inscrições poderão ser obtidos através do email: F488.acerqueira@gmail.com. Ou através dos seguintes contactos: SMOR CE RES António Gamito – 966162547, SCH R Sousa Leitão – 934451336.

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM João da Cruz Carvalho Abreu nomeado Chefe do Estado-Maior Conjunto ● CALM EMQ José Luís Garcia Belo nomeado Director de Navios ● CMG Américo Rui Martinho Prata de Almeida nomeado Adido de Defesa junto da embaixada de Portugal em Maputo (Moçambique), acumulando idênticas funções em Harare (Zimbabué) e em Lilongue, Malawi ● CMG César Martinho Gusmão Reis Madeira nomeado Adido de Defesa junto da embaixada de Portugal em Rabat (Marrocos), acumulando idênticas funções em Tunes (Tunísia) ● CFR Armando José Dias Correia nomeado comandante do NRP "Bérrio" ● CTEN Paulo Jorge Palma Alcobia Portugal nomeado comandante da unidade tarefa constituída pelos NRP's "João Roby" e "Afonso Cerqueira" ● CTEN Mário Vasco Lopes de Figueiredo nomeado comandante do NRP "Jacinto Cândido" ● CTEN Francisco José de Brito Pereira Cavaco nomeado comandante do NRP "Schultz Xavier" ● ITEN João Pedro Nunes Neves Simões nomeado comandante do NRP "Zaire" ● ZTEN João Manuel Góis Cancela nomeado comandante do NRP "Escorpião" ● ZTEN Dora Cristina Teles Godinho nomeada comandante do NRP "Argos" ● ZTEN Dário Tito dos Santos Silva Precioso nomeado comandante do NRP "Dragão" ● ZTEN Ivo Miguel Romaneiro Pinto nomeado comandante do NRP "Centaurio".

RESERVA

● CMG EMQ José Jaime Gonçalves Ribeiro; CMG Joaquim Alves Babaroca; CMG José Mateus Ferreira ● SMOR TEA José Rosa Valentim Pereira ● SMOR SE Manuel Bento Rainho; SMOR H Fernando Manuel Inácio Pisco ● SMOR H Artur Alberto Aires Banon Lopes ● SMOR H Joaquim Luís Almeida Duarte ● SMOR O Felismino dos Santos Gonçalves Marques ● SMOR FZ V Eduardo de Almeida Rodrigues ● SMOR TES José António Bação Paulino ● SMOR CM Higinio da Cruz Raimundo Matela ● SMOR E Carlos Marques Alves ● SMOR FZ Álvaro Francisco Fernandes Garcia ● SMOR CE Alberto Lopes Gomes ● SMOR E Manuel Nunes Leitão ● SMOR FZ António Dias Ramos ● SMOR FZ João Maria Lopes Leal ● SMOR MQ José Rodrigues Afonso ● SMOR V António Manuel Fernandes ● SMOR V Pedro Azenha da Rosa

● SCH TF Américo Augusto Pereira de Matos ● SCH CE Licínio Rodrigues da Fonseca ● SCH T Arnaldo Monteiro de Sá ● SAJ H António Manuel Agostinho Cordeiro ● SAJ CM Manuel José Lázaro Rita ● SAJ A Carlos Alberto Monteiro Pereira ● SAJ MQ Joaquim Gonçalves de Oliveira ● SAJ MQ José Luís Maurício Quinteiro ● SAJ L António Joaquim Monteiro Martins ● SAJ FZ António Manuel Ferreira ● ISAR H António Cláudia Pimenta de Almeida ● ISAR R Rui Manuel Mendes Marques Xavier ● CAB CM José Marques Paroleiro; CAB CM António Dias Pinto da Costa ● CAB TFD António José Simões ● CAB CM Joaquim António Gomes da Silva Pinheiro ● CAB A Daniel Gonçalves do Sul ● CAB A Amadeu Oliveira Matos ● CAB A José Carlos Rodrigues Lopes ● CAB A José Carlos Oliveira Nascimento ● CAB M António José Cigarro Batuca ● CAB M António Augusto Ferreira Sobral ● CAB CCT Fernando Manuel Pimentel Pinto Serra ● CAB L Luís Augusto Gil Garcia.

FALECIMENTOS

● VALM REF António José Malheiro Garcia ● CALM REF Vasco Fernando Leote de Almeida e Costa ● CMG SEF REF Nelson Cardoso Ribeiro Peres ● CFR SEM REF António Lourenço Martins ● ITEN OTS REF Eduardo Antunes ● SMOR TEA REF Horácio Marques Lopes ● SMOR A REF Fernando Pinho Fernandes ● SCH CE REF José Maria Martins Coelho ● SCH A REF José Mirados Carrasqueira ● SCH L REF António Luís Beira Ramalhosa ● SAJ L REF Alfredo António Russo ● SAJ R REF Henrique Agostinho Miranda Gomes ● SAJ TF REF Clemente Domingues ● SAJ CM REF Joaquim Cardoso ● SAJ M José Francisco Comendinha Garcia ● SAJ A REF José Henriques ● SAJ TF REF Firmo José Sequeira Afonso ● SAJ A REF David de Jesus Malva ● SAJ T REF Manuel Dias de Novais ● SAJ A REF António Fernandes Mateus ● ISAR B REF Manuel Franco Júnior ● ISAR TF REF Arlindo José Loureiro Mata ● ISAR E REF Manuel Pedroso Ratinho ● ISAR CM REF Aires José Duarte ● ISAR FZ REF Manuel Domingos Cascalheira ● 2SAR DFA REF José Manuel Couto Matos ● CAB CM REF José Luís de Matos Catarrinho ● CAB CM REF Francisco José Furtado ● CAB CM RES Joaquim Luís Fiuzza ● CAB FZ REF Hermínio Jorge da Costa Oliveira ● CAB FZ REF José Maria Cardoso Barbosa ● 1MAR PIV DFA Alexandre Jacinto Indau ● CHEF P Marit REF Joaquim Ambrósio Gomes Lares ● APOS. Elect 2º cl troço Mar Manuel Correia Apolónia.

CONVÍVIO

33º ALMOÇO NACIONAL DE MARINHEIROS E EX-MARINHEIROS DA ARMADA



● Realizou-se em Almeirim no dia 5 de Junho o 33º Almoço-convívio Nacional de Marinheiros e Ex-Marinheiros da Armada com quase 550 pessoas entre marinheiros e famílias.



Destacamos em primeiro lugar a presença de associações de ex-marinheiros, Núcleo de Marinheiros de Arganil, Núcleo de Ex-Marinheiros de Aveiro, Associação de Marinheiros de Ferreira do Zêzere, Associação de Marinheiros de Mafra e Associação de Marinheiros de Setúbal o "Alcacha". Tivemos ainda representações de Vila Nova de Famalicão, Guimarães, Faro e outras a título individual.

Foi mais um dia de convívio extraordinário em que sobressaiu o elo que nos une, não é só a farda, mas a Fabulosa Escola que é a Marinha.

Depois da troca de lembranças ficou assente que em 2011 rumamos a Setúbal "O Alcacha" vai assegurar a organização do 34º Convívio Nacional de Marinheiros com ajuda expressa das associações presentes.

Se o dia 5 de Junho, já era importante, para nós marinheiros passou a ser muito mais, com a presença do ALM Melo Gomes, Chefe do Estado-Maior da Armada, e de sua esposa nos acompanhou neste dia.



Navios da República

9. O AVISO DE 2ª CLASSE "CINCO DE OUTUBRO"

Construído em 1899, segundo os planos de um cruzador inglês de 2ª classe, nos estaleiros "Ramage & Ferguson" em Leith, na Escócia, serviu como iate de recreio com o nome de "Banshee". Em 1901 foi adquirido pelo rei D. Carlos para iate real, passando a denominar-se "Amélia", por troca com o quarto iate do mesmo nome.

As suas características eram as seguintes:

Deslocamento.....	1.365 toneladas
Comprimento (fora a fora).....	69,16 metros
Boca.....	8,80 "
Calado.....	4,62 "

De aço, com duplo fundo, possuía duas máquinas alternativas de tríplice expansão com três cilindros, que lhe imprimiam a velocidade de 15 nós. Foi armado com 2 peças Hotchkiss de 47 mm e 4 de 37 mm. A sua lotação inicial era de 125 homens.

Durante os 36 anos que prestou serviço, podem-se considerar três períodos distintos. Iate real "Amélia" até à implantação da República, depois classificado aviso de 2ª classe e rebaptizado como "Cinco de Outubro" e finalmente, a partir de 1913 até ao seu abate, utilizado em trabalhos hidrográficos, apesar de só ter sido classificado como navio hidrográfico em 1930.

Largou de Lisboa, pela primeira vez com guarnição portuguesa, em 6 de Novembro de 1901, indo fundear a Cascais. Embarcando habitualmente D. Carlos acompanhado de diversas individualidades o iate "Amélia", após fabricos, em Março de 1902, praticou os portos de Setúbal e Sesimbra e em Maio os do Algarve, tendo efectuado sondagens e outros trabalhos oceanográficos e hidrográficos, nomeadamente quando da Campanha Oceanográfica no Algarve durante o mês de Agosto.

Com membros da família real a bordo, de Fevereiro a Maio de 1903, escalou portos espanhóis e franceses do Mediterrâneo. Além das tarefas de âmbito científico na costa portuguesa, visitas reais, cortesias navais e presença em cerimónias e recepção a monarcas estrangeiros, em 1903, 1905, 1906 e 1907, no mês de Agosto, fundeou em Lagos a fim de D. Carlos receber os cumprimentos da esquadra inglesa que habitualmente escalava aquele porto, ao terminar as manobras de Verão. De registar igualmente as idas a Génova, em Março de 1906, para transportar material destinado à Exposição Internacional de Milão e em Janeiro do ano seguinte para receber o dito material.

A sua última viagem ao estrangeiro, como iate real, foi a Sevilha, em Março e Abril de 1907, levando como passageiros a rainha D. Amélia e os príncipes D. Luís Filipe e D. Manuel.

Estava sob o comando do capitão-de-fragata João Agnelo Castelo Branco amarrado à bóia no Tejo frente à Junqueira, quando às 0130h da madrugada do dia 4 de Outubro de 1910 presenciou a revolta dos cruzadores "S. Rafael" e "Adamastor". Começava o movimento revolucionário que provocaria o fim da Monarquia em Portugal. A partir das 1330 h os cruzadores bombardearam o Paço das Necessidades tendo, perante a situação, o iate "Amélia" largado da bóia à meia-noite e fundeado em Cascais à 0130 h do dia 5 de Outubro, aguardando ordens do rei. Depois de embarcar o infante D. Afonso, irmão do falecido rei D. Carlos, navegou para a Ericeira tendo, naquela vila, às 1500 h recebido a bordo o rei, as rainhas viúvas, D. Amélia e D. Maria Pia e respectivas comitivas. Seguiu depois para Gibraltar onde às 1050 h do dia 6 de Outubro amarrou a uma bóia no porto interior. Após convo-

cação por parte do rei de um Conselho de Oficiais e de se ter tomado conhecimento, no dia 8, que tinha sido proclamada e aceite a República em todo o país, o rei e comitiva desembarcaram às 1145 h do dia 9, tendo às 1500 h largado o navio rumo a Lisboa e amarrado à bóia na Junqueira às 1600 h do dia 10 de Outubro.

Ficou imobilizado até Setembro de 1911, data em que foi classificado como aviso de 2ª classe e tomado o nome de "Cinco de Outubro". Saiu para o mar a 28 de Setembro e até Dezembro de 1912 cumpriu comissões nas costas do Continente, tendo em Abril desse ano efectuado um cruzeiro à Madeira.

Data de Dezembro a portaria em que são mandados preparar os recursos em pessoal e material para que o aviso passe a efectuar hidrografia e oceanografia, já que se tornava indispensável *rectificar com a indispensável exactidão os planos hidrográficos da costa marítima de Portugal e a oceanografia do mar adjacente.*

A partir de Janeiro de 1913, comandado pelo capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo Hugo de Lacerda, passou a dedicar-se exclusiva-

mente ao serviço hidrográfico no Continente e Arquipélago da Madeira e ocasionalmente no dos Açores, onde permaneceu de Maio a Julho de 1917.

Em 6 de Dezembro de 1917, por ocasião de um movimento revolucionário chefiado pelo major Sidónio Paes, fundeou frente ao Terreiro do Paço e, por ordem da Majoria General da Armada, bombardeou a cidade de Lisboa, conjuntamente com os cruzadores "Vasco da Gama" e

"Gil Eanes" e o contratorpedeiro "Guadiana". O movimento triunfou dando origem à denominada "República Nova".

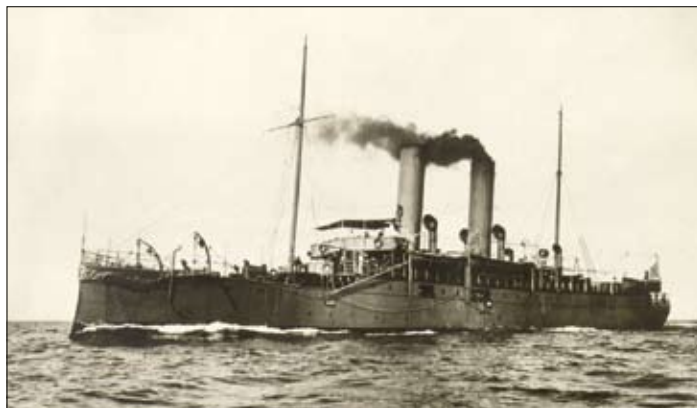
O serviço hidrográfico foi interrompido quando, em 25 de Março de 1922, rumou às Canárias para, com base naquele arquipélago, dar apoio à 1ª Travessia Aérea Lisboa – Rio de Janeiro, tendo regressado a 5 de Maio, e mais tarde, de 30 de Julho a 29 de Agosto de 1925, ao ser integrado na Esquadilha de Operações.

A última cerimónia protocolar em que tomou parte aconteceu a 11 de Junho de 1925 quando conduziu a Cascais o Presidente da República, Manuel Teixeira Gomes, para este passar a revista à Divisão Naval Colonial, constituída pelo cruzador "República", canhoneiras "Ibo", "Bengo" e "Beira" e transporte "Gil Eanes" que na ocasião tinha concluído o Périplo de África.

Embora desde 1913, como referido, se dedicasse quase exclusivamente ao serviço hidrográfico só foi classificado na respectiva classe em Maio de 1930, tendo a partir dessa data sido dado à Missão Hidrográfica da Costa de Portugal até Junho de 1936, mês em que largou para o Funchal a fim de iniciar a Campanha Hidrográfica dos Arquipélagos dos Açores e da Madeira.

Regressou a Lisboa a 25 de Outubro sem ter terminado a missão, devido ao seu mau estado de conservação.

Em 14 de Janeiro de 1938 foi abatido ao Efectivo dos Navios da Armada o navio hidrográfico "Cinco de Outubro", ex-aviso de 2ª classe e ex-iate real que durante três décadas e meia efectuou prestimosos serviços, tendo tido uma participação histórica quando da queda do regime monárquico.



Navios da República

9. O AVISO DE 2ª CLASSE "CINCO DE OUTUBRO"

