

REVISTA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 448 • ANO XL

JANEIRO 2011 • MENSAL • € 1,50



**O ALMIRANTE SALDANHA LOPES É O NOVO
CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

ARMADA

N.R.P. VASCO DA GAMA

N.R.P. D. AIVARES CABRAL

N.R.P. CORTE REAL

N.R.P. BARTOLOMEU DIAS

N.R.P. D. FRANCISCO DE ALMEIDA

N.R.P. TRIDENTE

N.R.P. ARPÃO

N.R.P. BERRIO

N.R.P. SCHULTZ XAVIER

N.R.P. BACAMARTE

N.R.P. BAPTISTA DE ANDRADE

N.R.P. JOÃO ROBY

N.R.P. AFONSO CERQUEIRA

N.R.P. JOÃO COUTINHO

N.R.P. JACINTO CANDIDO

N.R.P. GENERAL PEREIRA D'ECA

N.R.P. ANTÓNIO ENES

N.R.P. VIANA DO CASTELO

N.R.P. CACINE

N.R.P. QUANZA

N.R.P. ZAIRE

N.R.P. ÁGUIA

N.R.P. CISNE

N.R.P. RIO MINHO

N.R.P. ARGOS

N.R.P. DRAGÃO

N.R.P. ESCORPIÃO

N.R.P. CASSIOPEIA

N.R.P. HIDRA

N.R.P. CENTAURO

N.R.P. ORION

N.R.P. PEGASO

N.R.P. SAGITÁRIO

N.R.P. D. CARLOS I

N.R.P. ALM. GAGO COUTINHO

N.R.P. ANDROMEDA

N.R.P. AURIGA

N.R.P. SAGRES

N.R.P. POLAR

N.T.M. CREOULA

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 448 - Ano XL
Janeiro 2011

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG
Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
1 TEN 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
1 TEN - Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção
e Publicidade
Revista da Armada
Edifício das Instalações Centrais da
Marinha.
1149-001 Lisboa - Portugal
Telef: 213 217 650
Fax: 213 473 624

Endereço da Marinha na Internet
www.marinha.pt

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

Paginação e Produção



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



Composição gráfica
2TEN TSN
Nobre Rodrigues

ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.

SUMÁRIO



4

O Almirante Saldanha Lopes é o novo
Chefe do Estado-Maior da Armada

18

VII Edição das Jornadas do Mar:
"A Nova Era dos Descobrimentos"

Historiadores Marinheiros
e Marinheiros Historiadores

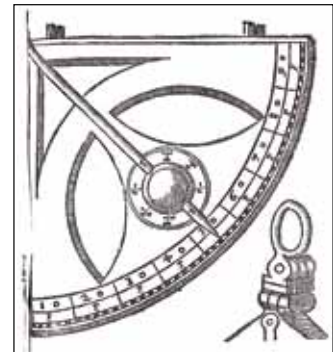


15



22

O Quadrante Náutico Lusitano



ARMADA	2
MENSAGEM DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA À MARINHA	5
NAVIO-ESCOLA "SAGRES"-VOLTA AO MUNDO 2010	8
POLÍTICAS PÚBLICAS DO MAR/O MAR NO SÉCULO XXI	12
O REGRESSO AO MAR	13
COMEMORAÇÕES DO DIA DO ARMISTÍCIO DA I GRANDE GUERRA, DO ANIVERSÁRIO DA LIGA DOS COMBATENTES E DO FIM DA GUERRA DO ULTRAMAR / MILITARES DA MARINHA PRESENTES NA MISSA DE FÉIS DEFUNTOS	14
NOVA VERSÃO DO IGA 2	20
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (15)	21
HIERARQUIA DA MARINHA 1 / VIGIA DA HISTÓRIA 28	24
ACADEMIA DE MARINHA	25
AS MULHERES NA MARINHA 1	26
N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO". 40 ANOS A SERVIR PORTUGAL	28
CLUBE NÁUTICO DOS OFICIAIS E CADETES DA ARMADA / UMA MARINHEIRA NO CAMPEONATO EUROPEU DE "RUGBY-SEVENS".	29
MARINHA APOIA O ESCUTISMO MARÍTIMO NOS AÇORES / MARINHA / AUTORIDADE MARÍTIMA NO "JAMBORÉE MADEIRA 2010"	30
NOTÍCIAS	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIO	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS DA REPÚBLICA	CONTRACAPA

ALMIRANTE JOSÉ SALDANHA LOPES EMPOSSADO PELO PRESIDENTE DA REPÚBLICA COMO CEMA

“Eu, abaixo assinado, afirmo solenemente por minha honra,
que cumprirei com lealdade as funções que me são confiadas”

O Almirante José Saldanha Lopes foi empossado no cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada pelo Presidente da República no passado dia 30 de Novembro, em cerimónia realizada no Palácio de Belém.

A cerimónia incluiu a leitura dos termos da posse pelo Dr. Arnaldo Pereira Coutinho, Secretário-Geral da Presidência da República, a leitura e assinatura da declaração de compromisso de honra pelo novo Almirante CEMA e a assinatura do acto de posse pelo Senhor Presidente da República.

Seguiram-se os cumprimentos pelas individualidades que presenciaram a cerimónia que, entre outras figuras da hierarquia do Estado, incluíram a Dr.^a Teresa Caeiro, Vice-Presidente da Assembleia da República, em representação do Presidente da Assembleia da República, o Ministro da Defesa Nacional, que representou o Primeiro-Ministro, o Presidente do Supremo Tribunal Administrativo, o General Ramalho Eanes, o Ministro de Estado e das Finanças, o Ministro da Administração Interna, o General CEMGFA, o SEDNAM, os Generais CEME e CEMFA, os deputados à Assembleia da República José Lello e João Rebelo, quatro ex-CEMA, bem como muitos oficiais dos três ramos das Forças Armadas e civis.

No período da tarde, pelas 15h30, decorreu a cerimónia de apresentação do Almirante CEMA à Marinha, nas instalações Centrais da Marinha.

Recebido no portão da Ribeira das Naus pelo VALM Vice-CEMA e pelo comandante da UAICM, uma força da Marinha constituída pela Banda da Armada, Estandarte Nacional e uma companhia de fuzileiros, comandada pelo 1TEN FZ Jesus Alves, prestaram as honras devidas ao Almirante Saldanha Lopes, que se iniciaram com o hino “Maria da Fonte”, enquanto o NRP “Corte Real”, fundeado no Tejo em frente às Instalações Centrais da Marinha, efectuava 19 tiros de salva. O Almirante Saldanha Lopes passou depois Revista à força em parada, a qual desfilou ao som da “Marcha dos Marinheiros”.

Seguiu-se uma alocução do Almirante CEMA na Casa da Balança onde era aguardado por convidados pessoais e muitas dezenas de oficiais, sargentos, praças, militarizados e civis da Marinha, sublinhando-se a presença do anterior Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Fernando Melo Gomes. No final da alocução, o Almirante Saldanha Lopes foi cumprimentado por todos os presentes.



Foto: Luís Filipe Catarino, Presidência da República.

Fotos: Júlio Tito

ALMIRANTE

José Carlos Torrado Saldanha Lopes Chefe do Estado-Maior da Armada

O Almirante José Saldanha Lopes nasceu em Lisboa, em 5 de Agosto de 1949 e ingressou na Escola Naval em 1968.

Promovido a Guarda-Marinha em Outubro de 1973, esteve embarcado em Patrulhas, Corvetas e Fragatas e comandou o draga-minas Ribeira Grande. Especializou-se em Comunicações, foi instrutor na Escola de Comunicações e prestou serviço no Centro de Comunicações do Comando Naval.

Após a promoção a oficial superior, em Maio de 1985, desempenhou funções no Comando Naval, no Comando-Chefe das Forças Armadas nos Açores, no Estado-Maior da Armada, na Força Naval Permanente do Atlântico, na Missão Militar Portuguesa em Bruxelas e foi Chefe do Estado-Maior do Comando Naval.

No âmbito do treino operacional das fragatas da classe Vasco da Gama, foi o primeiro oficial de ligação português ao Flag Officer Sea Training, no Reino Unido, em 1991, tendo sido promovido a Capitão-de-Fragata em Fevereiro de 1992.

Foi também o primeiro Comandante da Esquadilha de Helicópteros da Marinha, na Base Aérea nº 6, no Montijo, em 1993.

Assumiu o comando da fragata "Corte Real" em 14 de Novembro de 1996, tendo participado na operação de evacuação de civis e restabelecimento da paz na Guiné-Bissau, em 1998, e na operação Allied Force, no Kosovo, em 1999, integrando a Força Naval Permanente do Atlântico.

Em Maio de 2006, após promoção a oficial-general, assumiu o cargo de Subchefe do Estado-Maior da Armada, tendo depois sido promovido a Vice-Almirante e exercido as funções de Comandante Naval, desde 10 de Outubro de 2008, em 15 de Setembro de 2009 assumiu cumulativamente as funções de Comandante da European Maritime Force (EUROMARFOR) cargos que desempenhou até à sua promoção a Almirante e tomada de posse como Chefe do Estado-Maior da Armada, em 30 de Novembro de 2010.

O Almirante José Saldanha Lopes foi agraciado com vários louvores e condecorações ao longo da sua carreira, de que se destacam o grau de cavaleiro da Ordem Militar de Avis, cinco medalhas militares de Serviços Distintos, duas medalhas militares de Mérito Militar, a medalha de Mérito Aeronáutico e medalhas comemorativas das Campanhas de África.

O Almirante José Saldanha Lopes é casado com Maria da Graça. O casal tem duas filhas.



Mensagem do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada à Marinha

A presença de Vossas Excelências nesta cerimónia, em que inicio funções como Chefe do Estado-Maior da Armada e, por inerência, Autoridade Marítima Nacional, é um gesto de simpatia e de solidariedade que me sensibiliza. Por isso vos agradeço e saúdo fraternalmente.

Ao assumir os cargos em que agora me encontro empossado sinto-me, acima de tudo, honrado e lisonjeado. Honrado, pela escolha que em mim recaiu para tão elevada responsabili-

dade. Lisonjeado, por poder continuar a obra de tantos ilustres antecessores.

Permitam-me Vossas Excelências que dirija as minhas primeiras palavras ao senhor Almirante Melo Gomes.

Senhor Almirante, a Marinha muito deve à distinção com que exerceu o seu mandato. É, por isso, credor do nosso reconhecimento e são de homenagem as palavras que lhe dirijo. Mas também são de sã camaradagem, de profunda amizade e de agradecimen-

to sentido pela forma cuidada como me passou o testemunho e pela sua presença na Casa da Balança, hoje, pelo que isso representa no domínio institucional e pessoal.

Dirijo-me, agora, a todos aqueles que, como eu, servem Portugal na Marinha, para vos transmitir o que penso sobre o rumo que devemos seguir, nos próximos anos, para continuarmos a honrar o botão de âncora.

As tarefas que nos esperam são, ao mesmo tempo, exigentes e aliciantes!

Conto com o vosso esforço e com a dedicação que é típica dos marinheiros para encontrarmos forma de as cumprir com inteligência, rigor, oportunidade e serenidade.

Na impossibilidade de, nesta minha primeira intervenção, abarcar tudo o que é relevante para a Marinha, escolhi partilhar convosco algumas reflexões breves sobre a nossa missão e a minha visão para o exercício do mandato.

Portugal é – como o descreveu Miguel Torga – uma “nesga de terra debruada de mar”, um território terrestre relativamente modesto, mas com uma imensa área marítima, que importa proteger e explorar. A nossa história está recheada de momentos áureos em que os Portugueses se superaram. Em todos eles há um elemento comum: o mar, e dois vectores de acção indispensáveis: os navios e os marinheiros. Tudo me leva a crer que, no futuro, também assim será.

A importância do mar para o mundo globalizado é por todos reconhecida. Igualmente se reconhece a crescente necessidade de velar pela sua segurança face a ameaças e riscos, função que a Marinha desempenha desde há muitos séculos e que, hoje, é ainda mais essencial para o aproveitamento integral de todas as possibilidades que a maritimidade nos oferece. Para isso, o País precisa de uma Marinha robusta e pronta.

Contudo, numa época de grande rigor orçamental, a nossa instituição não é, nem poderia ser, uma excepção, pelo que considero indispensável que nos adaptemos às circunstâncias, para podermos continuar a servir o País da melhor forma, sem nunca olvidarmos a nossa nobre missão: a de contribuir para que os Portugueses usem o mar no seu interesse. E vamos desempenhá-la numa linha de continuidade, que é tanto um tributo às nossas mais honrosas tradições, como um reconhecimento da valia do percurso trilhado

no passado recente.

O rumo será, pois, mantido, ajustando-se sempre que necessário for. Sabemos para onde queremos ir e possuímos uma doutrina estratégica sólida, que tem fundamentado e continuará a fundamentar a construção da Marinha do futuro.

Nesta rota não antevejo facilidades, nem considero que esteja isenta de escolhos. Mas tenho a certeza que dispomos da capacidade, da coragem e da tenacidade para compensar a escassez de recursos com empenhamento e dedicação, com soluções inovadoras e com o aprofundamento da cooperação com entidades externas, de modo



a que possamos maximizar o produto do nosso trabalho, concretizando aquela que é a minha visão para a Marinha: a de uma instituição indispensável à acção do Estado no mar.

Isto é, uma Marinha actuante, mesmo quando os ventos não estão de feição. Uma Marinha cooperante com todos os departamentos públicos e a comunidade civil. E uma Marinha que utilize bem os recursos humanos, materiais, financeiros e da informação colocados à sua disposição, maximizando as funções que desempenha ao serviço dos Portugueses: a defesa

militar e o apoio à política externa do Estado; a segurança e a autoridade do Estado no mar; e o apoio ao desenvolvimento económico, científico e cultural do País.

Em síntese, uma Marinha insubstituível para o aproveitamento das possibilidades do mar que é nosso.

Para isso, precisamos de desenvolver uma percepção realista e rigorosa do ambiente em que nos inserimos e que nos condiciona, assumindo uma atitude confiante, buscando a eficácia nas nossas acções e a consecução dos objectivos que nos forem determinados.

Neste trabalho, sendo impossível abordar, simultaneamente e com igual intensidade, todas as questões, devemos concentrar o maior esforço naquela cuja solução, tida em conta a interdependência de causas e efeitos, mais favoreça a solução das restantes. Neste particular, destaco os programas de construção dos Navios de Patrulha Oceânicos, das Lanchas de Fiscalização Costeiras e do Navio Polivalente Logístico.

Assim é porque, para a Marinha cumprir a missão que lhe foi atribuída, não basta ter uma organização optimizada, uma doutrina coerente com as exigências do duplo uso e a vontade de bem-fazer que nos caracteriza! É incontornável possuir um sistema de forças equilibrado, dotado de

navios capazes!

Marinheiros,

A Marinha de hoje tem que ser uma instituição moderna, integrada na sociedade, que serve e donde provém, e reconhecida como uma referência pelos valores, um modelo na gestão e um exemplo no desempenho.

Nesse sentido, é minha intenção continuar a aprofundar o respeito pelos valores militares que nos distinguem, que são apanágio da profissão militar e dos homens do mar, reco-

nhecidos pela comunidade civil como características ímpares daqueles que servem a Pátria na Marinha.

Granjejar o reconhecimento e mantê-lo não é obra pequena! Exige a nossa firme vontade de servir o País onde for preciso, com competência, abnegação e coragem, com sacrifício se necessário.

Requer, também, disciplina, que considero o alicerce da instituição militar. Ser disciplinado implica, para cada um de nós, a obediência aos preceitos legais e regulamentares do serviço e aos superiores hierárquicos. Implica, igualmente, justiça e equidade, bem como o reconhecimento da especificidade da função social dos militares. Estes são princípios e deveres que terei sempre presentes na minha acção quotidiana.

No que respeita à gestão, a menos recursos humanos e financeiros não deve corresponder, necessariamente, um menor desempenho. A Marinha tem sabido incrementar a sua eficiência e eficácia, atingindo níveis de actividade assinaláveis face aos recursos disponíveis. Importa reforçar esta tendência, para que sejamos um modelo na gestão dos recursos humanos e dos bens públicos colocados à nossa disposição para servir o País. Para tal, tenciono promover a valorização do pessoal, apostando na qualidade dos homens e mulheres que aqui servem Portugal.

Também tenciono elevar o sentido de responsabilização da Marinha perante os cidadãos e darei elevada prioridade ao reforço dos mecanismos de controlo que permitam avaliar os resultados das acções e interpretar as causas que as determinaram. Para

isso, reforçarei a capacidade inspectiva interna, completando a edificação da nova Inspeção-Geral da Marinha, e aprofundarei a implementação de metodologias e ferramentas de gestão estratégica e de controlo centralizado.

Mas a eficácia e eficiência na gestão não poderão ser vistas de forma isolada. Necessitam de estar em perfeita comunhão com padrões de



desempenho individuais e colectivos que sirvam de exemplo. Para tal, importa examinar, com as melhores ferramentas de análise operacional e apurado espírito crítico, todas as ta-



refas que desempenhamos e como as desempenhamos, comparando com instituições de referência, de modo a executá-las da forma mais adequada para criar valor para o País.

Com estes propósitos fundamentais, com os olhos abertos sobre o mundo e o coração voltado para a Marinha, seremos capazes de continuar

a construir o futuro desta instituição, valorizando o que somos no País e nas alianças, tendo consciência que do nosso progresso resultará uma contribuição valiosa para a Nação que servimos com orgulho e dedicação.

Distintos convidados, Marinheiros,

A Marinha é uma instituição multi-secular que desempenha um leque alargado de funções, quer no âmbito da acção militar, quer da acção não militar, de grande relevo para a sociedade e indispensáveis ao progresso.

Estaremos disponíveis a apoiar, colaborar e cooperar, de forma solidária, com todos os que connosco têm o mar em comum.

Continuaremos imbuídos de um es-

tado de espírito positivo e adaptados às exigências conjunturais.

Procuraremos ser não apenas úteis, mas relevantes pela realização daquilo que o País espera da sua Marinha.

Para isso, no firme cumprimento dos meus deveres, dedicarei às funções que agora inicio todas as minhas capacidades marinheiras e toda a dedicação da minha alma de português.

Com o apoio de todos e com a cultura de serviço que sempre nos norteou, continuaremos a construir uma Marinha que manterá, em permanência, uma postura firme na defesa, empenhada na segurança e parceira no

desenvolvimento, ao serviço dos Portugueses e de Portugal.

**VIVA A MARINHA!
VIVA PORTUGAL!**



*José Saldanha Lopes,
Almirante*

NAVIO-ESCOLA “SAGRES” VOLTA AO MUNDO 2010

11ª PARTE

O mês de Novembro ficará nos registos da terceira Viagem de Circum-navegação como o mais navegado. Entre os dias 29 de Outubro e 6 de Dezembro o navio efectuou duas tiradas de 14 e 21 dias intercaladas por 4 dias de escala em Goa. Neste Período percorreu-se a parte final do Estreito de Malaca, a travessia do Índico, do Golfo de Áden, do Mar Vermelho e finalmente o canal de Suez para alcançar o Mediterrâneo.

A entrada no Índico foi inicialmente atribulada por fortes ventos contrários, influências da tempestade tropical Jal, que nos passou por Norte na dura travessia do Golfo de Bengala, ainda com a monção de sudoeste a impor-se. O mar grosso fustigou o navio durante alguns dias, mas rapidamente deu lugar a umas tardes solarengas, aproveitadas para reparações e manutenção do navio.

Passado o Sri Lanka e o Cabo Comorim, no extremo sul do sub-continente Indiano, iniciou-se o Torneio de Futebol de Convés do Índico, que encerrou um ano desportivo pleno de actividade, que envolveu competições em três oceanos distintos.

Os ventos de Sul permitiram realizar a subida da costa do Malabar à vela, relembrando os tempos em que os primeiros navios portugueses alcançaram estas paragens, há mais de 500 anos. A primeira menção às Cruzes de Cristo nas velas dos navios portugueses é desse período e a Sagres orgulhosamente mantém esta tradição no século XXI.

Nessa tirada, as manhãs foram dedicadas ao treino do pessoal, com alguma incidência sobre as emergências da plataforma. Os treinos privilegiaram a Limitação de Avarias, nomeadamente o adestramento das Brigadas de Intervenção Rápida.

A longa pernada entre Kuala Lumpur e Goa contou com duas efemérides, aproveitadas para o convívio da guarnição no agradável espaço do poço. Foram elas a celebração dos três anos do comando, a 6 de Novembro, e o dia de São Martinho já ao largo

de Goa. Esta última contou com o Forte da Aguada como pano de fundo, uma imponente fortificação de construção portuguesa no estuário do Rio Mandovi.

A 12 de Novembro atracámos no porto de Mormugão, junto à cidade de Vasco da Gama, uma vez que o Rio Mandovi não tem fundos para a “Sagres” navegar até Panjim. No cais esperavam-nos um grupo de portugueses, de amigos de Portugal, de representantes da Marinha Indiana e vários jornalistas, que compareceram para a habitual conferên-



O Embaixador de Portugal na Índia e esposa, e o Cônsul de Portugal em Goa na recepção a bordo.



Espectáculo de Fado.



Oficiais e convidados.

cia de imprensa à chegada.

Estávamos próximo do dia 25 de Novembro, em que se comemoravam os 500 anos da tomada de Goa por Afonso de Albuquerque, apoiado pelo Rei Hindu de Cochim para expulsar os muçulmanos que a tinham invadido 30 anos antes. Esta efeméride fez com que um pequeno partido da oposição aproveitasse a nossa presença para se manifestar e embaraçar o Governo da região por nos receber. Mas o efeito que tiveram foi em aumentar as demonstrações de afecto dos muitos mais que nos acarinham e vieram matar saudades de Portugal visitando a “Sagres” e convivendo com estes 150 marinheiros lusos.

Ao longo da estadia recebemos várias visitas de escolas e do público em geral, e visitámos com orgulho o rico património e a arte portuguesa espalhados por toda esta região fluvial. Falámos com muitas pessoas que se interessaram pela “Sagres” e pela sua missão, participámos na inauguração de uma exposição sobre Fernão Mendes Pinto, em Margão, e numa concorrida recepção oferecida em nossa honra pela Indo Portuguese Friendship Society. Esta última associação, que conta com muitos portugueses nascidos em Goa e simpatizantes da lusofonia, desenvolve um

trabalho meritório na manutenção da língua e cultura portuguesas.

No dia catorze de Novembro, o navio realizou o habitual almoço de retribuição de cumprimentos, que contou com a presença dos representantes da diplomacia portuguesa e das altas patentes da Marinha Indiana. No início da tarde do mesmo dia, teve lugar a bordo uma cerimónia de entrega de prémios promovida pela Fundação Oriente. Nesta pequena cerimónia distinguiram-se os alunos goeses que se destacaram na aprendizagem da língua portuguesa durante o último ano lectivo. O lanche que se seguiu à entrega de diplomas constituiu uma oportunidade ímpar dos alunos e respectivas famílias trocarem experiências na língua que investiram em aprender. Para finalizar um dia dedicado à diplomacia externa, o tombadilho foi ocupado com aproximadamente duzentos distintos convidados, que tiveram oportunidade de deleitar com um espectáculo da intérprete – Sónia Sirshat, uma cantora goesa que nos encantou com fados e mandós, a canção tradicional de Goa. O seu sucesso antecedeu o sucesso do trio português, Bacalhau à Brás, Pastel de Nata e Vinho do Porto.

O calendário protocolar findou no dia seguinte, com uma recepção em nossa honra, oferecida pela Marinha Indiana. Num serão marcado pela intensidade da comida goesa ficou demonstrado e reforçado o apoio dispensado por esta instituição à estadia do navio em Goa.

Largámos no dia dezasseis. Durante os preparativos da largada fomos surpreendidos por um som festivo que se aproximava vindo do Zuari. Numa manifestação de indubitável empatia com a cultura portuguesa, a comunidade piscatória local veio acompanhar a partida da “Sagres”. Seriam umas três dezenas de embarcações, que transportavam algumas centenas de pessoas, muitos vestindo a camisola da nossa selecção. Enfeitadas a rigor com folhas de palmeira e balões verde e rubro e ostentando orgulhosamente bandeiras de Portugal ao lado da Indiana, as embarcações acompanharam-nos ao longo de algumas milhas. As pessoas dançavam efusivamente ao som de música popular portuguesa. Por fim, trocámos lembranças e agradecemos aquela manifestação de afecto, que nos

demonstra a importância desta missão na preservação da cultura nacional além fronteiras.

Ao deixar a costa indiana e já com a monção de nordeste a impor-se, navegámos à vela e a motor em direcção ao Corno de África. No dia vinte e um alcançámos o Golfo de Aden, zona do globo flagelada diariamente por actividades de pirataria. A navegação no Internationally Recommended Traffic Corridor foi realizada sob condições



A “Sagres” na Baía da Aguada.



Despedida de Goa.



Comandante da “Sagres”, CFR Proença Mendes.

propícias. Por um lado, o mar cavado não se adequava às pequenas e rápidas embarcações dos piratas. Por outro, as boas condições de visibilidade, adjuvadas pela lua cheia não ofereciam camuflagem aos usurpadores.

Para esta passagem sem incidentes, em muito contribui a forte presença naval da União Europeia, da NATO e de vários países asiáticos com interesses nesta intensa rota comercial. Ao longo deste percurso fomos saudados por vários navios das Marinhas que patrulham estas águas. Ficavam al-

gumas horas connosco, trocávamos comunicações rádio e muitas fotos. Este apoio e atenção, certamente traduziram o respeito e gratidão pela presença dos navios portugueses que ao longo do ano de 2009 comandaram o grupo de navios da NATO envolvido no combate à pirataria e protecção da navegação.

A saída do Golfo de Aden, marcada pela transposição do Estreito de Bab el Mandeb, foi realizada sob condições propícias à navegação à vela. Assim, adornados a estibordo e a 12 nós, sulcámos finalmente as águas calmas do Mar Vermelho. A navegação calma entre as costas da Arábia Saudita e o Sudão, permitiram os preparativos finais para o cumprimento dos rigorosos protocolos da autoridade do Canal de Suez.

Na madrugada de dia 4 de Dezembro aproximámo-nos do Suez e içámos os faróis que sinalizavam o pedido de embarque dos pilotos. Os pilotos estipulados para o percurso fizeram-se acompanhar por mais alguns funcionários, que vinham preparados para vender artesanato egípcio, montando as suas bancas no convés. Um trajecto de aproximadamente nove horas, entre as duas margens arenosas do canal, reforça a imensidão do esforço necessário à realização desta obra, que em muito revolucionou a navegação entre a Ásia e a Europa.

A chegada ao Mediterrâneo foi envolta em sentimentos antagónicos, por um lado, a sensação de entrada em território conhecido e a proximidade do destino final da viagem; por outro lado, a despedida de dois companheiros de viagem, o fotógrafo Augusto “Guta” de Carvalho e do escritor Joaquim Magalhães de Castro, que realizaram o trânsito entre Goa e Alexandria, dinamizaram o quotidiano e entranharam prontamente o espírito da Barca. Por tal facto, deixamos um pequeno excerto do seu trabalho, reflectindo a sua experiência a bordo nestas três semanas e a sua visão do papel no navio, na promoção de Portugal. As fotos são de Guta de Carvalho e a crónica de Joaquim Magalhães de Castro.

Fotos: Guta de Carvalho



(Colaboração do COMANDO DO NRP “SAGRES”)

EM CASA NA BARCA DO INFANTE

A ideia de viajar a bordo da “Sagres” surgiu no início de 2010 quando, casualmente, encontrei em Lisboa o actual director da *Revista de Marinha*, o Vice-Almirante Alexandre da Fonseca, que me sugeriu que fizesse uma reportagem a respeito da passagem da “Sagres” por Macau – longe se estava então do ambiente nebuloso que se viria a instalar e que impediu a tão ansiada visita a esse peculiar território chinês que Portugal administrou durante quase 500 anos. Alexandre da Fonseca, que aqui há uns anos entrevistara para a *Magazine Grande Informação*, revista mensal hoje extinta, passara a ser um amigo. Por isso mesmo, não hesitei. Sugerir-lhe escrever não só sobre a etapa Macau mas também sobre uma parte significativa da viagem, precisamente o troço compreendido entre o Mar da China e o Mar do Japão, reflectindo desse modo o olhar de um civil a bordo do navio coqueluche da Marinha Portuguesa. Era meu objectivo documentar a vida a bordo, com palavras e imagens, estabelecendo, sempre que fosse apropriado, um paralelo com o tempo das Descobertas. O Vice-Almirante gostou da ideia, mas logo me foi avisando que o máximo que poderia fazer era fornecer-me os contactos necessários e «dar uma palavrinha a quem de direito».

A tarefa parecia difícil, mas o importante é que a semente estava lançada e só o tempo o diria se fruto algum germinaria dali ou não.

A primeira resposta não foi muito encorajadora. Disseram-me que nesse seu périplo a “Sagres” só em casos muito pontuais admitia civis a bordo. Mas não esmoreci. Sabendo do envolvimento da Fundação Jorge Álvares no projecto decidi contactar com o Dr. Jorge Rangel, presidente do Instituto Internacional de Macau e ex-secretário adjunto do Governo de Macau durante a administração portuguesa, que de imediato fez chegar o meu pedido ao Conselho de Administração daquela instituição.

Em finais de Setembro, quando menos esperava e o sonho de navegar na “Sagres” começava a desvanecer-se, recebi um e-mail da Marinha informando-me que poderia embarcar no porto de Mormugão, em Goa, se ainda estivesse interessado em fazer a viagem. É claro que estava! Pelos vistos, as diligências efectuadas pela Fundação Jorge Álvares tinham surtido efeito e eu finalmente iria ter oportunidade de sentir na pele um pouco daquilo que sentiram os marinheiros portugueses de antanho.

Finalmente iria concretizar um sonho antigo e, no entanto, sentia-me algo retraído, como se fosse um intruso. Não conhecia pessoalmente qualquer dos tripulantes e com o comandante da barca, Pedro Proença Mendes, apenas tinha comunicado via e-mail. A contrapartida para esta oportunidade que a Marinha Portuguesa me estava a dar era a divulgação junto do grande público do último troço da viagem de circum-navegação, fosse através da publicação de algo da minha lavra nos jornais e revistas para onde habitualmente colaboro, fosse pela apresentação de um trabalho final em forma de livro, documentário ou exposição fotográfica. Ora, era isso mesmo o que eu inicialmente pretendia fazer com a matéria-

-prima que tencionava recolher ao longo da viagem.

Na qualidade de investigador da História da Expansão Portuguesa estou habituado a embarcar em viagens de contornos e sabores exóticos com o objectivo de seguir o rasto dos nossos antepassados um pouco por todo o mundo. Os resultados da investigação são garantidamente surpreendentes. Contra todas as adversidades e imponderabilidades, a influência portuguesa enraizou-se ao longo de milhares de quilómetros de mar, ilhas e continentes e deixou as suas marcas residuais em domínios como a língua, a música, o traje, a arquitectura, as lendas, ou a religião, isto para além, claro, das pessoas, os ditos luso-descendentes, o mais importante de tudo. A comprová-lo estão os depoimentos, entrevistas e fotografias que tenho vindo a recolher e que constituem testemunhos inequívocos de um reencontro de culturas distantes, mas indubitavelmente partilhadas.

Ao chegar a Goa soube que alguns fundamentalistas locais tinham perturbado a entrada tranquila da barca de todos nós na enseada de Mormugão, gritando palavras de ordem e exibindo faixas com dizeres que denegriam o nome de Portugal e, por conta e medida, os habitantes de Goa, já que muitos deles são detentores de documentos de identificação portugueses. Sabia, porém, que esse não era o sentimento da generalidade dos habi-

tantes daquela província indiana. E a prova disso tive-a na manhã de 16 de Novembro quando vi aproximarem-se da “Sagres”, um pouco antes da sua largada do porto de Mormugão, dezenas de embarcações de pesca engalanadas com balões, grinaldas de flores, bandeiras portuguesas, repletas de centenas de homens, mulheres e crianças dançando e cantando ao som de música goesa e dando sentidos vivas a Portugal. Numa das faixas exibidas bem alto podia ler-se: «Viva Portugal. Nós Amamos o Portugal. Boa Viagem “Sagres”». Os marujos, surpreendidos, correram à amurada e corresponderam com acenos e fotografias a tão carinhosa manifestação de afecto. A presença dos pescadores em festa foi a bofetada de luva branca nos denominados *freedom fighters*, promotores das manifestações anti-portuguesas dos dias anteriores.

A minha integração a bordo da Sagres foi tão imediata e espontânea quanto a manifestação dos pescadores de Mormugão. E devo isso à excelente recepção por parte da «gente da casa», fosse do comandante Pedro Proença Mendes, do imediato Fonte Rodrigues e dos seus oficiais, que me puseram à vontade e em cuja câmara partilhei as refeições, fosse da restante guarnição que desde logo se disponibilizou para o que fosse necessário. Bem cedo me intirei que havia ali muita vontade de relatar os pormenores da viagem e, sobretudo, falar com alguém que lhes recordava o Portugal que tinham deixado há onze meses e ao qual ansiavam regressar, o mais rápido possível. Entre as conversas destaco as inevitáveis peripécias nos portos de atracagem, as aventuras nas longas tiradas no Atlântico e o frio que sentiram quando passaram o cabo Horn, «o mais belo momento de todos».



O espírito de camaradagem e bom acolhimento na integração de vida de bordo traduziu-se inicialmente em pequenos gestos como um simples convite para beber uma cerveja ou jantar com os camaradas do sector das máquinas ou os camaradas das manobras; passou depois por um surpreendente partilhar de assuntos de foro pessoal (angústias, alegrias, tristezas, frustrações) que se discutiam em amena cavaqueira, embora sempre com o tratamento respeitoso de você para aqui e você para acolá. Apesar do ar descontraído daqueles lobos do mar da “Sagres” via-se que estavam em alerta permanente, prontos a assumirem as suas funções a qualquer altura.

Da minha parte, tudo fiz para me integrar na guarnição e responder assim ao apelo do comandante Proença Mendes quando este falava em fortalecimento do espírito de equipa como « pilar essencial da necessária prontidão e do sucesso do nosso navio ». E assumi pessoalmente este «nosso» porque também passei a considerar a “Sagres” como uma segunda casa.

Embora soubesse que iria preencher grande parte do tempo de navegação com o registo daquilo que via e sentia – no fundo, o exercício das minhas funções – trouxe na bagagem uma data de livros e textos por completar destinados aquelas que eu pensava serem as horas mortas. Enganei-me redondamente. E ainda bem. O dia-a-dia a bordo, ao contrário do que se possa pensar, é farto em acontecimentos. Logo pelas 7 da manhã o moço do clarim toca a alvarada e uma vez tomado o pequeno-almoço e executada a formatura no convés seguem-se uma série de actividades previamente discutidas entre oficiais, sargentos e praças.

A guarnição mantinha-se ocupada em múltiplos afazeres ao longo do dia. Havia que preparar os lanudos que evitam que as velas rocem nos cabos de aço, protegendo-as; havia que lavar o convés com água do mar, e « quantas mais vezes, melhor », pois a água salgada conserva o madeiro; havia que se certificar da solidez das amarras; havia que raspar o verniz das madeiras; havia que limpar e polir os metais da barca; havia que fazer faina disto e daquilo e quando tudo parecia pronto havia ainda a convocação para os exercícios, de incêndio a bordo ou de resgate de homem ao mar, passando o convés a ser o palco de uma operação de salvamento, com o comandante a supervisionar.

Como poderei esquecer o momento em que vi vários marinheiros subirem de uma assentada ao traquete e ao mastro principal para desfraldar as gáveas e assim poder tirar proveito da força do vento? Como poderei esquecer a imagem desses autênticos alpinistas, amês em redor da cintura, ágeis silhuetas em contraluz com um sol laranja acabadinho de nascer, logo depois em contraste com um céu azul à medida que a manhã progredia? Como poderei esquecer a primeira vez que vi ao perto as cruzes de Cristo vermelhas cosidas no pano das velas, símbolos maiores da barca?

Dizia o filósofo Sócrates, séculos antes da nossa era, que existiam três tipos de pessoas: « os vivos, os mortos e os que andam no mar ». Máxima que bem cedo faria parte do vocabulário dos marinheiros. Pois é. Isto de andar embarcado tem muito que se lhe diga. A irregularidade

nos ciclos de sono, resultado da necessidade de render a guarda, dia após dia, pesa ao fim de alguns anos e o ar salgado também desgasta. Para ajudar a descontrair, entre as muitas actividades de lazer, destaco, pela sua originalidade, os desafios de futebol de convés, modalidade desportiva inventada pelos marinheiros da “Sagres”, entusiasticamente disputada por equipas improvisadas no momento.

E depois de tudo isto havia espaço ainda para a contemplação. O mar, esse infindo estendal de azul profundo, inspira. O mar e o céu. O primeiro, sem qualquer presença visível no horizonte; o segundo, limpo de nuvens. Visitantes, tão só uns pequenos pássaros, adeptos de longos voos solitários que habitualmente fazem do convés o seu porta-aviões. Na crista das ondas cardumes e cardumes de peixes-voadores e de quando em vez grupos de golfinhos, que as baleias, essas, mantêm-se ao largo, indicando as suas rotas com fortes e regulares esguichos de água.

A navegação, inicialmente tranquila, permitia que fossem içadas as velas latinas. Somente. Avançava-se sobretudo com a força do motor. A constante ondulação, embora não fosse forte, obrigava-me a um jogo de cintura quando me movimentava na barca. Enjoo? Apenas sentia um vazio na cabeça, como se tivesse uma forte quebra de tensão arterial, e uma grande sonolência, sintomas que conseguia quebrar com algumas simples buchas entre as refeições.

O mar Índico foi percorrido o mais rápido possível, devido ao perigo da pirataria. Se assim não fosse tínhamos ido o tempo todo à vela. « Não se preocupe, faremos isso no mar Vermelho », tranquilizou-me o comandante.

O oficial de quarto na ponte, por sua vez, mostrava-me um mapa com diversos pontos devidamente assinalados a lápis, alguns deles muito perto da rota definida pela “Sagres”. Todos aqueles sinais representavam ataques de piratas somalis.

Na ponte, mesmo em frente da casa de navegação estavam em permanência quatro marinheiros, mãos e braços firmes no leme de três rodas que dá a direcção à barca. A poucos metros dali, a ré, no tombadilho, passei muito do meu tempo e até ali cheguei a dormir, quando a lua estava a crescer e a noite mantinha-se quente. Um óptimo local para apreciar o gracioso esvoaçar da bandeira das quinas no topo do mastro da mezena. Para que não houvesse dúvidas ou se criassem confusões, sempre que a navegação o permitia, substituíam-se por uma de maior dimensão.

Para mim, a barca era como uma ilha ambulante, um universo povoado por diferentes e fascinantes personagens com as quais me cruzava e com as quais interagia, partilhando experiências e cimentando as sempre preciosas amizades. A barca era uma aldeia, um terreiro, uma praça, um espaço colectivo que percorria de uma ponta à outra, acabando por me ir deitar junto ao gurupés, para ali ficar, de olhar fixo na lua minguante que, devido ao constante movimento, parecia passar de um lado para o outro do topo do mastro principal. O resto de lua e todas aquelas estrelas visíveis. Pura magia, um sonho que se concretizava. Sempre soube que me iria sentir como um peixe na água nessa barca do Infante.

Fotos: Guta de Carvalho



Joaquim Magalhães de Castro



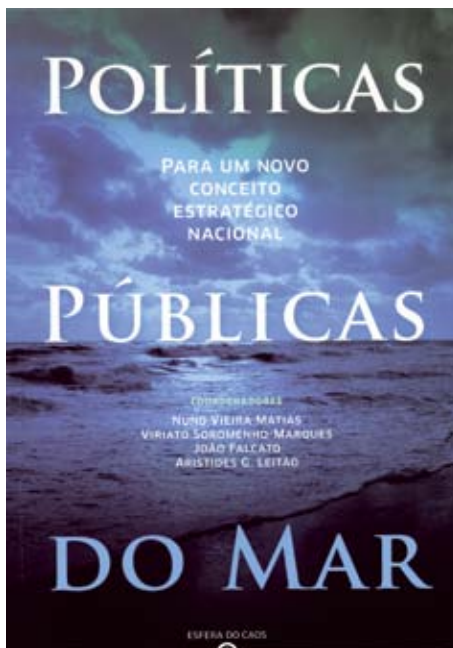
POLÍTICAS PÚBLICAS DO MAR

PARA UM NOVO CONCEITO ESTRATÉGICO NACIONAL

A editora *Esfera do Caos* publicou recentemente um interessantíssimo livro intitulado “Políticas Públicas do Mar – Para um novo Conceito Estratégico Nacional”. Trata-se de uma obra com a chancela da Academia das Ciências de Lisboa e que beneficiou do apoio da Fundação Calouste Gulbenkian e do Oceanário de Lisboa.

Cabe aqui referir que a génese do livro foi um desafio lançado, há mais de dois anos, pelo Presidente da Academia das Ciências de Lisboa, Professor Adriano Moreira aos académicos Nuno Vieira Matias, Viriato Soromenho Marques e António Ferraz Sachetti, entretanto desaparecido, mas a quem o livro é, muito justamente, dedicado. O núcleo central de coordenação alargou-se, posteriormente, aos doutores João Falcato e Aristides Leitão, mas o grupo de especialistas que nele colaborou atingiu quase uma vintena.

O livro abarca uma gama bastante alargada de matérias relacionadas com o mar, tais como a soberania, a ecologia, a economia, a segurança, a diplomacia, a ciência e a cultura. Cada uma dessas matérias é abordada num capítulo independente, tendo-se consegui-



do um equilíbrio bastante feliz entre a profundidade e a concisão da abordagem, que tornam a leitura de cada um desses capítulos – e, conseqüentemente, da obra na sua totalidade – bastante agradável e estimulante. No

final, o leitor fica com uma visão ampla das políticas públicas do mar e da multiplicidade de oportunidades e de ameaças relacionadas com o mar português.

Esta obra fica, certamente, como uma das mais importantes reflexões sobre o mar e sobre a sua importância para o País, constituindo-se – juntamente com o “Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos” (2004) e o estudo “*Hypercluster* da economia do mar” (2009) – como um marco na produção de pensamento estratégico nacional sobre o mar.

A apresentação da obra teve lugar, no dia 16 de Novembro, na Academia das Ciências de Lisboa.

A Revista da Armada felicita os autores desta notável obra, com uma menção particular ao naipe de distintos oficiais de Marinha que nela colaborou, encabeçado pelo Almirante Nuno Vieira Matias, que coordenou, e que inclui ainda os Vice-almirantes Alexandre da Fonseca, António Rebelo Duarte e Victor Lopo Cajarabille e o Contra-almirante António Silva Ribeiro.



O MAR NO SÉCULO XXI

“O mar no século XXI” é uma excelente sistematização do conhecimento sobre o mar, realizada pelo Comandante Armando Dias Correia, actual comandante do NRP Bérrio. Trata-se de um livro de 400 páginas, de excelente qualidade gráfica, com muitos quadros e 77 imagens a cores.

O autor tem sido um excelente colaborador da Revista da Armada, sempre com artigos pertinentes para o nosso futuro. Neste livro apresenta-nos uma análise prospectiva dos desafios marítimos futuros, já que, na sua visão, só nos podemos preparar para o amanhã se tivermos uma ideia do que nos espera. Nós, marinheiros, não podemos ficar alheios a esta abordagem já que os navios são pensados para uma vida útil de mais de 30 anos.

Para poder apresentar o seu olhar sobre os desafios marítimos futuros, o comandante Dias Correia começou o primeiro capítulo com um levantamento do “valor do mar”, segundo diversas perspectivas, nomeadamente quanto às características físicas, aos recursos vivos, aos recursos vegetais, às potencialidades energéticas, aos recursos mine-



rais, à importância para a ciência, ao contributo para a estabilidade ambiental, ao peso na economia e ao impacto na geopolítica e na geoestratégia. Seguem-se, depois, mais cinco capítulos intitulados: “O Direito do Mar e os Espaços Marítimos”, “O Valor do Mar para

os EUA e para a NATO”, “O Valor do Mar para a Europa”, “O Valor do Mar para Portugal” e “O Valor do Mar no futuro”.

A obra é prefaciada pelo Contra-almirante António Silva Ribeiro que a considera “um excelente texto, que enriquece a cultura marítima nacional e apoia quem pretende perceber o valor presente e futuro do Mar para Portugal.”

Em boa hora a FEDRAVE (Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro) decidiu patrocinar e dar vida a este trabalho. O livro contou ainda com o apoio de mais catorze entidades que se associaram para viabilizarem a publicação.

A apresentação da obra terá lugar em Janeiro na Academia de Marinha, no Casinó da Figueira da Foz e na Douro Azul, no Porto.

A Revista da Armada felicita o autor, Comandante Armando Dias Correia, e ainda o Editor, a FEDRAVE, na pessoa do Prof. Doutor Armando Teixeira Carneiro, a quem devemos agradecer a iniciativa da publicação de um texto que virá, seguramente, a ser uma obra de referência neste âmbito.



O REGRESSO AO MAR

De 1974 a 2005 os nossos governantes ignoraram completamente o facto de Portugal poder assegurar no Mar o seu futuro e de possuir as águas jurisdicionais mais extensas da Europa e das mais extensas do Mundo. Negligentemente deixámos perder um valioso património humano e desprezámos as dádivas da Natureza.

Graças à intervenção de algumas figuras públicas, dentro e fora da Marinha, fortemente apoiadas pelo presidente da República desde que tomou posse, a economia do Mar voltou a estar presente como forma de assegurarmos um futuro financeiramente independente. Para isso poderá ter contribuído o expectável aumento da nossa plataforma continental, que reforça a necessidade de uma nova política.

Vem isto a propósito de termos descoberto que a Sociedade de Geografia de Lisboa se antecipou meio século na luta pelo Regresso de Portugal ao Mar, com **uma tese apresentada, em 1958**, no II Congresso Nacional da Marinha Mercante proposta e redigida pelo nosso colaborador comandante Serra Brandão. Pela sua permanente oportunidade, seguem algumas passagens da referida tese, na sua redacção original.

“1. Não estabelece a História uma perfeita delimitação entre povos marítimos e povos que o não são. No entanto, não há dúvida de que enquanto algumas nações viram o âmbito da sua vida política e económica quase completamente circunscrito à exploração das terras, outras, por circunstâncias diversas que a História aprecia, foram atraídas mais especialmente para o Mar e nele procuraram elementos para seu engrandecimento ou, até, a razão da sua existência como estados soberanos. Tal sucedeu com os povos cujo território é em grande parte banhado pelo Mar e que, por dificuldades naturais ou antinomias políticas, não puderam encontrar no interior das terras o indispensável à sua existência ou à expansão da sua energia e do seu génio.

1.1 Também nem sempre é possível encontrar uma completa correspondência entre povo marítimo e potência naval. Todavia ela tem surgido todas as vezes em que uma nação das que desenvolvem a sua actividade dedicando-se à vida do Mar vê os seus territórios ou os seus interesses vitais disseminados pelo mundo. A defesa nacional, a unificação do território, o exercício efectivo da autoridade, a segurança económica e o prestígio nacional juntam-se, nestes casos,

à necessidade primária de criar novas utilidades pela redução das distâncias.

1.2 A Sociedade de Geografia de Lisboa, consciente dos seus deveres para com a Nação, apresenta-se neste Congresso **recomendando o regresso de Portugal ao Mar**. Nada a determina mais do que o estudo da evolução do Povo que a própria Geografia escolheu para Descobridor do Mundo e Civilizador de Gentes, não cuidando das razões que deram a esse Povo as faculdades de grandes navegadores.

1.3 De facto, folheando a História de Portugal, onde o voltar das páginas tem o som do marulhar das vagas, fácil se torna verificar a correlação existente entre a vitalidade da Nação e o desenvolvimento da nossa actividade marítima. Todas as vezes em que a hereditariedade, a vontade da Nação ou outro dos factores que, por uma forma ou por outra, regulam os destinos dos povos, colocaram o Poder em mãos de Português de boa vontade se verificou um esforço nacional em direcção ao Mar. Ensina a História que prosperidade e navios no mar foram sempre sinónimos na língua portuguesa; que época em que estamos alheados do Mar é época de decadência; que o nosso ressurgimento se conhece logo pelo interesse dedicado às coisas da navegação.”

(...)

“2.4 O passado e o futuro estão de acordo quando nos mostram que se deve atentar no crescimento da capacidade e da eficiência económica dos nossos transportes por mar, nas suas infra-estruturas, na preparação do pessoal, na educação do armador e do carregador, na formação de uma mentalidade marítima generalizada, na doutrinação dos próprios governantes, planeando com o pensamento não apenas nas necessidades presentes mas em todos os factores que contribuirão para o alargamento das nossas necessidades no futuro.”

(...)

3.1 Século e meio de História nacional mostra como é difícil conseguir um conjunto de circunstâncias favoráveis, de natureza financeira, económica, administrativa, psicológica e, até, política, susceptíveis de permitir o Regresso de Portugal ao Mar. Nem o pendor natural da nossa Gente, onde quase todo o adolescente ou infante sonhou ser um dia marinheiro; nem a lógica de uma directriz que a Geografia impõe e a Economia recomenda; nem a tradição

gloriosa fortalecendo o sentimento patriótico, se têm mostrado bastantes.

3.2 A lição e os resultados da guerra que passou, o exemplo de pequenos países que encontram no Mar o motivo principal da sua prosperidade e, sobretudo, uma mais clara visão no que respeita ao fomento marítimo terão finalmente concorrido para tornar realidade uma aspiração nacional de mais de um século de tentativas sem fruto: o Regresso ao Mar.

3.3 Factores de ordem económica, de que se destaca a forte concorrência de nações altamente especializadas; uma situação geográfica actualmente (1958) desfavorável em relação aos estados marítimos do Norte e do Mediterrâneo; a inércia proveniente de quase século e meio de alheamento do comércio marítimo; uma larga incompreensão nacional que leva a maioria dos carregadores a não utilizar os nossos navios; deficiência das infra-estruturas, tanto no que respeita a equipamento portuário como a estaleiros e escolas profissionais; dificuldades na obtenção de capitais a investir; faltas de iniciativa e exagerados receios de risco; insuficiente preparação dos agentes; incompleta racionalização da exploração; um inadequado sistema fiscal, dificultam o movimento ascensional do armamento português no conjunto internacional.

3.4 A Sociedade de Geografia de Lisboa, reconhecendo a obra extraordinária levada já a cabo para dotar o País com uma pequena marinha mercante modernizada e eficiente, encontra na possível remoção dos citados factores de retrocesso, em grande parte já previstos, a viabilidade de renovação e expansão da frota marítima nacional em ritmo proporcionado às nossas necessidades comerciais e demográficas e conforme à nossa actual intrincada geografia.

“3.5 Perante uma situação ainda desconfortável para quem possui fronteiras marítimas em quatro continentes; incompreensível para quem realiza por via marítima mais de 99% do seu comércio externo; entristecedora para quem esteve presente em Tordesilhas; inadequada para quem encontra no Mar a fonte principal do seu prestígio e da sua sobrevivência, a Sociedade de Geografia de Lisboa aconselha **o Regresso da Nação ao Mar**”.



Comandante Serra Brandão

Comemorações do Dia do Armistício da I Grande Guerra, do Aniversário da Liga dos Combatentes e do Fim da Guerra do Ultramar

Presididas pelo Ministro da Defesa Nacional, decorreram em 13 de Novembro, frente ao Monumento aos Mortos do Ultramar e junto do Forte do Bom Sucesso, as cerimónias comemorativas do 92º Aniversário da Assinatura do Armistício, do 87º Aniversário da Liga dos Combatentes e dos 36 anos do fim da Guerra do Ultramar.

Evocação de dois momentos de paz e do aniversário da instituição, que nasceu para colmatar problemas resultantes dos dois momentos de guerra.

Foi assim que iniciou a sua intervenção o Presidente da Direcção Central, General Chito Rodrigues perante diversas individualidades, onde se viam o General Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, os Generais e Almirantes que representavam o General CEMGFA, o Chefe do Estado-Maior da Armada e o Chefe do Estado-Maior do Exército, representantes do Comando da GNR e da PSP, bem como, os Embaixadores de França e de Angola e de representações diplomáticas da Rússia e da Hungria e vários Adidos de Defesa de Países Amigos.

O Orador convidado, o Prof. Dr. Eduardo Marçal Grilo, proferiu um importante discurso subordinado ao tema "Educação, Forças Armadas e o Combatente", tendo a

certa altura defendido a importância do Serviço Militar Obrigatório, como um poderoso auxiliar para a educação para a cidadania.

Seguiu-se a intervenção do Ministro da Defesa Nacional que mais uma vez salientou a missão indispensável da Liga e o seu papel único na defesa dos valores e no apoio aos combatentes carenciados.

A cerimónia prosseguiu com a entrega do estandarte do Núcleo da Liga em Lillers-França, pela filha dum combatente da I GG – Mme Felícia Pailleux, que é ainda hoje a porta-estandarte da Liga dos Combatentes na região da Flandres.

Foram depois agraciados com a Medalha de Mérito da Liga dos Combatentes, o Coronel Belchior, Presidente do Núcleo do Porto, o Major Carvalho do Núcleo de Aveiro, a funcionária da Direcção Central, D. Maria Hortênsia e a título póstumo o anterior Secretário-Geral, Coronel Medina Ramos, na pessoa de sua esposa.

Seguiu-se a homenagem aos combatentes mortos pela Pátria e a deposição de co-



roas de flores por trinta associações de combatentes e pelas altas entidades presentes.

Após o desfile das forças militares dos três ramos das FA's, os convidados dirigiram-se ao interior do Forte do Bom Sucesso, onde foram inauguradas duas exposições e onde se procedeu à entrega de prendas do Maire de La Couture – França e Lillers ao Presidente da Direcção Central e ainda da imposição da condecoração com que foi agraciado o General Chito Rodrigues pelos Veteranos da Rússia.



(Colaboração da LIGA DOS COMBATENTES)

Militares da Marinha presentes na Missa de Fiéis Defuntos

No âmbito das Actividades da Diocese das Forças Armadas e de Segurança, realizou-se no passado dia 2 de Novembro na Igreja de Nossa Senhora de Belém, no Mosteiro dos Jerónimos, a tradicional e sempre sentida celebração eucarística do Dia de Fiéis defuntos onde é feita memória de todos os militares, militarizados e civis que fizeram parte da grande família das Forças Armadas e das Forças de segurança e em última análise pertenceram também, à família naval.

O Bispo das Forças Armadas e de Segurança, D. Januário Torgal Ferreira, presidiu a esta solene concelebração na qual participaram todos os capelães da Marinha bem como outros capelães militares.

O ALM CEMA, ausente em Cabul, fez-se representar pelo VALM Conde Baguinho



Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada.

Este ano e fruto de uma remodelação na nave principal da Igreja, a disposição dos crenes e daqueles que quiseram participar estava mais adequada ao sentimento de partilha.

A animação litúrgica esteve este ano a cargo do Coro dos cadetes da Academia da

Força Aérea Portuguesa.

A tradicional homenagem aos mortos, momento recheado de particular significado para a instituição castrense, foi sem dúvida um dos pontos altos da cerimónia, onde a Fanfarra entoando os toques da praxe manteve e criou o ambiente adequado para cada um prestar a sua homenagem àqueles que continuam a sua caminhada noutra direcção.

Neste dia 2 de Novembro quise-mos mais uma vez dizer que aqueles que nos deixaram fisicamente continuam vivos na nossa memória.

Tudo faremos para sermos seus dignos continuadores.



José Ilídio Costa
CMG CAP

JORNADAS DO MAR

A Marinha, através da Escola Naval, organiza com periodicidade bienal desde 1998 um Colóquio de Estudantes para Estudantes, do Ensino Universitário graduado e pós-graduado que designa como Jornadas do Mar.

Os principais objectivos são os seguintes:

- Promover o estudo e a reflexão sobre o Mar, o papel que desempenha na vida nacional e as suas potencialidades no contexto europeu, no espaço lusófono e no Mundo;

- Proporcionar o diálogo entre os estudantes e personalidades ligadas a várias áreas da sociedade, particularmente a académica e a científica.

Os temas das três primeiras edições das Jornadas do Mar inspiraram-se em figuras de relevo da nossa História, em particular da nossa História Marítima: Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral e Pedro Nunes. A IV Edição teve como tema "O Mar: Um Oceano de Oportunidades", a V Edição "Os Oceanos: Uma Plataforma para o Desenvolvimento", a VI Edição "O Oceano, Riqueza da Humanidade" e a VII Edição "A Nova Era dos Descobrimentos".

Esta iniciativa tem tido o alto patrocínio de Sua Excelência o Presidente da República, presidindo à Comissão de Honra das Jornadas do Mar em cada Edição.

Com a consciência resultante da sua posição privilegiada de onde observa a imensidão de oportunidades que o Mar encerra, a Marinha, através das Jornadas do Mar, está certamente a corresponder ao desígnio declarado por Sua Excelência o Presidente da República no sentido de que Portugal encontre novamente no Mar um dos seus mais importantes vectores de afirmação e desenvolvimento.

Neste espaço de debate e convívio de Jovens Estudantes Universitários em que o denominador comum é o gosto, o interesse e a aposta no conhecimento do Mar, ficam criadas as condições desejáveis e apropriadas para a confirmação de que os Assuntos do Mar são um desígnio nacional, são uma preocupação do presente, mas que deverá ser continuada no futuro. Só se garante este trajecto se houver uma aposta no comprometimento neste desígnio dos jovens de hoje que serão os decisores de amanhã.

VII Edição das Jornadas do Mar: "A Nova Era dos Descobrimentos"

Com o Tema "A Nova Era dos Descobrimentos" procurou-se potenciar a apresentação de trabalhos que realcem os seguintes aspectos (ideias-força):

- Os Portugueses identificam o valor da Zona Económica Exclusiva nacional mas talvez ainda não se tenham apercebido das consequências que resultarão da extensão da nossa Plataforma Continental;

- A aceitação pelas Nações Unidas da proposta de extensão da nossa Plataforma Continental representará um acréscimo de cerca de 2,1 milhões de km² aos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e a soberania sobre uma área de mais de 3,8 milhões de Km²;

- Para que tal alargamento se concretize foi preciso reunir uma imensidão de dados (geológicos, geofísicos, hidrográficos...) que provem que a plataforma continental do território se prolonga, realmente, para lá das 200 milhas, ou seja, saber onde os fundos marinhos deixam de ter características continentais e já têm características oceânicas;

- Para a candidatura de alargamento da Plataforma Continental actuou a equipa da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, incumbida pelo Governo Português de provar pela ciência que a parte continental do território português se prolonga mar adentro para lá das 200 milhas da costa. Para que se tenha uma ideia das dimensões deste património, a sua superfície corresponde a 40 vezes o território nacional e a mais de 80% da área terrestre dos 27 países membros da União Europeia.

Com as Jornadas do Mar pretende-se dinamizar a comunidade universitária em torno dos saberes relacionados com o Mar, entendido este como uma via privilegiada de sustentação do desenvolvimento de Portugal e dar corpo à necessidade de conhecer e reconhecer, de forma abrangente, o valor dos Oceanos, essencial-



mente em três áreas de reflexão: os Oceanos como meio de comunicação, como fonte de recursos e como factor de equilíbrios planetários, ou seja, assegurar a sua preservação e planear o seu uso em benefício de toda a Humanidade.

Assim acontece, porque assumindo as suas responsabilidades, enquanto herdeira legítima de um passado histórico ímpar, a Marinha continua a partilhar o seu vasto acervo histórico e o sentimento de orgulho na nossa História Marítima, com o universo de todos os Portugueses e com os Participantes de Nações amigas nas Jornadas do Mar.

Na Europa, Portugal é um país periférico e pequeno, encostado neste canto do sudoeste. Com Mar somos um dos maiores países do Mundo, dispomos de um património oceânico que é único e de recursos geológicos, minerais, biotecnológicos e energéticos muito relevantes.

Mas a verdade é que não só o nosso património ligado ao Mar se encontra subaproveitado, como a própria ligação actual dos Portugueses ao Mar se caracteriza por um certo alheamento. Por isso importa pôr em prática uma verdadeira Cultura Marítima.

O desenvolvimento de actividades económicas ligadas à utilização, aproveitamento e preservação do Mar e dos respectivos recursos, deve constituir um objectivo nacional. A História ensina-nos que Portugal sempre prosperou quando teve e viveu essa visão e sempre definiu quando num comportamento anti-natura optou por uma estratégia continental, virando costas ao Mar.

Mantendo o Mar como pano de fundo, as Jornadas do Mar visam essencialmente semear nas novas gerações a apetência pela maritimidade porque, inquestionavelmente, a vizinhança atlântica sugere a condição marítima do Povo Português, o que, ao longo dos tempos, tem levado as Gentes Marinheiras a cumprir Portugal no Mar.

Portugal zarparou rumo à descoberta dos Oceanos há cerca de seis séculos. A motivação teve diversas vertentes, mas para todas era clara a existência de novas oportunidades à espera de serem exploradas.

O Infante Navegador, cuja morte ocorreu há 550 anos, foi um homem de visão voltada para o futuro, um mecenas do início da nova era que estava a surgir, o qual sustentou o crescimento de uma cultura e de um ideal, ainda hoje admirados e reconhecidos, determinante para a afirmação de Portugal no Mundo através de navegadores na descoberta de outras terras, por “mares nunca dantes navegados”, marcando, de forma decisiva, a História de Portugal e a História do Mundo. Na altura o Mar era apenas o caminho. Agora é ele próprio o destino, um caminho para um Portugal com futuro, numa “Nova Era dos Descobrimentos”.

Não obstante, nas últimas décadas Portugal não tem sabido capitalizar a invejável localização que a natureza lhe proporcionou numa perspectiva de economia marítima, quer com capacidade para extrair recursos do seu gigantesco território marítimo, quer como plataforma para o relacionamento entre as diversas culturas unidas pelos oceanos.

O futuro de Portugal passa inevitavelmente pelo regresso ao Mar. Todos reconhecem a urgência desta reconciliação, salientando que o desenvolvimento económico do País depende largamente da capacidade que tivermos na exploração dos recursos marítimos.

Todos temos que dar passos no sentido do caminho marítimo.

O Mar tem que voltar a ser assunto central para Portugal, voltar a ser pensamento político e estratégico.

Portugal deverá ser um país de referên-



cia sobre os assuntos do Mar, o qual faz a nossa ligação com a Lusofonia e a possibilidade de construirmos com todos uma grande rede de Países que se ajudam uns aos outros, que se envolvem e assumem um papel fundamental no quadro das políticas económicas e políticas internacionais.

Precisamos de novos activos, novos recursos e novos modelos de desenvolvimento. O Mar é um deles.



Não restam dúvidas de que as oportunidades existem; muitas delas permanecem, por enquanto, inconcebíveis e irrealizáveis, pois apenas poderão ser identificadas e esclarecidas ao longo do percurso de exploração das oportunidades. Em grande medida, a concretização desta ambição depende apenas de nós, enquanto cidadãos e enquanto Nação.

A adesão crescente dos que participam nas Jornadas do Mar é motivo para prosseguir com a iniciativa e interpretar que a mesma está certificada quanto à oportunidade, acolhimento e apoio ao objectivo primário das Jornadas do Mar constituírem um fórum adequado para os estudantes

universitários de hoje fazerem ouvir e explorem a sua visão sobre o recurso estratégico do Mar de que serão os herdeiros naturais quando num futuro, mais ou menos próximo, vierem a constituir a elite que conduzirá os destinos de Portugal.

A adesão é um reconfortante incentivo que enriquece o propósito, prestigia a Instituição e recompensa particularmente os Professores e os Estudantes que tornaram em realidade a ideia de um singelo contributo no desígnio partilhado de rasgar horizontes de futuro, valorizando, do passado e do presente, patrimónios e História.

Para a concretização das Jornadas do Mar 2010 importa realçar e manifestar o reconhecimento aos Membros da

Comissão de Honra que com o prestígio dos seus nomes e cargos institucionais contribuíram para a valorização do evento, às insígnies entidades que constituíram a Comissão Científica que com elevado espírito de docência e excelência académica analisaram, avaliaram e seleccionaram os trabalhos apresentados, às personalidades académicas que ajudaram na realização das mesas-redondas, apresentação dos

trabalhos e sessões plenárias, às entidades patrocinadoras e apoiantes que viabilizaram a melhoria das condições de convivência e partilha de experiências no decurso de eventos sociais e culturais, bem como aos Organismos que abriram portas para visitas e sessões.

A apresentação das Comunicações incidiu sobre matérias tão diversas como a Oceanografia, a Engenharia, a Estratégia, a Geografia, a História, a Sociologia, a Matemática, a Economia, a Gestão, o Ambiente, as Relações Internacionais, a Literatura, a Linguística, o Direito, as Tecnologias de Informação e Comunicação e as Ciências Militares, relacionadas com o tema central dos Oceanos, nas suas múltiplas dimensões de utilização e aproveitamento.

Em suma, a essência das Jornadas do Mar é reunir os múltiplos saberes envolvidos no estudo dos Oceanos e, com a generosidade que é própria dos jovens, procurar desfazer as barreiras que se erguem entre diferentes formas de conhecimento, criando laços que sustentarão a multidisciplinaridade indispensável ao estudo de algo tão complexo como é o Mar, quer na dimensão que hoje assume no contexto nacional e

internacional, quer no papel que desempenhou ao longo da História, a ponto de podermos afirmar que o Mar é identitário para Portugal.

Em síntese realçam-se seguidamente os aspectos e os resultados mais marcantes das Jornadas do Mar 2010:

Com 73 Comunicações que cobriram a matriz proposta verificou-se a presença de 87 autores, em nome individual ou em grupo.

A proveniência dos Participantes com Comunicação foi a seguinte: 46 de Lisboa, 13 de Aveiro, 7 do Brasil, 5 do Porto, 5 de Coimbra, 3 de Leiria, 2 de França, 2 do Algarve, 2 de Évora, 1 de Inglaterra e 1 do Minho.

Quanto a instituições do Ensino Superior estiveram representadas 22: Escola Naval do Brasil, Escuela Naval Militar de Espanha, École Navale de França, Escola Naval, Universidade de Lisboa, Universidade do Porto, Universidade de Coimbra, Universidade de Évora, Universidade do Minho, Universidade do Algarve, Universidade de Aveiro, Universidade Nova de Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Universidade Técnica de Lisboa, Universidade Paulista e Empresa



Gerencial de Projectos Navais / Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo – Brasil, King's College London, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Instituto Superior de Engenharia do Porto, Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração, Instituto Blumenauense de Ensino Superior do Brasil e Instituto Politécnico de Leiria - Escola Superior de Turismo e Tecnologia do Mar.

As Comunicações dos Participantes, sendo 19 do 1º escalão e 54 do 2º escalão, cobriram as 8 áreas temáticas propostas com a seguinte expressão: 15 na área da Matemática, Modelação e Engenharia, 14 - Relações Internacionais, Direito e Estratégia, 13 - Geografia, Oceanografia, Ambiente e Ciências Naturais, 12 - História e Sociologia,

8 - Economia e Gestão, 5 - Ciências Militares, 4 - Literatura e Linguística e 2 - Tecnologias da Informação e Comunicação.

Aos 87 Estudantes com Comunicação juntaram-se 8 Professores e 25 Estudantes sem Comunicação.

As Comunicações foram debatidas ao longo de 9 sessões de apresentação, presididas por personalidades de reconhecido mérito.

Marcantes pelo seu impacto foram as duas mesas-redondas

que trataram cada uma das áreas de reflexão propostas – “A República e a Marinha” e “O Mar como Motor da Economia”.

Nas visitas de estudo que os Participantes fizeram, a Marinha mostrou os bastidores da sua actividade de Serviço Público na conservação do seu património histórico e cultural, na investigação científica que desenvolve no Mar e na orla costeira nas vertentes de Hidrografia e Oceanografia, áreas em que regista resultados internacionalmente reconhecidos, na fiscalização e preservação dos recursos vivos e ainda as Tecnologias que manipula, das mais diversas e avançadas que Portugal dispõe.

Os eventos de índole social proporcionaram aos Participantes momentos de descontração e de convívio.

Na aglutinação dos múltiplos saberes envolvidos no estudo dos Oceanos que serviu de “pano de fundo” para a produção das Comunicações apresentadas nas Jornadas do Mar 2010, certamente que se cimentou o sentimento de ser impróprio chamar Terra a este planeta de Oceanos bem como a convicção de que Portugal dominado geograficamente pelo peso Oceânico tem que ser capaz de ser sempre tido em devida conta em assuntos do Mar que é, sem dúvida, a sua marca e o maior e mais duradouro activo estratégico.

No início do Século XXI é prematuro afirmar que marcas deixará na História. No entanto, há razões para acreditar que será de novo um Século virado para o Mar, tal como os Séculos XV e XVI, uma verdadeira “Nova Era dos Descobrimentos”. Por isso, importa que neste Século XXI Portugal se torne num interlocutor efectivo e inovador na Economia Global do Mar, no contexto da Economia do Mar ser um desígnio nacional e do Mar ser um recurso económico que importa projectar como motor do desenvolvimento de Portugal.



JORNADAS DO MAR 2010 Prémios

Área	Escalão	Trabalho	Nome do Participante	Instituição
Área da Matemática, da Modelação e da Engenharia:	2º	Sistema Inteligente de Bloqueio da Luz - Intelligent Light Blocking System (ILBS) - Prova de Conceito.	Tiago Alves Rodrigues	Escola Naval – Departamento de Engenharia Naval, Ramo de Mecânica
	2º	Projecto de uma antena planar para aplicação de telemetria em ambiente naval	Germano Gonçalves Capela Nuno Pessanha Santos	Escola Naval – Departamento de Engenharia Naval, Ramo de Armas e Electrónica
Área da Geografia, da Oceanografia, do Ambiente e das Ciências Naturais	2º	Three-dimensional Modeling of the Seasonal Variation of Phytoplankton and Zooplankton in the Iberian Upwelling System	Rosa Reboreda Bouza	Universidade de Aveiro – Departamento de Física – Centro de Estudos do Ambiente e do Mar
Área da História e da Sociologia	2º	A Ilha de Moçambique de Seiscentos: os testemunhos de Frei João dos Santos e António Bocarro	Maria Paula Bastião	Universidade Nova de Lisboa – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Universidade dos Açores – Centro de História de Além-Mar
Área das Relações Internacionais, do Direito e da Estratégia	2º	(Pre)j tensões sobre o Mar Rumo a uma global governance dos Oceanos	Pedro Ferreira da Cunha	Universidade do Porto – Faculdade de Direito
	1º	Pensando no Brasil do Século XXI: No Mar, um Cenário de Oportunidades	Daniel Santos Parreira José Eduardo Barbosa Filho Victor Luiz Meirelles de Souza Victor Teles Pimenta	Escola Naval do Brasil
Área da Ciências Militares	2º	Perfil lipídico dos militares da Marinha	Moisés dos Santos Henriques	Escola Naval – Departamento de Médicos Navais
Área da Economia e Gestão	2º	O Cluster Marítimo Português: Estrutura, Planeamento e Inovação	Regina Salvador Ana Ferreira Abel Simões	Universidade Nova de Lisboa Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
	1º	Modelo de gestão estratégica	Idálio Marques Fernandes	Instituto Superior de Ciências da Informação e da Administração

(Colaboração da COMISSÃO EXECUTIVA DAS JORNADAS DO MAR 2010)

Historiadores Marinheiros e Marinheiros Historiadores

Introdução

O início do Século XIX assistiu a um reavivar do interesse pela História como substrato legitimador das aspirações nacionalistas dos povos europeus re-emergentes e, pouco tempo depois, como base de suporte dos interesses imperialistas das grandes potências mundiais. Revestido do carácter científico que a racionalidade do Século das Luzes imprimira às grandes áreas do Saber (relembre-se a Real Academia Portuguesa de História, criada por D. João V), estando, portanto, já bastante longe do tom laudatório dos cronistas, o estudo da História não deixa, porém, de se sujeitar, em maior ou menor grau, ao espírito romântico e aos exacerbados sentimentos patrióticos da época.

Numa nação marítima como Portugal, onde o Mar acolhia as memórias das glórias do Passado e encerrava as maiores aspirações para o Futuro, a História Marítima, embora sem constituir uma disciplina autónoma, será objecto de especial atenção por parte dos estudiosos. Embora os primeiros estudos de âmbito histórico-marítimo tenham sido os do Visconde de Santarém, que a partir de 1811 se dedica a compilar vários apontamentos relacionados com os limites das possessões portuguesas na América do Sul, para servirem de base às negociações com a Espanha no Congresso de Viena, serão, essencialmente, os oficiais da Armada a ocupar-se da História Marítima Portuguesa – especialmente na sua vertente puramente naval¹ - durante os cem anos seguintes.

Os Pioneiros

O primeiro trabalho de vulto pertence a Inácio da Costa Quintela, com os seus *Annaes da Marinha Portuguesa*, publicados entre 1839 e 1846, que constituem a primeira grande compilação histórica das batalhas navais, conquistas e viagens dos portugueses, embora só tenha conseguido levar à estampa dois dos três volumes inicialmente previstos, os quais cobrem

te, uma série de memórias do autor, acabam por ser um precioso testemunho da época. A década de 1840 é, aliás, bastante profícua em termos de produção escrita, sobretudo graças ao contributo dado pelos *Annaes Marítimos e Coloniaes*, onde os oficiais de Marinha tiveram a oportunidade de escrever e divulgar os seus conhecimentos sobre assuntos em que eram entendidos, entre os quais a História Naval. Contudo, em 1846, ano em que, ironicamente,

Alexandre Herculano introduz no País a historiografia científica com a sua *História de Portugal*, a extinção da Associação Marítima e Colonial, proprietária dos *Annaes*, reflexo da agitação política que se fazia sentir, faz abrandar este ímpeto inicial.

O segundo grande período de produção inicia-se na década de 1880. A competição colonial entre as potências europeias, que esgrimem argumentos na Conferência de Berlim, leva Portugal a recorrer ao peso da sua História para compensar a falta de poderio militar. Na década seguinte são as comemorações centenárias da Descoberta da América, promovidas pela Espanha, a excitar os brios nacionais no estudo dos Descobrimentos Portugueses. Nestes anos surgem nomes notáveis como Braz de Oliveira, Baldaque da Silva, Almeida de Eça e Lopes de Mendonça. As páginas dos *Anais do Clube Militar Naval*, publicação criada em 1870, na tradição dos *Annaes Marítimos e Coloniaes*, servem para divulgar muitos dos trabalhos então surgidos, onde a Arqueologia Naval, ainda em fase embrionária, assume um especial destaque.

A partir daí, a produção não cessa de aumentar. No virar do século, a implantação da República e a participação na Grande Guerra renova o alento patriótico dos historiadores na-



Celestino Soares
(1793-1870)



Braz de Oliveira
(1851-1917)



Almeida d' Eça
(1852-1929)



Lopes de Mendonça
(1856-1931)

o período que vai desde o governo do Conde D. Henrique até 1610. Em 1845 Joaquim Celestino Soares dá ao prelo os *Quadros Navaes*, uma coleção de folhetins publicados no jornal *O Patriota*, que constituindo, em boa par-



Quirino da Fonseca
(1868-1939)



Fontoura da Costa
(1869-1940)



Gago Coutinho
(1869-1959)



Estanislau de Barros
(1870-1942)

vais. Um novo impulso fora, entretanto, dado em 1902, com a criação da Liga Naval Portuguesa (por iniciativa do Clube Militar Naval), a qual tinha por principal objectivo promover o desenvolvimento da Marinha nacional nas suas diversas vertentes: de guerra, de pesca, mercante e de recreio. Além de promover palestras, debates e conferências, a Liga publicava, ainda, um boletim oficial, o *Boletim Marítimo*, em que os sócios, muitos deles oficiais de Marinha expunham as suas teorias e os seus pontos de vista.

Nas décadas de 30 e 40 do Século XX o mote é dado pelas comemorações do Duplo Centenário (Fundação e Restauração). Embora o Estado Novo imprima um tom propagandístico a estas celebrações, é inegável o valor científico dos estudos desenvolvidos por homens da craveira de Fontoura da Costa, Quirino da Fonseca ou Gago Coutinho na área da Náutica dos Descobrimentos.

Abra-se aqui um pequeno parêntesis para explicar que temos estado a falar, essencialmente, em oficiais da classe de Marinha. Claro que estes, à partida, já levavam uma considerável vantagem pelo facto de a maior parte das outras classes técnicas terem surgido bastante mais tarde, nomeadamente a de Engenheiros Maquinistas Navais, em 1868, e a de Administração Naval, em 1887 (o mesmo já não sucedia, porém, com os Médicos e com os Engenheiros Construtores Navais, que tinham os respectivos quadros estabelecidos desde a segunda metade do Século XVIII). Além disso, enquanto as outras classes se debruçam sobre áreas técnicas muito específicas, a classe de Marinha tem uma formação mais abrangente, com uma visão mais ampla da vivência naval. E, mais importante de tudo, a sua formação de base é a mais completa do ponto de vista náutico, passando pela Marinharia, Navegação e Oceanografia, sem esquecer o Armamento e a Tática, áreas essenciais para a compreensão da História Naval. Não é, assim, de estranhar que os oficiais de Marinha constituam 82% dos “historiadores marinheiros”. No entanto, a primeira metade do Século XX vê surgir algumas boas contribuições de oficiais de outras classes, como Estanislau de Barros (Engenheiro Cons-

trutor Naval), Tancredo de Moraes (Administração Naval) e António dos Santos Júnior (Administração Naval). Na segunda metade daquele século começam também a brilhar alguns Médicos Navais, como é o caso de José de Vasconcelos e Menezes. Naturalmente, alguns destes oficiais abordaram a História do ponto de vista específico da sua formação profissional, sendo Estanislau de Barros, com os seus trabalhos sobre Construção Naval o exemplo mais flagrante. Santos Júnior e Vasconcelos e Menezes abordaram a história das respectivas classes, mas apresentam um repertório de estudos mais alargado.



Marques Esparteiro
(1898-1976)



Sarmiento Rodrigues
(1899-1979)



Vasconcelos e Menezes
(1916-1994)



Teixeira da Mota
(1920-1982)

A década de 1960 traz as Comemorações Henriquinas, as quais iniciam um período celebrativo dos quinhentos anos dos Descobrimentos. Neste período do Pós-Guerra sobressaem grandes vultos como Marques Esparteiro, Sarmiento Rodrigues ou Teixeira da Mota, os quais estão ligados à fundação, em 1969, do Grupo de Estudos de História Marítima, que estará na origem da Academia de Marinha, nove mais tarde. Neste grupo, onde pela primeira vez em Portugal a História Marítima é tratada como um todo (na boa tradição da escola dos *Annales*, iniciada 30 anos antes), os oficiais de Marinha partilham, já, o palco com reputados historiadores civis, como Virgínia Rau, Luís de Albuquerque e Armando Cortesão.

Em 1986 inicia-se um novo ciclo de comemorações dos Descobrimentos, que se prolongará até 2002. Com

ele assiste-se a um novo e notável aumento da produção escrita da oficialidade marinheira.

Nos Dias de Hoje

Nos finais do Século XX, a História Marítima começa a ganhar maior espaço fora da Marinha, sobretudo após a criação, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL), do Mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão. No entanto, e não obstante as críticas de alguns académicos, que lhes apontam a falta de formação de base em História e a falta de disponibilidade para se dedicarem totalmente à investigação, é inegável o papel pioneiro desempenhado pelos oficiais

de Marinha no desenvolvimento da História Marítima em Portugal. Profundos conhecedores da realidade dos navios e do ambiente marítimo – qualidade que falta a muitos dos seus detractores – e, por norma, bastante familiarizados com o impacte do Mar nas populações costeiras e nas economias dos estados ribeirinhos, constituem um ilustrativo exemplo da interdisciplinaridade hoje considerada indispensável ao estudo da História. Estas competências, aliadas a uma cada vez maior procura de habilitações académicas, foi, aliás, recentemente reconhecida pelo mundo universitário, quando, em 2007, a FLUL estabeleceu com a Escola Naval uma parceria para o estabelecimento do Mestrado em História Marítima.

O início do Século XXI encontra na Marinha de Guerra quase duas dezenas de autores activos, vários dos quais detentores de licenciaturas e pós-graduações universitárias na área da História. E, com a democratização do acesso aos cursos superiores, até já fora da categoria de Oficial se começam a aventurar alguns entusiastas. É provável que a História Marítima continue, durante muitos e bons anos, a usufruir do valioso contributo dos “historiadores marinheiros”.

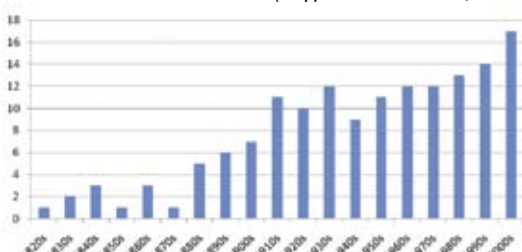


Jorge Moreira Silva
CTEN

Nota

O presente artigo nasceu da colaboração do autor com a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa no projecto “Dicionário on-line de História Marítima”, sob a coordenação do Prof. Francisco Contento Domingues, que pode ser consultado em <http://www.fl.ul.pt/DIHM/>. Embora as estatísticas apresentadas incluam “marinheiros historiadores” ainda activos, optámos por mencionar especificamente apenas nomes de autores/ académicos já falecidos.

1-Vamos estabelecer aqui a distinção entre “História Naval”, que se ocupa exclusivamente da parte dos navios e das navegações, e “História Marítima”, que aborda o Mar numa perspectiva mais alargada (náutica, militar, industrial, económica, sociológica, etc.).



Evolução do número de autores activos (por década) entre os oficiais de Marinha.

NOVA VERSÃO DO IGA 2

Manual do Oficial em Serviço de Estado-Maior

No passado dia 2 de Agosto entrou em vigor a nova versão do IGA 2, que constitui o *Manual do Oficial em Serviço de Estado-Maior*¹. Considerado uma referência para os oficiais que prestam serviço em estados-maiores, o IGA 2 (B) veio substituir a anterior versão – o IGA 2 (A) – promulgada em 20 de Junho de 1995, que por sua vez cancelou a primeira edição, o IGA 2 – *Vade-mecum do Oficial em Serviço de Estado-Maior*², de 15 de Janeiro de 1965.

Sinal dos tempos de crescente aceleração e mudança que actualmente vivemos, numa primeira avaliação sobre o conteúdo do IGA 2 (A), efectuada em Setembro de 2009, constatou-se que uma boa parte se encontrava profundamente desactualizada, além de não cobrir alguns aspectos hoje essenciais, como os formatos, as referências e a bibliografia em suporte digital. Foi neste contexto que o Estado-Maior da Armada (EMA) procedeu à sua revisão e actualização, com o objectivo de melhor adequar o IGA 2 às actuais exigências, bem como homogeneizar certo tipo de práticas e formatos entretanto disseminados pelos meios informáticos, relativamente aos quais se pretendia conferir maior uniformização e coerência. Com o intuito de tornar mais consensual e abrangente a nova edição do IGA 2, tendo em vista a sua aprovação e promulgação pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, foram ainda, por duas vezes, solicitados contributos aos diferentes sectores da Marinha, bem como ao Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM), a concluir um processo que se estendeu por cerca de nove meses.

O IGA 2 (B) respeita estritamente o preconizado no *PGA 1 (B) – Publicações da Marinha*³, que estabelece o modelo a que devem obedecer as publicações da Marinha, a forma de as designar abreviadamente e os princípios a que atende a respectiva promulgação.

A nova versão do IGA 2 encontra-se organizada em quatro capítulos e nove anexos, conforme se apresenta:

Capítulo 1 – Objectivo da publicação
Capítulo 2 – Organização dos estados-maiores
Capítulo 3 – O trabalho de estado-maior
Capítulo 4 – Documentos de estado-maior
Anexo A – Preparação e condução de reuniões
Anexo B – Condução de trabalhos em grupo
Anexo C – Preparação e realização de exposições
Anexo D – Estudos
Anexo E – Metodologia do exame de situação
Anexo F – Metodologia do apontamento
Anexo G – Metodologia do ensaio
Anexo H – Normalização de documentos
Anexo I – Modelos de documentos

Muito embora o novo IGA 2 não disponha da mesma organização interna da versão anterior, o capítulo 4 e o anexo H foram aqueles que comportaram maior número de alterações. Refira-se, relativamente ao primeiro, a definição e propósito dos diferentes tipos de documentos elaborados e/ou manuseados no âmbito de um estado-maior, como são o ofício, a nota, a mensagem, o *fac-simile* (fax), o correio electrónico, a publicação, a directiva, o estudo, o parecer, a informação, a proposta, o memorando, o



apontamento, a nota de circulação interna, o relato de reunião e o relatório de missão. Quanto ao anexo H, que versa sobre a normalização de documentos, trata-se de um corpo em grande parte criado de raiz, com o objectivo de disseminar muitas das práticas que se encontram definidas ao abrigo de diversas normas portuguesas (NP). Refira-se, a título de exemplo, os aspectos a ter em conta na redacção da correspondência oficial e as normas a que deve respeitar a redacção dos diversos tipos de documentos acima elencados.

Um outro aspecto, prende-se com as definições de apêndice e anexo, que se constatou não ser clara para muitos dos que produzem trabalhos e fazem uso deste tipo de apensos. Foram igualmente definidas as formatações a utilizar no texto (e.g. tipo de letra, tamanho, alinhamento dos parágrafos, espaçamento entre linhas, margens, etc.), as características do papel e da impressão, a forma de identificar as referências, além de um sem número

de práticas até agora não uniformizadas na Marinha – mas que se encontram há muito tempo assentes nas NP – como são os casos da utilização de algarismos em documentos de texto, o formato da data e hora, as unidades de medida, o uso do itálico, os destaques, as citações, a numeração das páginas, além da distinção entre siglas e acrónimos.

Relativamente às sempre úteis notas de rodapé e organização da bibliografia, o IGA 2 apresenta os formatos que devem ser utilizados, a par de exemplos que ajudam a melhor entender a forma de proceder com este fim, com especial destaque para a maneira como se identificam livros, separatas, artigos, capítulos, partes de livros, manuscritos e documentos electrónicos (e.g. livros, bases de dados, programas, capítulos de livros, artigos de enciclopédia, revistas, etc.).

Cumpra ainda acrescentar que o anexo I engloba modelos dos principais documentos habitualmente preparados no seio de um estado-maior, como a nota, o ofício, a informação, o parecer, a proposta, o apontamento, o relato de reunião, o relatório de missão e a nota de circulação interna. No sentido de facilitar a sua utilização, foram desenvolvidos modelos electrónicos dos documentos referidos, que se encontram disponíveis na página da *intranet* da Marinha (<http://intranet.marinha.pt/portalintranet>). Neste sítio, será em breve colocada uma apresentação tutorial, que cobre todos os capítulos e anexos do novo IGA 2.

Em suma, pode dizer-se que o renovado IGA 2 continua a constituir-se como uma excelente ajuda e um valioso repositório de ferramentas chave, para todos aqueles que, investidos nas mais variadas funções ao serviço da Marinha, em especial no EMA e noutros estados-maiores, desejam conhecer os princípios a que obedece a organização de um estado-maior, o trabalho que aí se desenvolve, os respectivos deveres e responsabilidades, designadamente, a preparação e condução de reuniões, exposições, estudos, trabalhos em grupo, bem como produzir os mais variados tipos de documentos relacionados com o seu excelso mister. Neste sentido, o IGA 2 (B) oferece um conjunto de informação relevante para inclusão nos *curricula* dos cursos ministrados na Escola Naval e no IESM.

(Colaboração do ESTADO-MAIOR DA ARMADA)

Notas:

¹ Instruções Gerais da Armada (IGA).

² A expressão latina *vade mecum* (vem comigo) é habitualmente utilizada para designar um livro ou manual de referência e de uso frequente, que contém instruções muito precisas para execução de determinadas tarefas.

³ Procedimentos Gerais da Armada (PGA).

Gonçalo Pereira Marramaque nas Molucas

Manuscrito existente na Biblioteca Nacional, remetido da Índia ao reino no ano de 1636, revela-nos um conjunto de acontecimentos que levaram Gonçalo Pereira Marramaque até às ilhas Molucas onde acabou por mandar erigir uma fortaleza em Amboino, ao cabo de um conjunto de acontecimentos curiosos e de particular interesse para a história da presença portuguesa no Extremo Oriente.

Revela-nos o documento que Marramaque se encontrava na Índia, em 1565, quando se travou de razões com um fidalgo castelhano, de nome Heitor Queimado, protegido da regente D.^a Catarina. Diogo do Couto relata o mesmo episódio, porém, referindo que o castelhano se chamava André de Torquemada e passeava a cavalo na companhia de Heitor da Silveira Drago, levando

a crer que alguma confusão de fontes manuscritas causou uma troca de nomes. Importa, porém, que Gonçalo Pereira se cruzou com ele numa rua de Goa e o castelhano não quis tirar o barrete, quando Marramaque o saudou dessa forma corrente. É evidente que o azedar dos acontecimentos, com tão irrisória razão, só aconteceu porque já existia uma anterior animosidade, que – sabemos – também era partilhada pelo vice-rei, protector e amigo de Marramaque. A verdade é que das palavras às armas foi o tempo de arder um fósforo, e Heitor Queimado ou Artur Torquemada saiu ferido da contenda, vindo a morrer poucos dias depois. D. Antão de Noronha não tomou qual-

quer medida contra Marramaque, mas a situação era melindrosa e precaveu-se contra qualquer represália ou iniciativa que pudesse vir a ser levada a cabo por D.^a Catarina, quando soubesse da morte do seu protegido. Gonçalo Pereira era uma figura notável, com grandes serviços prestados em África e na Índia, desempenhava o cargo de capitão-mor do Malabar e estava nomeado para capitão da fortaleza de Ormuz. O vice-rei entendeu, todavia, que seria melhor enviá-lo numa outra missão ao Extremo Oriente, relatando para Lisboa que o degredara para essas longínquas paragens, castigando-o pelo sucedido. Era, no fundo, uma forma de resguardar o seu protegido de qualquer problema vindo de Lisboa, eventualmente quando já não tivesse possibilidades de o proteger directamente, ao mesmo tempo que lhe dava uma missão onde também poderia auferir grandes proveitos.

Vinha esta nomeação bem a propósito, na medida em que chegavam a Goa notícias sobre as ilhas de Ternate, que se agitavam contra os portugueses e, sobretudo, estava a ameaçada a pequena colónia portuguesa de Amboino, cuja importância era crucial para o comércio das especiarias. Segundo o primeiro documento aqui referido, D. Antão mandou preparar uma armada de quatro galeões, seis fustas e uma galeota com seiscentos soldados embarcados a que se juntava gente de mar. Mas Couto escreveu que se tratavam de quatro galeões e oito galeotas, com mais de mil soldados, sendo provável que o seu testemunho seja mais correcto, uma vez que se encontrava em Goa quando tudo aconteceu. Zarparam em Abril de 1566, chegando a Malaca nesse mesmo ano, mas não passando às Molucas, por razões que desconhecemos. Par-

mens de Legaspi, e sofreu grande desgaste com a permanência numa zona difícil. Chegou finalmente a Ternate, onde o receberam o capitão e o rei (local) Aeiro com grandes honras e recatos, mas a sua intenção era voltar a Cebu e desalojar os espanhóis da colónia que estavam a fortalecer. Conseguiu preparar uma pequena expedição que lá chegou sem dificuldades, falando com Legaspi sem que houvesse qualquer combate na primeira fase. O contacto com uma guarnição ocidental e os acordos existentes entre portugueses e castelhanos impunham uma conversação e negociação antes de qualquer acção de guerra. A verdade é que a pequena guarnição que encontrou num fortim em Cebu, nos dias que duraram as conversações, cresceu à custa de todos os espanhóis que se encontravam em ilhas próximas, ao ponto de ficarem



“Deste modo costumam circular pelas ruas [de Goa] os fidalgos, governadores e conselheiros portugueses”.

Jan Huygen van Linshoten - Itinerário.

tiu em Agosto de 1567 e teve notícia, na costa de Bornéu, da expedição de Miguel Lopez de Legaspi (o cronista chama-lhe Miguel Lopes de Lagos) que andava pelas Filipinas desde 1565. Decidiu desviar-se do seu caminho e seguir para norte e nordeste, em direcção à ilha de Cebu, no coração do arquipélago, mas – no dizer de Couto – “como já era fóra de tempo, e os Pilotos pouco correntes, andou ás apalpadelas, como lá dizem, mais de quatro meses”.

Apercebeu-se, certamente, de que os castelhanos voltavam a tentar estabelecer-se no Extremo Oriente, não podendo saber ainda como iriam fazê-lo nessa região mais a norte e como, pela primeira vez, conseguiram regressar à Nova Espanha numa derrota pela Pacífico, abrindo uma nova via de acesso às especiarias.

Mas Marramaque não logrou travar os ho-

os portugueses numa situação desvantajosa e difícil. Legaspi empatou a conversa sobre os direitos e limites do tratado de Saragoça, procurando ganhar tempo, até ter reunido as condições militares para reafirmar a sua intenção quanto à posse daquelas ilhas e dispendo-se a combater. Aliás, mesmo sem um confronto directo e aberto entre as duas forças, houve pequenos conflitos que tiveram resultados desastrosos para os portugueses, diminuídos pela falta do apoio logístico necessário a uma acção militar lançada longe da sua base de Ternate ou Malaca.

Eram boas as intenções de Gonçalo Pereira Marramaque sendo provável que tivesse compreendido o perigo daquela colónia espanhola a crescer nas Filipinas. Como sabemos hoje, pouco tempo depois estabeleceram-se em Manila e ali fizeram a sua capital no Oriente. Naquele momento, contudo, só lhe restava regressar a Ternate e pensar a sua acção. Trazia da Índia instruções para prender o rei Chechil Aeiro, mas a forma como o via actuar e as informações que foi recebendo dos portugueses casados nas Molucas, levaram-no a mudar de ideias. Era altura da monção favorável para ir a Banda e Amboino e decidiu fazer-se ao mar, aceitando inclusivamente a ajuda que lhe dava o rei de Ternate. Mas desta campanha falaremos na próxima revista.



J. Semedo de Matos
CFR FZ

O QUADRANTE NÁUTICO LUSITANO

No fim da minha carreira militar tive o privilégio de ser colocado no Museu de Marinha. Assim, a partir de 19 de Setembro de 1980 – que foi o dia da minha apresentação – comecei a escrever um *Diário de Bordo* em cadernos de capa preta com folhas pautadas. Pensei que, assim, poderia ir registando a minha actuação no Museu mas, principalmente, fixar em memória as informações que ia obtendo, a maior parte das vezes, ocasionalmente: um quadro representando um navio no Tejo, a edição duma obra nunca vista em biblioteca pública, um instrumento náutico de fabricante desconhecido. Tudo isso eu registei com o nome, a morada e o telefone do proprietário ou do informador. Descrevi as viagens que fiz, a maior parte para participar em eventos, apresentando comunicações ou aprendendo o que os outros sabiam. Registei o que mais me seduziu nos museus que visitei.

Admito, porém, que parte deste meu escrito pouco interesse tenha, dado que se refere ao dia a dia da minha vida privada.

Em resultado deste meu empenhamento, estou actualmente no fim do caderno nº 57, o que quer dizer que já escrevi mais de dez mil páginas, o que parece muito, mas que pouco mais é do que, em média, uma página escrita por dia, o que se faz em escassos minutos.

Eu estou a insistir nesta minha proeza, não para ouvir o estridente som de trombetas, mas para chamar a atenção para o encanto que é relembrar um episódio que, passados anos, se torna uma inesperada descoberta. Mas também acontece andarmos, muito ufanos, a contar, aos amigos,

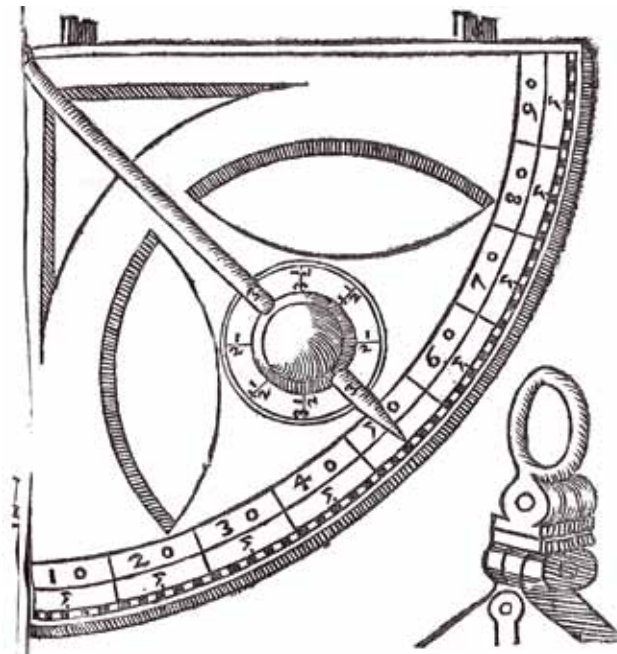
uma bela façanha, de que fomos autor ou actor, e quando, um dia, a lemos, ficamos varados: o que andávamos ingenuamente a “vender” era a história que gostaríamos que nos tivesse acontecido. A memória perde-se,

pa do quadrante náutico lusitano”. Pensei, seguramente, que se tratava de um assunto de interesse mas acabou por ficar esquecido, como tantos outros, no meu *Diário de Bordo*. No dia seguinte registei o nome da firma vendedora, propriedade dum velho amigo, o nome e telefone do comprador, que era e continua a ser, seguramente, um coleccionador compulsivo de obras científicas e, até registei que pagou 270 contos pelo Gallucci.

Pois bem, agora ao ler, passados tantos anos, este apontamento, decidi dar-lhe vida. E como não encontrei um único exemplar daquela obra nas bibliotecas portuguesas e não, querendo denunciar a origem da referida informação, pedi à Biblioteca de Florença, cópia do capítulo, da tal obra, que tem por título “Della Fabrica, & vso del Quadrante náutico Lusitano”. Antes de me ocupar do conteúdo do referido capítulo, gostaria de esclarecer alguns leitores que não

estejam familiarizados com a náutica praticada pelos Portugueses durante esse maravilhoso período das Descobertas Marítimas.

Quando, por vontade do Infante D. Henrique, os nossos capitães, com a indispensável ajuda dos pilotos, começaram a explorar as terras africanas, verificaram que a navegação para o Sul se fazia sem dificuldade, aproveitando o apoio da costa, mas o regresso se tornava difícil devido aos ventos contrários. Todavia, constatou-se que, se os navios se afastassem da costa e fizessem uma larga viagem, passando pelos Açores, conseguia-se um trajecto, seguramente, mais longo em caminho percorrido, mas mais curto em tempo. É a chamada *Volta pelo largo*, ou *Volta*



O quadrante náutico Lusitano.

mas pior é quando também nos engana.

Todavia, um diário, escrito à mão, tem um enorme demérito: é inexpugnável, como uma fortaleza. Não se encontra o que se quer, nem se descobre o que (naturalmente) esquecemos. Solução: fui aos primeiros 8 anos, aqueles que estive no Museu, cortei o supérfluo e imprimi o essencial. Fiquei com um texto com 625 mil caracteres. Agora, é fácil encontrar o que procuro e descobrir o que já esqueci.

Vou dar um exemplo. No dia 31 de Maio de 1989, escrevi: “A obra *Della Fabrica et uso di diversi stromenti de astronomia et cosmografia*, publicada no ano de 1597 por Giovanni Paolo Gallucci, tem um capítulo que se ocu-



O *Diário de Bordo* do autor, referido no texto.

da Mina por ser donde, habitualmente, estas viagens começavam. Esta é, sem dúvida, uma das grandes conquistas conseguidas pelos nautas portugueses.

Todavia, durante estas viagens de regresso, com os navios afastados da costa, perdiam-se as conhecenças da terra, indispensáveis para avaliar a posição do navio. Para obviar esta dificuldade, os nossos nautas começaram, então, a recorrer à Estrela Polar, medindo-lhe a altura que, com uma pequena correcção, dava aos pilotos a latitude onde o navio se encontrava, do modo que, mais tarde, iremos descrever. A longitude, não se sabia calcular e, por isso, se estimou até ao século XVIII, quando o cronómetro começou a ser usado.

Todavia, ao navegar-se no hemisfério Sul, como a estrela Polar deixa de se ver, passou a recorrer-se ao Sol, medindo a sua máxima altura diária (a chamada altura meridiana) que corresponde ao meio dia verdadeiro. A latitude era, então, calculada pela fórmula que a seguir se apresenta e que foi divulgada pelos *Libros del Saber de Astronomia*, essa magnífica obra

mandada compilar por Afonso X (1221-1284) e que inclui os conhecimentos científicos da época. Afonso X foi rei de Leão e de Castela e avô do nosso rei D. Dinis. A tal fórmula pode apresentar-se do modo seguinte: Latitude = $(90^\circ - \text{altura meridiana do Sol}) + \text{declinação do Sol}$.

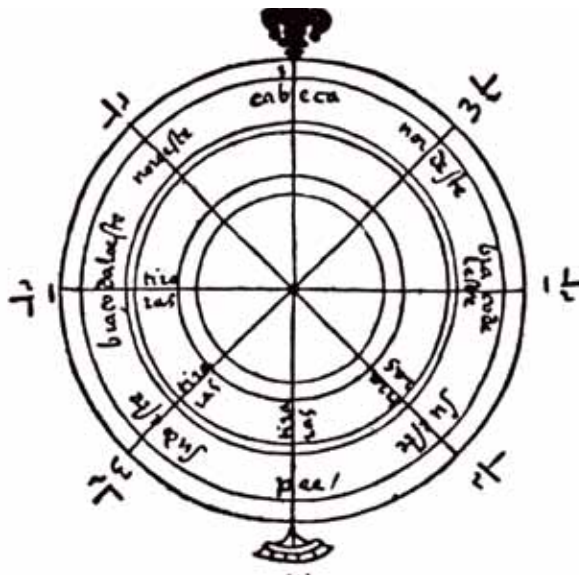
Recordo que o complemento da altura dum astro (ângulo ente o horizonte e o astro) é a sua distância zenital (ângulo entre o astro e o zénite) e, portanto, a fórmula acima indicada pode tomar a seguinte configuração: Latitude = distância zenital do Sol + declinação do Sol.

Assim, se os astrolábios náuticos e os quadrantes fossem graduados em distâncias zenitais, poupava-se ao piloto uma operação de subtrair e, por conseguinte, um possível erro. E, não se julgue que estamos a fantasiar pois é bem sabido que os nossos pilotos apesar de serem bons conhecedores da sua arte, possuíam fracos rudimentos de cultura.

Não sabemos, exactamente, quando é que os portugueses começaram a graduar, deste modo, os instrumentos de altura. Semedo de Matos encontrou referências concretas em João de Lisboa (c. 1530) e em Pedro Nunes (1537), quanto à utilização de distâncias zenitais no que respeita à posição dos astros, mas não há referências a qualquer disposição em que seja determinado, ou mesmo, aconselhado a gravar as escalas,

dos instrumentos de altura, em distâncias zenitais. Resta-nos a análise dos astrolábios náuticos que têm sido encontrados no fundo dos mares, graças à procura de cargas valiosas provenientes de navios afundados.

Curiosamente, apesar destes corresponderem a umas boas nove dezenas de exemplares, vamo-nos socorrer dos dois astrolábios mais antigos (e, naturalmente, datados) que se conhecem. São eles:



Roda de correcções das alturas do Norte, de João de Lisboa.

Palermo, pertenceu ao Museu Nacional de Palermo, na Sicília, mas que se perdeu devido a bombardeamentos, durante a II Guerra Mundial.

Todavia, ficou-nos um desenho executado por Lorenzo Caldo, que inclui a data de 1540 e que está graduado para medir altura dos astros;

Dundee, existente no Museu e Galeria de Arte de Dundee, na Escócia e que está datado de 1555 e graduado para medir distâncias zenitais.

Não nos podemos socorrer, para o mesmo efeito, de quadrantes náuticos dado que não nos chegou um único exemplar usado em navios portugueses. Razão: estes instrumentos – ao contrário dos astrolábios, fabricados em liga de cobre e, portanto, resistentes a uma longa permanência no fundo do mar – eram construídos de madeira. Por isso se perderam todos aqueles que se afundaram com os navios.

O que acabamos de escrever, permite deduzir que a data, ou melhor, o período em que os astrolábios e quadrantes de origem portuguesa, passaram a ter escalas graduadas em distâncias zenitais, poderá estar compreendido entre 1540 e 1555.

Pelo que foi exposto é gratificante destacar, uma obra estrangeira que, apesar de tardia, mas ainda publicada durante o século XVI, presta homenagem à Ciência Náutica

Portuguesa, afirmando que o quadrante náutico lusitano, ao contrário de outros instrumentos do mesmo tipo, tem a escala numerada a partir do zénite e não do horizonte, como se pode ver no desenho junto. Isto diz o autor. Todavia, o que aconteceu a este pobre escritor, por desinteresse ou, até, por economia, para, eventualmente, ser aproveitada a matriz dum desenho de quadrante já existente, foi o editor ilustrar o seu texto com uma figura apresentando uma escala convencional que nega a que ele, escritor, queria apresentar. Não teria sido a primeira vez, nem, seguramente, a última vez que tal aconteceu.

Todavia, o desenho apresentado e o próprio texto, traz-nos uma novidade, que aceitamos ter sido usada em quadrantes portugueses, mas que não podemos confirmar, dado que, como já o dissemos, não chegou, até aos nossos dias, um único exemplar, nem tão pouco um desenho que nos possa elucidar. Estamos a referir os números inscritos na rodela, seguramente destinada a dar maior estabilidade à medidina.

Gallucci diz que – segundo lhe parece – tais números se destinam a saber a distância polar, segundo os diversos tempos do dia e da noite. E está dentro da verdade. De facto, os nossos pilotos – como acima o afirmámos – começaram por utilizar a Estrela Polar para determinar a latitude, servindo-se do chamado Regimento da Estrela do Norte, que funciona como, a seguir, iremos tentar descrever.

Como é sabido a Estrela Polar não se encontra, exactamente, no Pólo. Descrevia, na época, uma circunferência de cerca $3,5^\circ$, à sua volta. Como se disse que a latitude é igual à altura do Pólo, ao medir-se a altura da Polar estávamos quase a saber a latitude. Todavia, a Polar faz parte da bem conhecida constelação Ursa Menor, que roda diariamente à volta do Pólo. Assim, esta constelação comporta-se como um ponteiro de relógio que, aliás, se movimenta no sentido retrógrado. Para o efeito, os Portugueses, criaram uma roda de correcções que permite, conforme a posição da guarda dianteira da Ursa Menor, determinar a latitude do lugar a partir da altura observada da Polar. De facto, como diz Gallucci, os números inscritos na tal rodela eram um *aide-memoire* para o piloto quando calculava a latitude pela altura da Polar.



A. Estácio dos Reis
CMG
estacioreis@netcab.pt

ALCAIDE

Dos finais do século XII até meados do século XIII, chegaram até nós vários forais, como os de Lisboa, Coimbra, Santarém, Beja e Estremoz, onde é referido o alcaide como membro da tripulação dos navios, dispondo de elevado estatuto profissional e social, decorrente do exercício da função de comando.

A palavra alcaide deriva do árabe, quer dizer aquele que conduz, o chefe, o comandante, e terá entrado na terminologia naval portuguesa por influência espanhola. Segundo Alexandre Herculano, na sua História de Portugal, este termo aplicava-se “indistintamente aos casteleiros e até aos capitães de navios, e exprimia-se no latim bárbaro pelo vocábulo pretor”.

Havia várias designações de alcaides, tais como: alcaide de galés, alcaide de fustas e alcaide de navio.

A designação de alcaide de galés apareceu em 1298, ligada à confirmação do foro dos alcaides, arrais e petintais das galés, promulgada por D. Dinis. Este termo continuou a ser usado nos anos seguintes, até à primeira metade do século XV.

A designação de alcaide de fustas apareceu na segunda metade do século XV, sendo referida por Azurara na Crónica do

conde Pedro Menezes: “... o conde mandou logo fazer prestes duas fustas que João Pereira aí tinha, e mandou aos alcaides que as aparelhassem...”. Mais à frente refere “Alvaro Afonso, para se certificar, mandou a um dos alcaides de sua fusta que fosse acima para reconhecer se era assim...”

É no foral de Coimbra (1179) que se encontra pela primeira vez a designação de alcaide de navio: “Do navio mandou que o alcaide, dois espadeiros, dois proeiros e um petintal, tenham foro de cavaleiros...”

Este foral, como o de Almada e o de Torres Vedras, evidenciam que, desde muito cedo, os alcaides das embarcações tinham muitos privilégios e honras concedidas pelos monarcas. Assim, enquanto se atribuía o foro de cavaleiro ao alcaide de navio no foral de Coimbra, nos de Beja e Estremoz (1298), D. Dinis ordenava que aos alcaides das galés fossem concedidas honras de infante. Além disso, o monarca confirma-lhes o seu foro, pelo qual não podiam ser presos por dívidas.

Refere Silva Marques, em Descobrimientos Portugueses, que em Lisboa só o almirante podia resolver questões jurídi-

cas relacionadas com os alcaides das galés. Já no Porto a jurisdição dos alcaides não cabia ao almirante, mas aos juizes ordinários da cidade. Rui de Melo, almirante a desempenhar funções naquela cidade, pretendeu modificar este estado de coisas, o que motivou “preito e demanda” entre ele e a cidade, tendo D. Afonso V resolvido a questão a favor desta.

Afirma igualmente aquele historiador que D. João I ordenou a todos os alcaides das galés que tivesse “cada um em sua porta pintada uma galé”, não só “para se saber onde moram”, mas também para “lhes serem bem guardados os seus privilégios”, destacando-se, entre estes, o de não serem obrigados pelos aposentadores do rei, da rainha, dos infantes ou de outros quaisquer, a dar pousada, roupa ou outros pertences contra sua vontade.

Assim, é de crer que as esculturas de embarcações que ainda hoje são visíveis em alguns prédios da Lisboa antiga, especialmente na zona ribeirinha, sejam fruto desta ordem dada por D. João I.



António Silva Ribeiro
CALM

VIGIA DA HISTÓRIA

SE ME DERES UM PORCO...

Foi este dito popular que me veio, de imediato, ao pensamento quando me deparei com o documento que seguidamente se divulga. Por volta do ano de 1561 D. Sebastião fez chegar ao Papa um pedido de ajuda financeira, alegando a pobreza do Reino, para fazer uma armada destinada a combater os bárbaros infieis e a defender os navios portugueses dos ataques dos corsários.

O Papa concedeu uma ajuda de 250000 reais sujeita, no entanto, a várias condições de que se salientam:

- A armada dever - se - ia designar por armada eclesiástica.
- O Rei deveria ter, para além desta, uma outra armada.
- A armada deveria ser usada, a pedido do Papa, para combater hereges e inimigos da Igreja.
- Sempre que a armada tivesse de ser usada a pedido do Papa o Rei deveria, igualmente, enviar uma armada de igual grandeza e assumir ainda os encargos da armada eclesiástica.
- A armada deveria utilizar uma bandeira em que de uma parte estariam as armas Reais e doutra as do Papa.
- O controlo das despesas seria efectuado por 3 eclesiásticos, um o Cardeal Inquisidor, outro nomeado pelo Papa e o terceiro nomeado pelo Rei, para além disso deveriam ser prestadas contas a um representante do Papa.

Tais condições foram submetidas à apreciação do Dr. João Afonso de Beja, cônego de Braga, que havia sido Lente da Universidade antes da

mudança desta para Coimbra

O parecer deste prelado é surpreendente por arrasador das pretensões do Papa. Considerava ele que a existência desta nova armada só serviria o Papa já que a armada existente se tinha mostrado suficiente para o cumprimento dos objectivos pretendidos, interrogava ainda porque razão se deveria chamar eclesiástica a uma armada constituída e paga por portugueses. Questionava qual a atitude que os portugueses deveriam tomar se, porventura, o Papa mandasse atacar povos com quem Portugal mantinha relações amistosas

Defendia que o uso de uma bandeira que não a portuguesa só por tração poderia ser aceite e que nunca os portugueses haviam sido sujeitos à verificação das suas contas por estrangeiros, situação esta agravada ainda pelo facto do controlo ser em conformidade com a vontade do Papa que teria 2 representantes na comissão de 3 elementos. Terminava a sua informação questionando como é que sendo reconhecida a pobreza do Reino se lhe exigiam gastos com uma nova armada.

É quase certo ter sido a opinião deste prelado que inviabilizou a “oferta” do chouriço em troca do porco que exigiam que o País desse.

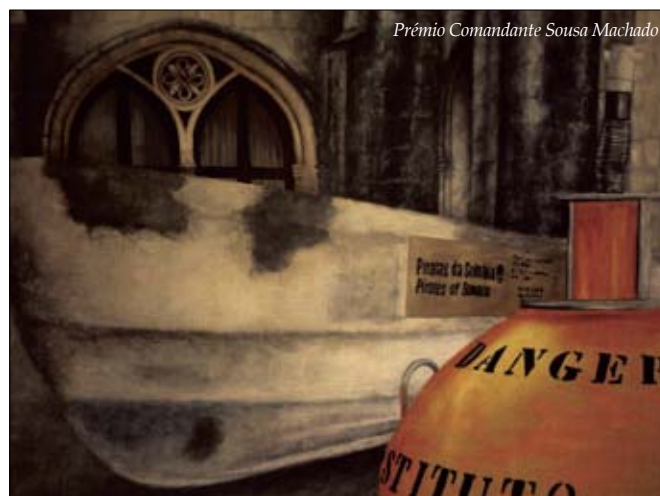
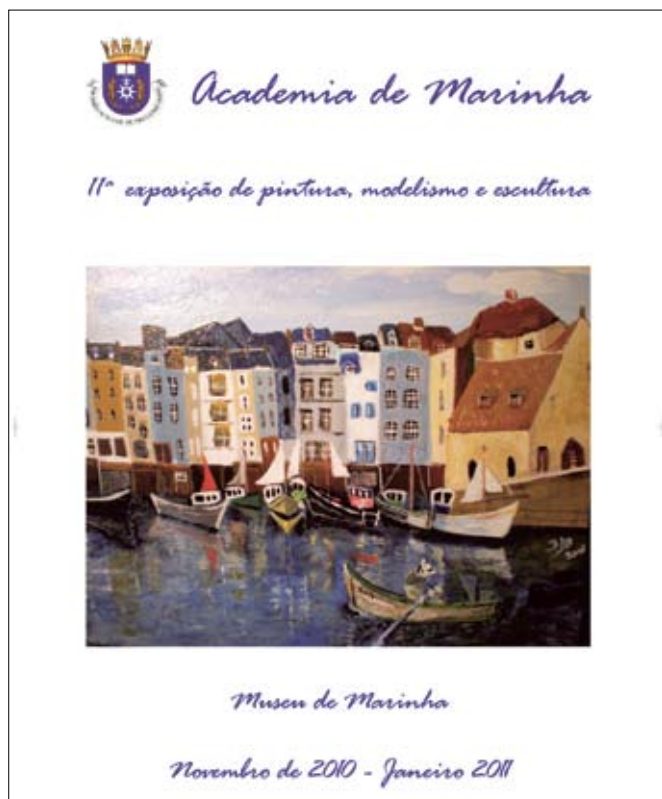
Fonte:
Papeis Vários e Curiosos vol. 6



Com.E.Gomes



XI EXPOSIÇÃO DE ARTES PLÁSTICAS "O MAR E OS MOTIVOS MARÍTIMOS"



PRÉMIOS

Prémio Com. Sousa Machado (Pintura) – Nuno Serra
Prémio Henrique Maufroy de Seixas (Modelismo) – Rui Figueiredo
Menção honrosa (Pintura) – Ana Rita Teixeira
Menção honrosa (Pintura) – Carmen Direitinho
Duas menções honrosas (Modelismo) – Rui Matos

A Academia de Marinha, em colaboração com o Museu de Marinha, levou a efeito no período de 3 de Novembro a 2 de Janeiro de 2011, a 11ª Exposição de Artes Plásticas, nas modalidades de Pintura, Modelismo Naval e Escultura. A exposição foi inaugurada no passado dia 3 de Novembro no Museu de Marinha, em cerimónia presidida pelo VICE-ALM Conde Baguinho, VICE-CEMA, em representação do Almirante CEMA.

O Presidente da Academia, ALM Vieira Matias usou da palavra agradecendo ao Museu de Marinha a realização de mais esta exposição, bem como às empresas mecenas-Hempel (Portugal) e Lusitânia-Seguros. Felicitou também os artistas participantes e agradeceu à Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, comissária da exposição, e à sua equipa de colaboradores todo o trabalho desenvolvido na realização do certame. O ALM Vieira Matias não deixou de realçar a importância da

pintura e da escultura, motivos componentes da “nossa rica cultura marítima”.

Salientou ainda “o esforço que está a ser feito na sociedade portuguesa da renovação da imagem e da importância do mar”. Referiu também ser esta a primeira vez que o prémio de Pintura é designado “Comandante Sousa Machado” homenageando a memória daquele “nome grande da pintura, do desenho, da escultura e da medalhística galardoado com o título de Pintor de Marinha”.

A Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, depois de agradecer as palavras do Presidente, leu a lista dos artistas premiados, tendo a cerimónia terminado com a entrega dos prémios e menções honrosas pelo VALM Conde Baguinho.



(Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA)



Conversando com...

1MAR L Natália Almeida

A Primeiro - Marinheiro de Abastecimentos (L) Natália Almeida foi, de um conjunto de três Militares Femininos (MiF) a primeira a ser entrevistada. Depois serão uma Sargento e uma Oficial, um leque correspondente aos três patamares das organizações militares.

RA – Usando o tratamento tradicional na Armada pergunto de onde és?

NA – Dos Açores.

RA – Dos Açores? Muito bem!

NA – De Ponta Delgada.

RA – Então és Corisca? De gema?

NA – (risos) Corisca pura.

RA – Há muitos anos que não vou lá. Viveste sempre lá?

NA – Até entrar para a Marinha, em Janeiro de 2005, com 19 anos. Depois estive cá durante o Curso.

RA – Antes disso. Claro que quem nasce nos Açores tem uma grande relação com o Mar. Mas que é que te fez vir para a Armada?

NA – Primeiro por ser uma Instituição Militar, diferente duma organização civil, com uma estrutura organizada, uma hierarquia estabelecida em postos e essa relação com o Mar.

RA - Esse apelo é assim tão forte? Com um Mar, nos Açores, tão particularmente perigoso é quase um acto de coragem.

NA – Mais essencialmente, os navios, o navegar, que era diferente dos outros ramos. Cada um tem a sua especificidade.

RA – E já navegaste muito?

NA – O único contacto que tive com um navio foi durante o estágio, quando terminei o curso. Saímos, uma tarde, para experimentar as turbinas do navio

RA - Foi muito pouco! Ainda estás a tempo. Em que ano estavas?

NA – Já tinha o 12.º mas faltava-me a Matemática.

RA – A Matemática...

NA – Fiz a Matemática, já na Marinha, e estou no 3.º ano da Faculdade.

RA – Na Faculdade de...

NA - ... de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Em Sociologia.

RA – Caso para perguntar, porque não concorrereste à Escola Naval. Mais um bocadinho e...

NA – A Matemática é muito difícil e naquele ano a prova de ingresso não tinha corrido bem.

RA – Não chegaste, portanto, a concorrer. Já tinhas antecedentes ligados à Marinha?

NA - Não. Tinha amigos no Exército.

RA – E como foi a recruta?

NA – Foi de seis semanas na Escola de Fuzileiros, depois foi em Vila Franca, a especialização, e partes do Curso no Alfeite: o Inglês, a LA (Limitação de



1MAR L Natália Almeida

Avarias) e a Marinharia.

RA – Eras boa aluna em Francês? Calculo.

NA – Sim! Nos Açores tínhamos um certo toque para o Francês.

RA – Quando vieste para a Armada, puseste em equação que poderias entrar em combate?

NA – Acho que nos dias de hoje nenhum de nós



Aula de educação física na Escola de Fuzileiros.

pensa nisso. Só iríamos tomar consciência disso se num futuro próximo vissemos que podia acontecer.

RA – Pergunto isto porque em 1954 tivemos a ocupação de Dádrá e de Nagar-Aveli. Era uma situação de guerra latente que em 1961 deu na Invasão de Goa. Mas na tua geração têm a noção de que isso se pode alterar?

NA – No mundo contemporâneo em que vivemos, as alterações são cada vez mais rápidas. Se num dia perdemos o Telejornal, no dia seguinte já as coisas

são diferentes.

RA – E a navegar? Sem telemóvel!

NA – Ah! Isso não me preocupa. Ainda sou RC (Regime de Contrato) mas sei que se ficar no Quadro irei navegar.

RA – E és voluntária para ficares no Quadro Permanente?

NA – Acho que não... porque estou a fazer a licenciatura e logo de seguida vou fazer o mestrado e sinto que a minha área não é desenvolvida na Marinha e gostava de, no futuro, continuar a trabalhar no que estou a estudar. E também pelo facto de querer voltar para os Açores.

RA – Mas não te estás a dar bem por cá?

NA – Não é isso. Lá, temos qualidade de vida, temos tudo próximo. Só que estamos numa ilha, e sendo MiF seria mais complicado ir para Ponta Delgada. Não há alojamento para MiF's, lá.

RA – Vieste numa altura em que ainda havia poucas mulheres em uniforme. Como foi o relacionamento com a vida militar.

NA – Já havia algumas. Inicialmente, quando cheguei à Escola de Fuzileiros, foi um choque. Que, em certo sentido, é bom. É um rompimento, não com os nossos valores mas porque lá é tudo organizado, tudo tem regras...

RA - Foi útil? Com convicção?

NA – Sim! Sim! Acho que toda a gente devia ter.

RA – Obrigas-me a perguntar se serias a favor do SMO?

NA – Sem dúvida alguma.

RA – Surpreendes-me.

NA – Vê-se com a geração que está a vir. Cada vez mais têm menos valores, é o meu ponto de vista. Se tivessem entrado no meio militar, seriam mais organizados... é a geração do nada.

RA – Que idade tens?

NA – Vinte e quatro anos.

RA – Casávamo-nos aos 21... Podia ser teu avô! Vinda dos Açores, que ideia fazias do Continente?

NA – Já cá tinha estado. Antes já tinha estado em Toronto e em Boston...

RA – Em Boston há uma grande comunidade de Açoreanos. Ligados à Pesca?

NA – Sim. Um Tio meu vive em Providence. Tem lá um barco. Mas prefiro Toronto, talvez porque fui lá mais vezes.

RA – Já tinhas alma de marinheiro... Entre a Escola de Fuzileiros e o Departamento de Administração e Logística (a DAL, a antiga Escola de Abastecimentos!) da ETNA, nessa altura ainda em Vila Franca, houve uma grande diferença?

NA – O facto de termos licenças todos os dias já altera muito as coisas.

RA – Todos os dias!?

NA – Excepto quando nos portávamos mal. Acon-

teceu-me uma ou duas vezes...

RA – O que era portar-se mal?

NA – Com as MiF's era raro. Com os rapazes era mais frequente... as limpezas. Ficávamos lá todos.

RA – Por conta dos rapazes. É engraçado... Uma propaganda americana rezava «Se eu fosse rapaz ia para a Armada». Que é que isso te diz, hoje?

NA – A Marinha para meninas...

A convivência é diferente dum escritório. Lá somos colegas, aqui precisamos uns dos outros.

RA – Até que ponto é embaraçoso para uma rapariga viver no meio de tantos homens?

NA – Hoje é já diferente, é uma coisa normalíssima, banalizada. No tempo da minha Mãe que vivia numa terra próxima de Ponta Delgada, era muito diferente.

RA – Sentes, neste ambiente, alguma discriminação? Negativa, claro!

NA – A única que sinto é quando se fala das Provas de Aptidão Física (PAF's), que as mulheres deveriam fazer as mesmas que os homens. Nós somos física e biologicamente diferentes dos homens e não conseguimos fazer o mesmo...

RA – Isso, qualquer pessoa que use a cabeça, vê!

NA – ...quando chega material para o paiol, não podemos levar duas caixas, mas levamos uma de cada vez. Na minha especialidade não há assim uma grande discriminação. Eu estive numa guarnição em que era a única MiF e não me senti discriminada.

RA – Onde?

NA – Nos Açores, em terra.

RA – Fico muito satisfeito por isso. E discriminada... positivamente? É uma pergunta provocatória.

NA – Isso é mais difícil. Só se for em termos intelectuais... diz-se que as mulheres são superiores aos homens. Um raciocínio mais rápido... não sei.

RA – Certamente numa fase em que as raparigas amadurecem muito mais cedo que os rapazes. Mas recordo que uma oficial me dizia que, sobretudo os homens mais velhos, quase as protegiam... “podia ser a minha filha” pensariam. As regras de cortesia em relação às senhoras...

NA – Há quem nos veja como mulheres e quem nos olhe como um militar. Esta é uma pergunta difícil.

RA – Não me choca que exista essa deferência num contexto menos profissional. Mas há uma perfeitamente evidente...

NA – Não sei. Qual?

RA – Não sabes? Os vossos uniformes!

NA – Ah! Os nossos uniformes. De facto são iguais, com pequenas particularidades, para oficiais, sargentos e praças.

RA – E semelhantes aos dos oficiais masculinos.

NA – Os dos oficiais e sargentos são semelhantes. O das praças masculinas é completamente diferente.

RA – Sim. Gostas do teu uniforme de passeio? Sais à rua de uniforme, fora de serviço? Os homens não se vêem na rua fardados...

NA – Gosto... É giro... mas só saí de casa fardada quando me fui apresentar na Escola.

RA – Isso não vale! Sabes se alguma vez o uniforme dos marinheiros influenciou a moda feminina?

NA – Acho que sim... aquelas camisolas às riscas azul e branco. A «Quebra-Mar» teve, duas ou três coleções atrás, uma inspirada no traje dos marinheiros. Em azul-marinho com botões com âncoras, passadeiras nos casacos... as alcaças.

RA – No Museu de Marinha de Paris está neste mo-



No intervalo durante as aulas de Infantaria.

mento uma exposição chamada «Les Marins Font la Mode» (Os Marinheiros Fazem a Moda) com dezenas de manequins, desde o século XIX até à actualidade, de trajes femininos e também masculinos inspirados nos trajes dos marinheiros militares. Eu tinha um panamá tingido de azul-escuro, para não ser o branco do uniforme, que usava à civil. Tinha provas dadas de muitas décadas no mar. Com vento era o ideal. Tenho aqui o catálogo de Paris.

NA – Que giro. Era o traje dos rapazes quando faziam a primeira comunhão.

RA – E não só! Há fotos de D. Manuel II, o nosso último Rei, ainda Infante, vestido de marujo. Fazia-se gala nisso. No nosso Museu de Marinha podemos ver que em determinada época, em vez do corpete, se usava a camisola às riscas.

NA – Sou fã da «Quebra-Mar»! Há dois Invernos havia malas a imitar os cabos, com âncoras e isso tudo. Mas não tenho roupa deste tipo... seria tudo muito igual.



Dia do Juramento de Bandeira - Fevereiro de 2005

RA – Luta-se muito a sério para se ser militar mas ninguém aparece fardado. Não parece absurdo?

NA – Se se sair fardado mas se se não souber comportar isso traria uma má imagem. Se saíssemos fardados e toda a gente se soubesse comportar, no meio social, com normas, isso sim, faz uma boa imagem e traria um certo orgulho.

RA – Uma segura auto-estima! Conheces o Museu de Marinha? Tem um Grupo de Amigos que lançou uma nova quotização para pessoal da Marinha. Está no Site.

NA – Conheço alguns museus em Lisboa, mas... não conheço. Ao lado do Mosteiro dos Jerónimos. Tenho que conciliar com a universidade, a vida pessoal e isso torna-se difícil.

RA – Compreende-se. Entre as actividades do Grupo, numa «Conversa Informal», falou-se da

História dos Uniformes Militares e da sua intenção de elevar os militares a um estatuto de social superior que os diferenciava também pelo comportamento... pelo culto das virtudes militares, onde se incluem as cívicas e as de cidadania. Também para se distinguirem dos outros Exércitos e das outras Armas. Como as equipas de futebol...

NA – Não sabia.

RA – À civil, somos mais um. Fardados representamos algo. A Unidade, o Serviço, a Armada e até o País. Um recepcionista recebe em nome de alguém... forma logo a primeira imagem. Sem distinguir quem

chega. Graças a uma sentinela desleixada... a limpar o nariz à manga... se puseram os botões nas mangas! No século XVIII. Os nossos Fuzileiros usavam uniformes verde bandeira mas todos com muitos botões nas mangas. Era bonito...

NA – (risos)

RA – Se à quinta-feira, por ser o dia de Joanetes, houvesse um convite ou, melhor, uma iniciativa para se andar todo o dia fardado, como reagiriam os teus camaradas, praças, eles e elas?

NA – Uns diriam que sim, outros que não. É difícil...

RA – Não te quero comprometer (risos). Antigamente era o outro extremo mas, então, os marinheiros mandavam “ajeitar” as suas fardas e marcavam Lisboa com o seu garbo. Recomeçar seria estranho mas seriam os mesmos que fazem o prestígio da Armada a darem-lhe visibilidade e a recolherem o aplauso dos cidadãos. Ou seria a “revolta”?

NA – Um bocado, isso.

RA – Talvez. E para o teu casamento irias fardada? Sei que não...

NA – O homem vai de fato e a mulher de vestido. É diferente, vamos de vestido, de véu... Se ele fosse militar, acho que gostaria que fosse fardado.

RA – Claro! É a resposta que esperava.

Disseste que não contavas continuar. Mas como licenciada podias concorrer a oficial...

NA – O que me faz não pensar nessa hipótese é ficar limitada e não poder voltar para os Açores.

RA – Não sei mais que te perguntar.

NA – Também já estive desse lado. É mais difícil do que aquilo que a gente pensa. Li as entrevistas da RA de Janeiro.

RA – Eram muitas pessoas. Tive que encurtar muito e perdeu-se.

Gostei muito desta nossa conversa. Muito interessante. Não sei se mais com a jovem, se com a marinheiro, se com a futura socióloga. Muito obrigado.



Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN

N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO"

40 ANOS a servir Portugal

Uma data a recordar

O passado dia 16 de Junho, para a maioria que lê estas linhas, não foi mais que uma data no calendário. No entanto, para o N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO" foi dia de aniversário. Podia ser apenas mais um Dia da Unidade, não fora o facto de este ano comemorar o seu quadragésimo aniversário. Efectivamente, a 16 de Junho de 1970 o N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO" foi aumentado ao efectivo dos navios da Armada.



O N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO", é o segundo da série de seis corvetas da classe "João Coutinho" e foi construída nos estaleiros da BLOM & VOSS AG, em Hamburgo, na Alemanha, sob planos de concepção inteiramente nacionais, de autoria do Contra-Almirante Engenheiro Construtor Naval Rogério d'Oliveira. Curiosamente, as três corvetas que aquele estaleiro construiu, foram os primeiros navios de guerra destinados a uma Marinha de Guerra estrangeira após a 2ª Guerra Mundial. Dada a excepcional qualidade do projecto, a classe "João Coutinho" deu origem a várias outras classes de navios, inclusive utilizadas por outras marinhas: classe "Baptista de Andrade", classe "Descubierta" (Espanha, Egipto e Marrocos), classe "Espora" (MEKO 140) (Argentina) e classe "D'Estienne d'Orves" (A-69) (França, Argentina e Turquia).



Missões

Ao longo de 40 anos as missões desempenhadas foram muitas e de natureza distinta. De 1971 a 1975 participou em diversas missões nas antigas províncias ultramarinas portuguesas de Moçambique, Guiné e Cabo Verde. A valência operacional proporcionada pela capacidade de alojamento, a par do seu reduzido calado, permitia-lhe operar nos rios de maior caudal e braços de mar daquelas províncias, servindo de plataforma de apoio a operações anfíbias levadas a cabo por Fuzileiros embarcados. O parque do heli que actualmente está apenas certificado para a realização de reabastecimento vertical (VERTREP), era naquela altura outra mais valia.

A partir de 1975 tem operado nas águas de interesse nacional, nomeadamente no desempenho de missões de busca e salvamento, vigilância e fiscalização das águas territoriais e da Zona Económica Exclusiva.

Também a nível internacional a "Jacinto Cândido" tem sabido honrar os compromissos assumidos por Portugal, destacando-se:

- Em Maio de 2006 a patrulha Convenção para a Cooperação Multilateral de Pescas no Atlântico Nordeste (NEAFC) e no Atlântico Noroeste (NAFO);
- Em Agosto de 2007, a sua integração na operação "Hera II - 2nd Stage" na área do Senegal, no âmbito do projecto de controlo de imigração ilegal FRONTEX da União Europeia.

A longevidade associada ao baixo custo de operação conjugando a diversidade e flexibilidade de emprego fazem com que os navios desta classe possam ser considerados um projecto de sucesso. No actual contexto de Marinha de duplo uso, a "Jacinto Cândido" tem igualmente desempenhado um importante papel de serviço público e apoio às populações, nomeadamente em situações de emergência e catástrofe. Neste particular, pela relevância dos actos praticados e significado das palavras proferidas, transcreve-se na íntegra o Decreto n.º 55/80 publicado no Diário da República n.º 176 de 1 de Agosto de 1980:

"Em 1 de Janeiro de 1980 foi o arquipélago dos Açores assolado por um violento

e devastador sismo, que atingiu de forma particularmente violenta as ilhas Terceira, S. Jorge e Graciosa, provocando graves danos materiais, deixando sem abrigo nem haberes alguns milhares de pessoas e enlutando muitas famílias açorianas.

De entre as unidades militares que pronta e abnegadamente desencadearam imediatas acções de socorro às populações atingidas, destacou-se o N.R.P. "Jacinto Cândido" pela dedicação e empenhado esforço de toda a sua

guarnição em apoio aos sinistrados da ilha de S. Jorge. Tendo recebido ordens imediatamente após a ocorrência do sismo para aprontar e seguir para Angra do Heroísmo, fez-lo apenas em cerca de meia hora, graças à abnegação e espírito de missão de toda a sua guarnição, sendo o primeiro meio exterior à ilha que ali chegou com socorros e garantiu, nas primeiras horas, as necessárias comunicações. Seguindo para S. Jorge ainda no mesmo dia, recolheu a bordo os feridos e desalojados de várias fúãs que então estavam sem ligações terrestres, tendo prestado cuidados médicos e transportado muitas dezenas de pessoas. Nesta missão humanitária, manifestou toda a guarnição do navio inesgotável espírito de sacrifício e solidariedade humana, suportando sem desfalecimento a adversidade do tempo e a dureza do esforço exigido.

Continuou a unidade até 29 de Fevereiro de 1980 a sua eficaz e persistente acção de apoio a S. Jorge concretizada através de inúmeras missões de transporte de passageiros, de géneros de primeira necessidade e de material para a reconstrução ou para imediato auxílio aos desalojados, deste modo contribuindo de maneira benéfica, pela sua presença e pela sua exemplar actividade para a manutenção do elevado moral das populações atingidas.

Considerando o notável esforço desenvolvido, o espírito de missão e de sacrifício, a excepcional resistência e sentido de abnegação de que deu sobejas provas a guarnição do N.R.P. "Jacinto Cândido" no auxílio aos sinistrados da ilha de S. Jorge, aquando do abalo sísmico de 1 de Janeiro de 1980; Considerando o que dispõem os artigos 24.º e 68.º do regulamento da Medalha Militar e das Medalhas Comemorativas das Forças Armadas, aprovado pelo Decreto n.º 566/71, de 20 de Dezembro:

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 32.º do mesmo diploma, o seguinte:

Artigo único. O N.R.P. "Jacinto Cândido" é condecorado com a medalha de ouro de serviços distintos.

Assinado em 16 de Julho de 1980.

Publique-se.

O Presidente da República, António Ramalho Eanes."

Há 30 anos atrás, numa altura em o conceito de DISTEX ainda nem era uma miragem, a "Jacinto Cândido", conseguiu de forma natural e intuitiva, aplicar todos os actuais princípios associados às missões de apoio humanitário. Actualmente, o N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO" encontra-se em fase final de fabrico; nesta acção de manutenção o navio sofreu profundas alterações. Entre outras, destacam-se as seguintes intervenções:

- Substituição dos motores auxiliares por 3 novos geradores "Volvo Penta";
- Revisão profunda dos motores principais;
- Melhoria dos espaços habitacionais;
- Substituição de cerca de 80% da chapa do costado.

Perspectivando integrar novamente o dispositivo naval será expectável que a "Jacinto Cândido" possa para o futuro continuar a honrar a Pátria através da Marinha.

COMANDANTES

CTEN Vítor Manuel Trigueiros Crespo	16JUN70-20JAN73
CTEN Eurico N. C. Marques Pinto	20JAN73-10FEV75
CTEN João António Jorge Mendes	10FEV75-07MAI76
CTEN José Manuel Oliveira Monteiro	07MAI76-13JAN78
CTEN António Sadler Simões	13JAN78-19FEV79
CTEN José Alexandre Duarte Reis	19FEV79-04JUN80
CTEN Carlos Manuel Hipólito Caroço	28JUN80-12MAR82
CTEN Luís Gonçalves M. Bilreiro	23ABR82-12NOV84
CTEN António Manuel V. M. de Sá	12NOV84-18OUT85
CTEN Joaquim F. A. P. Villas-Bôas	28OUT85-04NOV86
CTEN António Carlos Rebelo Duarte	04NOV86-05NOV87
CFR Mário Ceriaco Soares Sousa	27ABR90-24JAN92
CFR Carlos F. G. Bandarra Branco	24JAN92-10DEZ93
CTEN José Carlos do Vale	10DEZ93-27SET95
CTEN Nuno J. Faria de Mendonça	27SET95-17SET97
CTEN João Luis Vieira Pereira	17SET97-01OUT99
CTEN Mário José Simões Marques	01OUT99-21NOV00
CTEN João Afonso M. Coelho Gil	26NOV03-11OUT05
CTEN António J. D. Costa Canas	11OUT05-12JUN07
CTEN Alexandre J. Gamurça Serrano	12JUN07-16MAR09

(Colaboração do N.R.P. "JACINTO CÂNDIDO")

CLUBE NÁUTICO DOS OFICIAIS E CADETES DA ARMADA

Realizou-se, nos passados dias 23 e 24 de Outubro, o 61.º Festival Náutico do CNOCA, honrando-se mais uma vez uma tradição que já leva mais de meio século. À semelhança das anteriores edições, foram disputadas regatas de vela ligeira no Mar da Palha e uma regata de cruzeiros, com largada e chegada a Belém.

No Mar da Palha os velejadores distribuíram-se por dois campos de regatas, um para os mais novos, na classe OPTIMIST e outro para as classes SNIPE, 420, VAURIEN e LASER, esta nas modalidades STANDARD, RADIAL e 4.7. A par com o desportivismo veio ao de cima o espírito de competição, designadamente entre os mais jovens, que demonstraram um esforço e empenho dignos de realce. Mesmo quando o vento soprou forte, nunca hesitaram quando soaram os preparativos de largada!

Nos cruzeiros registou-se uma grande afluência, com quase 60 barcos à largada, distribuídos pelas várias classes ANC. As condições meteorológicas e oceanográficas ajudaram, permitindo encher a zona do gargalo do estuário, entre Belém, a Trafaria e Paço de Arcos, com uma regata muito animada, na qual foi evidenciado o entusiasmo náutico de quem vive intensamente a Vela.

No total, o Festival Náutico contou com a participação de cerca de 390 velejadores, maioritariamente dos clubes do estuário do Tejo, de Setúbal e de Sesimbra. Para a organização da prova, o CNOCA contou mais uma vez com o prestimoso apoio do Corpo de Fuzileiros e da Escola

Naval, com os seus meios aquáticos, assim como da Associação Nacional de Cruzeiros e da Associação Naval de Lisboa, na divulgação da regata e na montagem da linha de largada dos cruzeiros.

O Festival Náutico concluiu-se com a, também tradicional, cerimónia de entrega dos prémios, realizada no dia 30 de Novembro, na Escola Naval, que foi precedida do habitual jantar de confraternização, o qual juntou na mesa de oficiais e cadetes mais de uma centena de velejadores, cadetes, diversas entidades da Marinha, representantes dos clubes, da Federação Portuguesa de Vela, da Associação Nacional de Cruzeiros e da Associação Naval de Lisboa, para além doutras entidades. A entrega dos prémios realizou-se no átrio da Escola Naval, primorosamente decorado pelos cadetes, onde se destacava um LASER e uma projecção de fotografias alusivas. Foram entregues cerca de 100 troféus referentes aos 60º e 61º Festival Náutico e às Regatas do Dia da Marinha 2009 e 2010. Antes, numa breve intervenção do Presidente da Direcção do CNOCA, foram saudadas as entidades presentes e endereçados agradecimentos ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, à Escola Naval, às diversas entidades da Marinha, ao Arsenal do Alfeite, à Administração do Porto de Lisboa e às associações e clubes.

No final foi visível a agrado de convidados e velejadores, que demonstraram grande carinho pelo Clube e pelas actividades organizadas.



(Colaboração do CNOCA)

UMA MARINHEIRA NO CAMPEONATO EUROPEU DE "RUGBY-SEVENS"

Nos passados dias 10 e 11 de Julho disputou-se em Moscovo o Campeonato Europeu Feminino de Sevens (variante do rugby com sete jogadores), competição em que a nossa selecção obteve a 6ª posição entre 7 equipas. Para a história, a equipa de Portugal averbou duas vitórias sobre as selecções da Finlândia e Alemanha, um empate com a Rússia e três derrotas frente à Espanha, Holanda e Inglaterra. O médio de abertura da equipa nacional, que totalizou todos os jogos, era um militar da Marinha: 2GRT TA Iris Silva, actualmente a frequentar o Curso de CFP 03 (Curso de Formação de Praças / Técnicas de Armamento) na ETNA (Escola de Tecnologias Navais).

A 2GRT Iris Silva iniciou a sua prática no rugby em 2006, representando sempre o Sport Lisboa e Benfica, fazendo parte das equipas que se sagraram vencedoras dos Campeonatos Nacionais nas épocas 2006/07, 2007/08 e 2008/09, Taças de Portugal em 2008, 2009 e 2010 e ainda as Supertaças em 2007, 2008 e 2009. Registe-se ainda a vitória no Torneio Internacional de 7s em Sevilha e no Campeonato Nacional de Sevens em 2010. Esta atleta foi chamada pela primeira vez aos trabalhos da selecção em 2007, apenas com 17 anos, passando a representar a equipa das Quinas em 2010 no Campeonato Europeu em Moscovo.

Nos seus horizontes a 2GRT Iris Silva tem o CFS (Curso de Formação de Sargentos), pretendendo no plano desportivo entrar num programa de alto rendimento na modalidade desportiva do rugby, numa procura de conciliação da sua vida profissional com a desportiva que, segundo afirmou à R.A., funciona muitas vezes como um ponto de equilíbrio entre ambos.



Abel Melo e Sousa
CFR REF



Marinha apoia Escutismo Marítimo nos Açores

No passado mês de Outubro uma importante delegação da Marinha de Guerra Portuguesa visitou os Escuteiros Marítimos de Ponta Delgada – Agrupamento 1197 do CNE. Foram recebidos, à “maneira” da Marinha, com “apitos de marinheiro”. A Marinha manifestou o seu apreço pela acção deste agrupamento e do Escutismo Marítimo em geral e disponibilizou-se para continuar a ajudar, como aliás sempre o tem feito.

Ao fim da tarde do dia 16 de Outubro, realizou-se a cerimónia de início das comemorações dos “10 anos” dos Escuteiros Marítimos de Ponta Delgada - Açores. Nesta altura, visitaram o Agrupamento, as seguintes entidades:

Comandante da Zona Marítima dos Açores, CALM Mendes Calado; Capitão do Porto de Ponta Delgada CMG João Gonçalves; Adjunto do Chefe do Departamento Marítimo dos Açores para o Assinalamento Marítimo, Faroleiro Subchefe Manuel Maio; Formador de Marinharia, CABM José Pinheiro. Pela primeira vez, os escuteiros, em formatura, receberam “vozes de comando” dadas por “apito de marinheiro” executados por um “marinheiro” escuteiro. Na altura todos os convidados e escuteiros receberam um distintivo alusivo aos “10 anos” do Agrupamento. As entidades presentes endereçaram várias mensagens aos Escuteiros. Na cerimónia realizada, o CALM Calado entregou a todos os guias e sub-guias

um apito de marinheiro, que passará a ser utilizado no uniforme escutista, como símbolo de liderança e de responsabilidade. A cerimónia de formatura e de saudação à bandeira nacional, terminou com o toque do “búzio”, tendo-se seguido de uma visita à Sede.



Marinha desenvolve exercícios de “treino de mar” com Escuteiros Marítimos

Um contingente do Agrupamento 1197 – Escutismo Marítimo, participou, integrado com a Marinha, num conjunto de exercícios, integrados no exercício de Protecção Civil “Açor 102”, que se desenrolou no passado mês de Outubro, em Vila Franca do Campo. Este contingente era constituído por 20 escuteiros (marinheiros, companheiros e dirigentes). Assim, no dia 15 à noite o contingente acantonou na Delegação Marítima de Vila Franca do Campo, tendo sido muito bem recebido. Às três da manhã, as equipas Alfa (comunicações) e Bravo (saída de mar noturna) foram activadas pelo Capitão do porto, autoridade com competência legal para dirigir as acções de protecção civil no mar. Foi tempo de fazer uma saída nocturna. Cerca das cinco da manhã foram activados os res-

tantes escuteiros (equipe Charlie). Cada uma destas equipas realizou várias saídas para o mar a bordo do salva-vidas “Nossa Senhora da Boa Viagem”, quer diurnas, quer noturnas, onde treinaram: navegação diurna e noturna, comunicações VHF e rádio amador, observação das estrelas e orientação, regras de segurança no mar, manobra de “homem ao mar” e utilização de equipamentos de emergência. Presente na área e a apoiar, estava a corveta “João Roby”. Também, em terra, participaram numa secção formativa, ministrada pelos tripulantes do salva-vidas, sobre “salvamento e transporte de vítimas”. Os Escuteiros Marítimos participaram ainda, com material seu, na exposição relativa ao material de emergência e socorro utilizado nestes exercícios e estiveram presentes na cerimónia final. Os

escuteiros trabalharam em estrita colaboração com os “homens da Marinha” presentes, que foram liderados pelo Capitão do porto de Pontaç Delgada, CMG João Gonçalves.

(Colaboração de Luis Machado)



Marinha/Autoridade Marítima no “Jamboree Madeira 2010”

A Marinha/Autoridade Marítima Nacional (AMN) na Região Autónoma da Madeira participou no evento escutista denominado de “Jamboree Madeira 2010”, sob o lema “Um Planeta Para Legar”, realizado de 27 de Julho a 2 de Agosto de 2010, no Parque Florestal do Montado do Pereiro, na Freguesia da Camacha, Ilha da Madeira, organizado pelo Corpo Nacional de Escutas - Escutismo Católico Português da Região Autónoma da Madeira.

O Jamboree, que consiste num acampamento internacional, juntou cerca de 1750 jovens e seus dirigentes, vindos das várias regiões de Portugal, incluindo Açores e Madeira e ainda de Espanha.

A Marinha/AMN, a convite da Junta Regional do Corpo Nacional de Escutas procedeu à montagem de uma exposição temática, onde estiveram patenteadas as capacidades instaladas na Região Autónoma da Madeira, designadamente a busca e salvamento marítimo, a assistência a banhistas, a fiscalização dos espaços marítimos, o mergulho

forense, o assinalamento marítimo, entre outras. Para o efeito foi disponibilizado diverso material de divulgação, exibidas embarcações pneumáticas e mota de água e diversos equipamentos, disponibilizados pelo Comando da Zona Marítima da Madeira, Comando Regional da Polícia Marítima da Madeira e Instituto de Socorros a Náufragos.

A abertura oficial teve lugar no passado dia 28 de Julho sendo presidida por Sua Excelência Reverendíssima o Bispo do Funchal, D. António Carrilho, estando presentes o Presidente do Governo Regional da Madeira, Dr. Alberto Jardim e o Chefe Nacional do Corpo Nacional de Escutas, Dr. Carlos Alberto Pereira, entre diversas entidades regionais, civis, religiosas e militares, tendo na ocasião percorrido a exposição da Marinha/AMN.

Durante esta actividade, militares e militarizados da Polícia

Marítima, acompanharam os jovens visitantes, proporcionando-lhes uma visita guiada à exposição, prestando os indispensáveis esclarecimentos.

Na cerimónia de encerramento, todos foram unânimes em reconhecer o trabalho desenvolvido pela exposição da Marinha/AMN como “muito proveitoso e grande interesse”, com dias de muita actividade e convívio, onde os “jovens se mostram muito entusiasmados”, segundo declarações do Chefe Regional do Corpo Nacional de Escutas.



CURSO "MINISTRO MARTINHO DE MELO E CASTRO"

CONHECER A HISTÓRIA DOS ESPAÇOS QUE NOS ENVOLVEM



Aprofundar os laços e a camaradagem que nos une, desenvolver alguma actividade física ou conhecer a história da Base Naval de Lisboa (BNL) e da sua envolvente, foram alguns dos objectivos que foram concretizados, no encontro do Curso "Ministro Martinho de Melo e Castro", no passado dia 20 de Junho.

A actividade, que contou com a participação das nossas famílias, envolveu 94 participantes e constou de um passeio pedestre, na BNL, com breves descrições sobre os locais de passagem, seguido de uma churrascada/sardinhada.

Circulando inicialmente por autocarro, foi possível ver a cúpula especial (antigo telescópio) da habitação à data do ilustre Cte. Conceição e Silva, onde actualmente se encontra instalada a UTITA, e as ruínas do Palácio do Anselmo, na área da Base de Fuzileiros.

O passeio pedestre foi iniciado na antiga Salga do Bacalhau, da Companhia Atlântica da Pesca, localizada na Ponta dos Corvos. Foi no ano de 1917, que esta indústria se instalou no concelho do Seixal, embora as ruínas da companhia que visitámos datem dos anos cinquenta. Posteriormente, seguimos pelas instalações das estações de recolha de água da BNL e pela praia da Ponta dos Corvos, que se encontrava com muitos veraneantes e ocasionais apanhadores de marisco.

Entrámos no perímetro da BNL, pelo portão da ETNA (Escola de Tecnologias Navais) onde foi possível ver um exemplo dos edifícios de construção neocolonial e visitar a Praças de Armas, com a sua bonita escadaria e candeeiros de inspiração naval, bem como um dos relógios de sol existentes na BNL. Posteriormente, seguimos para os Jardins do antigo Palácio Real do Alfeite, onde pudemos, ver as suas árvores imponentes, que segundo a tradição (não provada) foram trazidas da Índia pelo Vasco da Gama, e algumas das suas aves, com destaque para os sempre impressionantes pavões.

Em seguida, reencontrámos os "coxas", aqueles que por motivos válidos ou por uma tendência natural para uma baixa actividade física não caminharam, mas disponibilizaram-se para iniciar o lume, com muita sabedoria, e todos em conjunto saciámos a fome e pusemos as conversas em dia.

O curso "Ministro Martinho de Melo e Castro" não pode deixar de agradecer o apoio das várias unidades de Marinha, que contribuíram para o êxito deste nosso evento, nomeadamente o Gabinete do CEMA, o Comando Naval, a BNL, a ETNA, a DT e o CEFA.

(Colaboração do CURSO "MELO E CASTRO")

40 ANOS DO CURSO "BAPTISTA DE ANDRADE"



No passado dia 25 de Novembro, os antigos cadetes do curso "Baptista de Andrade" celebraram os 40 anos desde a sua entrada na Escola Naval.

Este dia começou com a habitual apresentação de cumprimentos ao Comandante da Escola Naval, contra-almirante Seabra de Melo, que os recebeu na sala Macau onde assinaram o livro de honra de forma a eternizarem este momento, seguindo-se o descerramento da Placa alusiva ao evento, visita ao Museu, consulta da documentação de curso e uma breve apresentação da Escola Naval na actualidade.

O Comandante Saturnino Monteiro foi a entidade que proferiu a lição comemorativa. Durante a formatura do Batalhão Escolar o Eng. Martins Bettencourt, chefe de curso à entrada, proferiu uma alocução aos cadetes. Depois, do desfile e da fotografia de curso, os presentes dirigiram-se ao almoço na camarinha do Comandante.

PASSEIO CULTURAL A ÉVORA



Com a bênção do S. João foram 21 os pioneiros que decidiram partir no passado dia 30 de Junho à Aventura pelo "Coração do Alentejo" com destino à cidade de Évora. Apesar do calor que se fez sentir tudo correu de feição, e foi uma oportunidade única de troca de experiências e de convívio com a Família Naval. As 07h30 já muitos participantes se encontravam na Doca de Marinha, ansiosos de partir rumo à cidade de Évora, classificada como património mundial.

Évora, cidade magnífica património da humanidade, apetrechada de locais históricos de especial interesse que não deixámos de visitar, dos quais se destacam, a Praça do Giraldo, o Templo de Diana, o Museu da Cidade, a catedral de Santa Maria, a fonte da Renascença, a capela de S. Brás, a Igreja de Santo Antão, os cromeleques dos Almedres, e a Feira de São João que inunda a cidade de alegria e diversão.

Agradecemos as facilidades proporcionadas pelo comando Territorial de Évora da G.N.R., à Manutenção Militar de Évora (Messe de Oficiais), que nos confeccionou algumas iguarias, ao Museu da Cidade, à Câmara Municipal de Évora e a todos os participantes pela sua boa disposição.

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

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

A chave do nosso sucesso é o desenvolvimento de sistemas de comunicação e medida em parceria com os nossos clientes. Esforçamo-nos para entender ao pormenor as necessidades dos nossos clientes, e depois desenhar soluções rentáveis. Como empresa independente, mantemos um contacto próximo com os nossos clientes através de uma rede de mais de 70 representações mundiais.

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

www.rohde-schwarz.pt

 75 Years of
Driving
Innovation



ROHDE & SCHWARZ

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº136

Norte (N)

♠ ♥ ♦ ♣
9 A A A
8 D 6 10
7 3 2 8
5

Oeste (W)

♠ ♥ ♦ ♣
V V 10 D
10 9 9
7 8 7
6
4
3

Sul (S)

♠ ♥ ♦ ♣
A 9 R 2
R 4 7
10 3
6
4
3
2

Este (E)

♠ ♥ ♦ ♣
D R D R
5 8 V V
6 5
5 4
2

Todos vuln. S joga 6 ♠ recebendo a saída de ♥ V. Como deverá S jogar para cumprir este contrato em que tem 2 perdentes (1 ♥ + 1 ♦)?

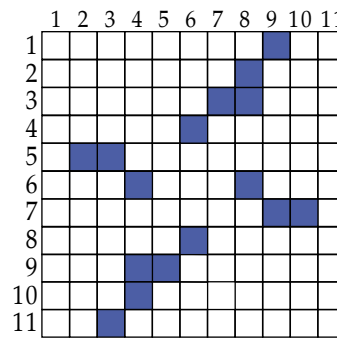
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº135

Face à saída o R não estará bem colocado, pelo que deixa fazer a vaza e pega de A a seguir, pois W continuou com ♥. Tira os trunfos, faz ♣ A e bate 4 ♠ chegando-se à 4ª posição com as seguintes cartas: S - ♠ 2 ♦ R73, W - ♦ 1098 ♣ D, N - ♥ D ♦ A6 ♣ 10 e E - ♥ R ♦ DV5. Repare que foi montado um duplo squeeze, estando W squeezeado entre ♦ - ♣, e E entre ♦ - ♥ quando for agora jogado o último trunfo.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº418



Horizontais: 1- Soalheira;esquadrão. 2- Acalefo medusário, cuja espécie é microscópica; mil quinhentos e um romanos. 3- O mesmo que enroupar; masitga(inv.) 4- Peça de ferro em que o cavaleiro embebe o couro da lança, quando a leva horizontalmente para investir; peixe do Atlântico cuja carne é muito saborosa(masc.) 5- Sobrecarregaras; 6- Conclusão; irmã do pai; três romanos. 7- Diz-se coberto de couro; sacrifique. 9- Prefixo que significa três; máquinas de fazer molduras (na confusão). 10- Falta uma cor para se Abao; comparar. 11- Réis (abrev); que tem propriedades de licor.

Verticais: 1- Torrador. 2- Coi na confusão;repetes. 3- Acusados; introduzia. 4- Acto de arrebatar; consoante dobrada. 5- Enatema na confusão; cento e um romanos. 6- Soberano(inv). 7- O sol entre os egípcios; relativo a crânio. 8- Andava; falta a primeira palavra para se compor. 9- Apelido de pintor Holandês (1635-1684) (sing); sete mais um. 10- Um dons nomes da divindade entre os Hebreus; satélite da Terra (pl). 11- Instrumento para medir o grau da fermentação de um líquido.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 419

Horizontais: 1 - Torreira; AZ. 2 - Oceanea; MDI. 3 - Roupar; Iom. 4 - Riste; Cieno. 5 - Oneraras. 6 - Fim; Tia; III. 7 - Atermano. 8 - Cetra; Imole. 9 - Tri; Sapiut. 10 - Oaa; Conotar. 11 - Rs; Licoroso.

Verticais: 1 - Torrefactor. 2 - Ocoi. Iteras. 3 - Reus; Metia. 4 - Rapto; Rr. 5 - Enatema; Ci. 6 - Ier; Eia; Soc. 7 - Ra; Craniano. 8 - Ia; Ompor. 9 - Mieri; Oito. 10 - Adonai; Luas. 11 - Zimosimetro.

Carmo Pinto
1 TEN REF

CONVÍVIO

"FILHOS DA ESCOLA" SETEMBRO DE 1962



● Realizou-se no passado dia 25 de Setembro o almoço de confraternização comemorativo do 48º aniversário da incorporação na Armada dos "Filhos da Escola" de Setembro de 1962.

O convívio teve início com a concentração no Parque de Feiras, na cidade de Torres Vedras. Seguiu-se até ao Centro de Interpretação da Batalha do Vimeiro (Museu) na Vila do Vimeiro - Lourinhã onde teve lugar o almoço. O encontro decorreu dentro da maior ca-

maradagem e as sempre salutares recordações dos tempos vividos na "Briosa". Estiveram presentes cerca de 160 pessoas, entre "Filhos da Escola", familiares e amigos.

De salientar o aparecimento de dois novos "recrutados" ("Filhos da Escola" que, pela primeira vez, estiveram presentes em convívios) os quais, como é habitual, tiveram de cumprir "castigos da praxe".

Após a finalização com o "Corte do Bolo" saudações de "Até para o Ano" e já a pensar nas comemorações do 50º Aniversário da Incorporação.

"Filhos da Escola" - SET 1959 / MAR 1960

● Os "Filhos da Escola" dos recrutamentos de Setembro 1959 e Março de 1960 vão realizar o seu almoço anual no dia 10 de Abril de 2011, no restaurante "Quinta da Feteira", em Fazendas de Almeirim.

Para mais informações contactar: Fernando Mendes TM 91 3571333

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

• CMG Luís Carlos de Sousa Pereira nomeado Chefe de Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada • CMG Rui Manuel Figueiredo Pereira da Silva nomeado Comandante da Esquadilha de Navios Patrulhas.

RESERVA

• 1TEN STC José António Pastorinho Trindade • SMOR FZ João Maria Lopes Leal • SMOR L José Luís Lopes da Silva • SMOR A António Gonçalves de Horta • SCH R Carlos Manuel Vieira Nico • SCH E António Maria Marques • SAJ ETA Diamantino Lopes dos Santos • SAJ TF Miguel de Sousa Pereira da Silva • SAJ L António Joaquim Monteiro Martins • SAJ MQ José Luís Maurício Quinteiro • SAJ MQ Estêvão António Sequeira Ferreira • SAJ L José Augusto Duarte Ferreira • CAB M Rui Gomes Calvete • CAB CCJ Daniel Gonçalves do Sul • CAB L José Alberto Teixeira da Silva.

REFORMA

• CMG SEE Floriano José Gamito Candeias • CMG José António Saramago Fidalgo • CMG João Joaquim Teles Ribeiro • CMG EMT Eduardo Martinho Ramos da Silva Dias • CFR OTS Ediberto Cordeiro Frazão • CTEN SEM José Maria Cabrita Afonso • 1TEN SEL Carlos Jorge Batista Marinheiro • SMOR CE Manuel Baltazar Roque • SMOR M Carlos Manuel Rocha Pardal • SMOR M Victor Manuel Alves Bar-

beitos • SMOR CM João Manuel Cesário Garcia • SMOR T Albertino José Oliveira Soeiro • SCH TEA Joaquim Mamede Granadeiro • SAJ TF Amílcar dos Anjos Martins • SAJ TF José Alberto Batista Póvoas • SAJ M José Júlio Pereira • SAJ A Luís José Lino Teles • SAJ A Fernando António de Barros • SAJ TF Joaquim Conceição Rosendo • SAJ SE Guilherme dos Santos Teixeira • SAJ E José António Pinto Raimundo • SAJ CM Jacinto Francisco Moreira Cavacas • SAJ ETI José Avelino Colaço Correia • 1SAR CM José Manuel Boto Arriegas • 1SAR CM José João Reis da Fonseca • 1SAR CM Armando José Ceia Coelho • 1SAR A Luís dos Santos • 1SAR C Manuel Velez da Silva Grilo • 1SAR C Júlio de Jesus Ferreira • 1SAR A Manuel João Pereira Barradas • CAB M Luís Filipe Gomes Fernandes • CAB V Carlos Manuel Freire Miranda • CAB TFH Domingos Mateus Rodrigues • CAB A Joaquim Fernandes Duarte dos Santos Santana.

FALECIDOS

• CMG REF Carlos Alberto Figueiredo Salgueiro Rego • CFR Paulo Jorge Salgueiro Frutuoso • CFR SG REF Manuel Domingos Marques • CTEN EMQ REF José Manuel Correia Graça • 1TEN OTS REF Manuel Pires de Oliveira • SMOR CM REF Manuel António Palheta • SCH E Óscar Pereira Gonçalves • SAJ M REF Manuel Parreira Duarte • SAJ M REF José Joaquim Burrela Ramos • 1SAR H REF José Duarte Alves Bago de Uva • CAB TFD REF Aires do Nascimento Exposto • CAB R Rogério Martins Geraldo Pereira • CAB CCT José Carlos Brás Moutinho • Patrão da Costa QPMM REF José dos Santos Monteiro • AG 1ª CL. PM REF Fernando da Costa Bernardo • Farol. 1ª CL. REF Victor Manuel Rocha Moreira • Guarda 1ª CL. REF Armindo da Conceição Victorino.

CONVÍVIOS

CFT-CRO 1985



• Realizou-se no passado dia 3 de Outubro, o almoço comemorativo dos 25 anos do CFT-CRO 1985.

O Entroncamento foi o palco escolhido para o evento tendo os convivas presentes, apesar do mau tempo que se fez sentir, recordado os bons velhos tempos em que serviram a Briosa. De salientar que dos 25 elementos que faziam parte do CFT-CRO 85 apenas 8 se encontram no activo.

N.R.P. "COMANDANTE ROBERTO IVENS" GUARNIÇÃO 1970/72

• Realizou-se no passado dia 16 de Outubro de 2010, na Base Naval de Lisboa, o almoço de confraternização da Guarnição 1970/1972 do N.R.P. "Comandante Roberto Ivens", comemorando o 40º Aniversário da comissão em Angola/Cabo Verde.

Após navegação no Tejo, a bordo da UAM "Zêzere", seguiu-se o almoço na Base Naval. Entre elementos da guarnição e familiares juntaram-se cerca de 130 convivas.



"FILHOS DA ESCOLA" OUTUBRO DE 1972

• Comemorou-se no passado dia 3 de Outubro o 38º aniversário dos "Filhos da Escola" de Outubro de 1972. Com concentração e visita à Vila de Óbidos, realizou-se o almoço-convívio no Hotel Internacional das Caldas da Rainha, seguido de baile e lanche onde não faltou o respectivo bolo e o espumante. Estiveram presentes cerca 210 pessoas, entre "Filhos da Escola" e familiares que, uma vez mais, se divertiram e reforçaram os laços de amizade, anualmente revigorados. No próximo ano, sempre no 1º. Domingo de Outubro, a comemoração do 39º aniversário decorrerá em Vila do Conde.

Navios da República

12. A CANHONEIRA MISTA "LIMPOPO"

Construída em ferro, nos estaleiros ingleses "Thomas Iron Works" durante os anos de 1889/90, a canhoneira mista "Limpopo" aparelhava com dois mastros latinos, envergando um redondo no de vante. Além das velas do grande e do traquete possuía duas de estai, sendo a superfície total do velame de 159 m².

As suas características principais eram as seguintes:

Deslocamento máximo	288 toneladas
Comprimento (fora a fora)	37,8 metros
Boca	6,4 "
Calado máximo	1,9 "
Velocidade máxima	11 nós
Velocidade de cruzeiro	8 "
Autonomia (a 8 nós)	1.800 milhas

Disponha de duas máquinas de tríplice expansão com a potência de 530 HP, utilizando carvão como combustível. Estava armada com duas peças Hotchkiss de 47 mm e uma metralhadora Maxim de 8 mm, inicialmente montada num cesto colocado no mastro de ré. A sua guarnição compreendia 40 homens (2 oficiais, 6 sargentos e 32 praças).

Foi aumentada ao Efectivo dos Navios da Armada, em Londres, a 15 de Outubro de 1890 tendo demandado a barra do Tejo, pela primeira vez, a 30 de Novembro.

Em Janeiro de 1891 largou, via Suez, para a Divisão Naval da África Oriental e Mar da Índia, tendo aportado à Ilha de Moçambique em Março, após repetidos dias de navegação sob condições meteorológicas adversas que causaram sérias avarias e obrigaram a várias arribadas a portos. O comportamento da canhoneira, perante mau tempo, levou a que o Comandante da Divisão Naval de Moçambique informasse Lisboa de que julgava o navio impróprio para navegar na costa de Moçambique, sugerindo que fosse transferido para Angola onde poderia prestar melhor serviço.

Após ter estado empenhada em operações de balizagem da barra de Lourenço Marques seguiu para os estaleiros de Durban onde, no mês de Janeiro, efectuou reparações.

Largou então para Luanda sendo em Março integrada na Divisão Naval da África Ocidental e América do Sul. Durante os quatro anos que se seguiram, além de patrulhar as costas de Angola e S. Tomé e transportar pessoal, inclusive forças militares, malas de correio e abastecimentos entre os respectivos portos, cumpriu quatro comissões ao Daomé, actual República do Benin, para apoio logístico ao forte português de S. João Baptista de Ajudá, em pleno conflito franco-daomeano. De destacar a notável intervenção diplomática do 1º tenente António Pinto Basto, então Comandante da "Limpopo", que conseguiu obter a liberdade de três franceses que se encontravam, há longo tempo, detidos no Daomé.

Em Maio de 1896 deixou Luanda tendo chegado a Lisboa em Julho. Foi submetida a grandes fabricos, de Dezembro de 96 até Maio de 98, findo os quais participou nas comemorações do

IV Centenário da Descoberta do Caminho Marítimo para a Índia.

Em Julho rumou para Cabo Verde onde se manteve até Dezembro, tendo então seguido novamente para a Estação Naval do Atlântico Sul onde durante uma década prestou serviço. É neste período que participou num episódio marcante da História da Marinha Portuguesa.

Foi no dia 6 de Dezembro de 1904 quando a "Limpopo", comandada pelo 1º tenente João Carlos da Silva Nogueira, interceptou a esquadra do Almirante Rogestvensky, a quem deu 24 horas para abandonar as águas territoriais portuguesas frente à Baía dos Tigres, onde fundeara. A esquadra russa, que se dirigia para o Extremo-Oriente a fim de intervir na guerra russo-japonesa, obedeceu às ordens do comandante português.

De salientar que em Dezembro de 1930, quando comandante do cruzador "Vasco da Gama", o capitão-de-fragata Silva Nogueira receberia em Tóquio o 2º grau da Ordem do Tesouro Sagrado, condecoração conferida pela sua actuação na Baía dos Tigres. Foi o primeiro português a quem foi concedida tão elevada distinção japonesa.

Em Agosto de 1908 largou a canhoneira de Luanda com destino a Lisboa, onde chegou em Setembro do mesmo ano.

Após década e meia, intervalada por um período de dois anos (1896-1898) de per-

manência em águas do Continente, tinha concluído o seu serviço no Ultramar. Novas missões lhe seriam atribuídas.

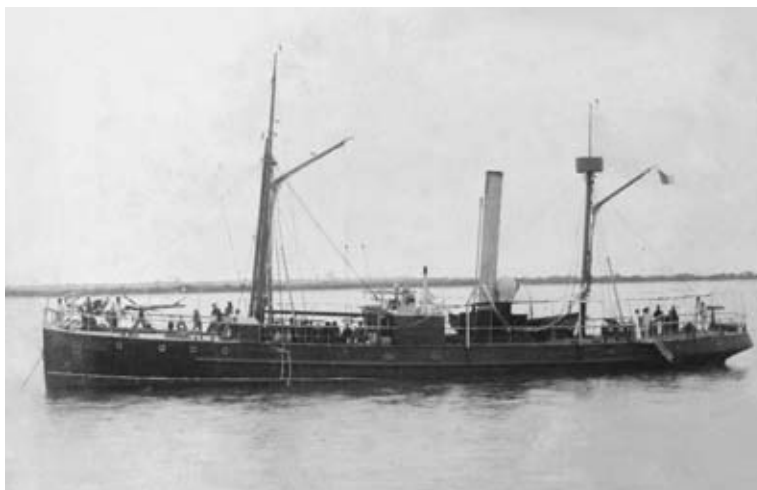
Assim, depois de dois anos de fabricos, em Julho de 1910, passou a ser empregue prioritariamente em missões de fiscalização da pesca e apoio a capitania, fazendo base nos portos de Leixões, quando na Zona Norte e de Faro na Zona Sul.

Esporadicamente suspendeu a fiscalização de pesca para cumprir outras missões das quais são salientadas as que a seguir se mencionam.

Em Setembro de 1912, ida a Antuérpia transportar munições para Lisboa. De Abril de 1916 até fins de 18, quando da Grande Guerra, em serviço de patrulha na barra do Tejo. Viagens a portos do Sul de Espanha e de Marrocos, em Março e Abril de 1928 e Março de 1930, levando a bordo estudantes de visita àqueles portos. Em Abril e Maio de 1931 integrada nas forças navais que na Ilha da Madeira combateram um movimento revolucionário contra o Governo e por último ao serviço da Brigada Hidrográfica Independente para colaborar na actualização das cartas dos Algarve, em Julho e Agosto de 1937 e de Maio de 38 a Março de 39.

Foi mandada passar à disponibilidade, para ser entregue à Brigada Naval da Legião Portuguesa, em Maio de 1939.

Depois de meio século de bons serviços a "Limpopo", a última canhoneira mista da Marinha Portuguesa, em 19 de Dezembro de 1943, foi abatida ao Efectivo dos Navios da Armada.



Navios da República

12. A CANHONEIRA MISTA "LIMPOPO"

