

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 456 • ANO XLI

SETEMBRO/OUTUBRO 2011 • MENSAL • € 1,50



**O NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA
NA OPERAÇÃO OCEAN SHIELD**

PONTO DE APOIO NAVAL DE TRÓIA (PANTROIA)

A “Convenção Administrativa” assinada em 16 de Janeiro de 1960 pelos Ministros da Defesa da Alemanha e de Portugal constituiu um reforço das relações militares entre os dois países e aplicava-se principalmente à utilização recíproca de instalações militares, armazenagem de reservas de guerra alemãs em Portugal, produção e aquisição de materiais de guerra de interesse comum e apoio mútuo administrativo. As diversas negociações de cariz classificado que posteriormente foram conduzidas pela Comissão Mista Luso-Alemã (CMLA), com a delegação

portuguesa chefiada pelo Almirante Sousa Uva, concluíram, apesar de “alguns inconvenientes, mas também vantagens” da necessidade de se transformar a Base Aérea nº 11 de Beja numa grande base para reparação de aviões e facilidades de instrução de voo rasante. Relativamente à utilização de instalações portuárias a CMLA concluiu que o porto de Setúbal, a necessitar de melhoramentos e por ser o mais próximo de Beja, seria o mais indicado para a materialização do

interesse alemão. No entanto, e considerando a maior facilidade de construção de estradas e caminho-de-ferro necessários para a ligação com a Base de Beja, foi escolhida a Península de Tróia para o estabelecimento deste entreposto alemão.

É assim que nasce a ideia de se construir as “Instalações Militares na Península de Tróia”, posteriormente designados por “Instalações Navais de Tróia (INT)”, e que foram entregues ao Ministério da Marinha, em 20 de Junho de 1968, pela “Comissão Executiva de Obras Militares Extraordinárias” e pela CMLA, tendo ficado atribuídas ao Comando da Defesa Marítima / Capitania do Porto de Setúbal.

Posteriormente, e através de doação feita pela empresa Soltróia ao Estado Português, foram anexados a estas instalações 2 talhões localizados a montante, sendo um de 15 hectares de área destinada a uma eventual expansão das instalações e outro com cerca de 0,07 hectares onde esteve instalada a antiga Estação de Medições Magnéticas e cuja suspensão de actividade foi decretada pelo Estado-Maior da Armada, em Novembro de 1985, devido à obsolescência e degradação dos equipamentos existentes.

A primeira guarnição das INT, integrada no Comando da Defesa Marítima do Porto de Setúbal, foi aprovada por Despacho do Almirante CEMA, somente em 26 de Janeiro de 1988, e era constituída por um oficial e doze praças, com tarefas atribuídas e divisão de serviço diárias.

Pela sua excelente localização, e especificidade da envolvente geográfica, nomeadamente o Rio Sado e toda a costa da Península de Tróia que permite o desembarque de forças e meios dos Fuzileiros para as acções de treino em Pinheiro da Cruz, desde cedo se constatou que aquele



local constituía, não só uma alternativa essencial à Base Naval de Lisboa no apoio às unidades navais em missão SAR na zona centro, mas também uma área de excelência ímpar para as actividades de treino, designadamente das operações anfíbias e de mergulhadores. Por esse facto o Pantróia passou a ser utilizado como base de apoio logístico em múltiplos exercícios navais, a nível nacional e aliado, como é o caso dos exercícios da série “Lusíada”, “Context-Phibex”, e nalgumas edições dos exercícios “Linked Seas” no âmbito NATO, e “Open Gate 90” com a marinha inglesa, e ainda em várias edições do exercício “Galeria” realizado em parceria com os fuzileiros americanos que integravam a “Marine Expeditionary Unit” da força permanente do Mediterrâneo.

Complementarmente, e na sua vertente de utilidade pública, têm sido as instalações do Pantróia utilizadas para fins lúdicos e recreativos por variados agrupamentos e delegações de escuteiros provenientes de várias regiões do Continente e Ilhas, bem assim como base para trabalho de investigação de biologia marítima realizada pelo Universidade Lusófona /

ISPA, ocorrido em Junho de 2003. Curiosamente, a “Chuva na Areia”, uma das primeiras telenovelas exibidas pela RTP em 1985, realizada por Nuno Teixeira, foi filmada nas INT, onde o cenário da vila piscatória da “Nova Galé” emoldurou o impacto crescente do turismo no quotidiano dos seus habitantes nos anos 60.

As actuais instalações passaram a ser classificadas como Ponto de Apoio Naval (PAN) do tipo I / categoria B por via do Despacho do Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada, nº44/00, de 12 de Setembro, constituindo uma importante

infra-estrutura da Marinha situada no estuário do Sado. Dispõe de uma área de 6,5 hectares, com um cais de 230 metros de comprimento disponível para navios até 8 metros de calado, e onde se situam 2 hangares de grande dimensão, alojamentos, sanitários, bomba de combustível, áreas exteriores para guarda de material, e edifício administrativo.

Desde o passado que as facilidades residentes nesta infra-estrutura têm sido utilizadas para actividades

do Centro de Treino de Sobrevivência da Força Aérea, e base temporária de treino das Unidades de Fuzileiros e Mergulhadores, Unidades Navais executando acções de treino sob a égide da Flotilha, e ainda do Corpo de Alunos da Escola Naval. Complementarmente, o hangar Sul tem sido utilizado para a guarda de material do serviço de Combate à Poluição no Mar por Hidrocarbonetos, do Aquário Vasco da Gama, e de material arreado pela Capitania do Porto de Setúbal.

Actualmente, Pantróia funciona na dependência directa do Comando da Base de Fuzileiros, por delegação do Comando do Corpo de Fuzileiros (CCF), à qual incumbe genericamente prestar apoio logístico à unidades navais, unidades de fuzileiros e às equipas de treino e avaliação dos comandos administrativos. A sua nova lotação compreende um SAJ FZ, como encarregado das instalações, um Cabo FZ e um Cabo E, tendo sido posteriormente reforçada com quatro praças do CCF.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 456 - Ano XLI
Setembro/Outubro 2011

Director
CALM EMQ
Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção
CMG
Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção
1TEN TSN
Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção
SAJ L
Mário Jorge Almeida de Carvalho

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

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

Endereço da Marinha na Internet
www.marinha.pt

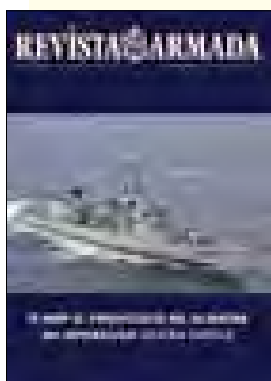
E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt

Paginação e Produção



Tiragem média mensal
6000 exemplares

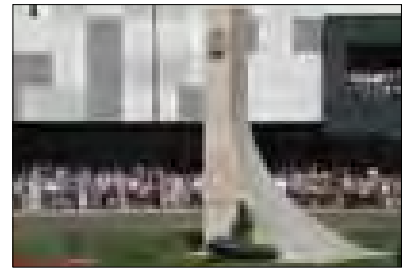
Preço de venda avulso: € 1,50
Revista anotada na ERC
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343



ANUNCIANTES:
ROHDE & SCHWARZ, Lda.
LISSA - AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, Lda.

12

Inauguração do Monumento
ao Fuzileiro



16

Homenagem ao
Almirante Pereira Crespo



18

Fita do Boné das Praças



22

Os 150 anos do Observatório
Astronómico de Lisboa

PONTO DE APOIO NAVAL DE TRÓIA (PANTRÓIA)	2
OS FINS REAIS E OS FINS DECLARADOS DAS ORGANIZAÇÕES	4
NRP VASCO DA GAMA NA OPERAÇÃO ATALANTA	6
O NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA NA OPERAÇÃO OCEAN SHIELD	8
VIAGENS DE INSTRUÇÃO DA ESCOLA NAVAL – 2011	9
PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E CÂMARA MUNICIPAL DE PORTIMÃO	11
ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS INTERNACIONAIS	13
PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E RR	19
TOMADAS DE POSSE	20
A MARINHA DE SEBASTIÃO (23)	21
QUINZE DIAS NA ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS	24
RESERVA NAVAL	27
NOTÍCIAS	28
HIERARQUIA DA MARINHA 9 / VIGIA DA HISTÓRIA 36	29
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (6)	30
ACADEMIA DE MARINHA	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	
	CONTRACAPA

OS FINS REAIS E OS FINS DECLARADOS DAS ORGANIZAÇÕES

As organizações fazem parte de toda a nossa vida em sociedade e, mesmo após a morte, a acção das mesmas sobre o próprio, familiares e herdeiros, ainda pode permanecer por muitos anos.

Esta constatação encontra causa no facto das organizações terem sido concebidas para satisfazer da melhor forma as necessidades que a teia social criou.

Para alcançar as suas finalidades as organizações produzem e coordenam actividades, tornando-se, por vezes, muito complexas, em função da sua grandeza e diversidade.

Cada organização serve fins específicos, consoante a sua vocação. Estes fins, constam do título constitutivo que lhe deu origem. Qualquer empresa, associação, fundação, etc, declara sempre, por escritura pública ou através de documento registado, o fim a que se destina. Também os organismos do Estado e de toda a administração pública têm a sua finalidade descrita em diplomas legais, normalmente sob a designação de missão.

A Marinha tem a sua missão definida na respectiva Lei Orgânica (Decreto-Lei nº 233/2009, de 15 de Setembro). A missão principal é participar de forma integrada, na defesa militar da República, nos termos do disposto na Constituição e na lei, sendo fundamentalmente vocacionada para a geração, preparação e sustentação de forças da componente operacional do sistema de forças. Seguem-se uma série de incumbências, entre as quais, o exercício da autoridade marítima.

Muitas vezes as organizações ampliam as elucidações acerca da sua finalidade através da publicação de conceitos sobre a sua visão e missão. Encontram-se facilmente na *Internet*, a visão e a missão das grandes empresas e de muitos organismos públicos.

Todavia, nem sempre os fins reais coincidem com os fins declarados das organizações. É que, após a sua formação, algumas organizações desviam-se dos seus fins iniciais, passando a atender maioritariamente a outras necessidades, que não as que deveriam satisfazer. Não estamos a

focar as organizações que foram criadas propositadamente para fins reais fraudulentos, mas principalmente as organizações respeitáveis que, pelos mais diversos motivos, perseguem finalidades diferentes das estabelecidas “oficialmente”. Estes desvios podem surgir sem que haja a plena consciência da situação, mesmo em departamentos do Estado, porque não se aprofundam este tipo de análises.

Por outro lado, muitas vezes não é fácil detectar se os fins que orientam uma organização são realmente os fins declarados. O espaço disponível para o presente texto não consente explicações detalhadas, mas se nos resumirmos ao essencial, são dois os aspectos que melhor nos permitem estudar o assunto: qual o produto final da organização e como e onde se emprega a grande maioria dos recursos disponíveis. Simultaneamente, podem extrair-se elementos quantitativos sobre a eficácia e a eficiência da organização.

A eficácia diz respeito ao grau em que os principais objectivos são atingidos. A eficiência mede-se pela quantidade de recursos gastos para produzir o mesmo efeito.

Se uma fundação com fins culturais aplicar os seus recursos financeiros, ao longo de muitos anos, na aquisição de prédios e artigos de decoração alocando apenas uma pequena percentagem aos veículos da cultura, provavelmente não persegue, de facto, fins culturais. Quer a eficácia, quer a eficiência da produção cultural revelar-se-ão muito baixas.

Para o efeito que nos interessa, podemos dividir as organizações em dois grandes grupos, consoante os fins a que se destinam: as lucrativas e as não lucrativas.

Nas organizações com fins lucrativos, a rentabilidade adequada é sempre uma das principais finalidades, ou mesmo a única.

Vamos concentrar-nos nas organizações não lucrativas, nomeadamente nas que se constituem como departamentos do Estado, como é o caso da Marinha.

Não estando em causa qualquer tipo de actividade lucrativa, mas sim um serviço prestado ao Estado e, por consequência ao cidadão, a boa gestão destes departamentos rege-se por padrões de eficácia e de eficiência. Por outras palavras, o equivalente à rentabilidade numa empresa traduz-se agora na garantia da realização dos fins ao mais elevado grau (eficácia) e no esforço para otimizar o seu produto com os recursos disponibilizados (eficiência). Assim, o principal objectivo é o desempenho da missão com a maior eficácia e a maior eficiência.

No quadro das Forças Armadas, o produto é constituído pelas unidades operacionais prontas a executar as missões para as quais foram concebidas e pelas unidades a cumprir missões, a cada momento.

Por exemplo, seria um grosseiro desvio de fins, se as Forças Armadas não tivessem um conjunto razoável de unidades prontas e, sempre que aplicável, as necessárias unidades no desempenho de missões. Se assim fosse, os fins reais talvez se aproximassem dos que são próprios das instituições de solidariedade social!

Deixando de lado os exageros, podemos concluir que à medida que se provoca uma redução da actividade operacional, havendo capacidades instaladas, maior será a diferença entre os fins declarados e os fins reais.

Todos sabemos que as Forças Armadas em geral e as Marinhas em particular precisam de estruturas pesadas para tratar convenientemente da logística do pessoal e do material. No caso das Marinhas, os sectores da formação e treino do pessoal e outras relacionadas (alimentação, fardamento, saúde), bem como a manutenção do material (sobressalentes, reparações, intervenções periódicas), são especialmente consumidoras de recursos. No fim da linha estão as unidades navais, de fuzileiros e de mergulhadores, meios atribuídos as capitánias e à polícia marítima e outros, cuja operação apenas consome combustível, alguma manutenção acrescida e ainda outras despesas menos

significativas. Os custos directos da operação das unidades operacionais, incluindo os também os elementos operativos da Autoridade Marítima Nacional e do Instituto Hidrográfico, representam uma pequena fatia do orçamento de funcionamento da Marinha Portuguesa – cerca de 5,2% (em 2010). Porém, toda a estrutura é necessária para que se possa obter o produto operacional.

Apesar das sempre presentes limitações orçamentais, a Marinha tem responsabilidades permanentes e exigentes, quer no plano nacional, quer no âmbito internacional. São impressionantes alguns dos números relativos às médias da actividade operacional dos últimos anos a seguir mencionados:

- 14 navios por dia em missão
- 400.000 milhas percorridas por ano.
- 95.000 acções de vistoria/fiscalização, por ano
- 1.000 acções de salvamento, por ano
- 30 acções de combate à poluição, por ano.

O dispositivo de actuação permanente (24 horas por dia) ocupa 750 militares, militarizados e civis da Marinha.

Em 2010, no quadro internacional, merecem especial realce a viagem de circum-navegação do Navio Escola “SAGRES” e o Comando da Força Naval da NATO, empenhada no combate à pirataria na área da Somália (SNMG1).

Dir-se-á que a Marinha produz também conhecimento, cultura e consciência social e cívica, contribuindo igualmente para o progresso e o desenvolvimento económico e muito mais. Tudo isto é verdade, mas esses são efeitos benéficos da missão e não justificativos da mesma.

Atendendo a que as despesas com o pessoal são incompressíveis e que as despesas com a manutenção são pouco compressíveis, qualquer redução no orçamento de funcionamento tem imediatas repercussões no produto operacional. Anote-se ainda que as insuficiências de manutenção têm também reflexos a prazo na produção operacional.

Porém, conforme atrás referido, para além de outros efeitos perniciosos, quando se reduz o orçamento de funcionamento, provoca-se também um desvio entre os fins declarados

e os fins reais, sendo o desvio tanto maior, quanto maior for a redução, até se chegar ao absurdo da “grande” Marinha sem unidades operacionais¹.

A eficiência baixa consideravelmente porque se consome quase o mesmo com um menor “output” e a eficácia baixa também porque o grau em que se atingem os objectivos fica muito aquém do possível. Tudo isto constitui o preço a pagar por ter capacidades operativas não utilizadas, ou subutilizadas, ou desproporcionadas (relativamente à estrutura).

Deve certamente considerar-se o caso de uma situação temporária em que a falta de pessoal, material ou apoio financeiro, determinem a redução forçada do produto operacional. Nesse caso, parece aconselhável que se desenvolva um planeamento rigoroso e exequível tendente a recuperar o equilíbrio com a maior celeridade possível, para evitar o afastamento dos fins declarados. Por ser moroso e politicamente difícil planear nestas circunstâncias, a omissão revela-se muitas vezes como a resultante mais prática.

O que antecede serve talvez como alerta para um aspecto que escapa frequentemente aos observadores mais atentos e até a muitos dos elementos mais experientes das organizações. Quando se criam e alimentam grandes organizações, especialmente aquelas que exercem as funções clássicas do Estado, há que ter sempre presente a sua verdadeira missão e a relação com as suas capacidades.

Um exemplo concreto pode ajudar a perceber melhor estes problemas. Uma das componentes da missão da Marinha é o exercício da autoridade marítima e garantir o cumprimento da Lei nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Vamos supor que apenas se designava um navio em permanência para esta função, apesar de existirem 10 ou 12 navios com capacidades razoavelmente adequadas². A missão estaria a ser desempenhada, mas com eficácia e eficiência demasiado baixas. Independentemente das razões (péssima gestão, falta de financiamento, ou outras), haveria uma distorção dos fins declarados. Todavia, se existirem apenas dois navios para a mesma missão, então a eficácia continuaria muito baixa, mas a eficiência seria muito boa e não se observaria qualquer incoerência entre fins declarados e fins reais.

Facilmente se deduzem exemplos semelhantes para os outros Ramos das Forças Armadas.

Um exercício interessante e significativo, que se faz em vários países numa forma similar, consiste em estabelecer um determinado prazo (horas, dias ou até semanas) e verificar quais as unidades de cada Ramo que se apresentam como prontas³ para combate ou para a função de apoio que determinou a sua concepção. Haveria toda a vantagem em promover um exercício deste tipo em Portugal e daí retirar as devidas conclusões.

Podemos tentar extrair algumas conclusões, para além de muitas outras que os leitores atentos saberão aplicar a casos específicos:

- A boa gestão das organizações não lucrativas, nomeadamente as vocacionadas para as funções de soberania, tem como principal exigência cumprir a missão com elevados padrões de eficácia e de eficiência.

- O planeamento estratégico das Forças Armadas deve contemplar os meios considerados necessários no quadro da exequibilidade e também a sustentabilidade plena da sua manutenção e operação, ao longo do respectivo ciclo de vida.

- As carências prolongadas nestes processos, incluindo as resultantes do financiamento, implicam sempre a deturpação da missão, por afastamento entre a finalidade declarada da instituição e a finalidade efectivamente observada.

- As dificuldades temporárias devem ser definidas exaustivamente e provocar a revisão do planeamento, caso contrário tendem a provocar desvios de fins muito aleatórios.

- No longo prazo, se os fins reais permanecerem bastante diferentes dos fins declarados, as organizações podem caminhar para a fragmentação, ou mesmo para a diluição noutras estruturas.



Victor M. B. Lopo Cajarabille
VALM

Notas:

¹ A leitura do Jane's Fighting Ships permite saber que há Marinhas no mundo, nomeadamente em África, com bastante pessoal e estruturas administrativas importantes, mas praticamente sem navios.

² Na realidade, o exercício da autoridade marítima envolve outros meios, para além dos navios, designadamente a Polícia Marítima e embarcações afectas às Capitánias dos Portos.

³ O conceito de unidade pronta pode ser muito detalhado, mas envolve sempre o pessoal e o material necessário e o treino para um bom desempenho.

NRP VASCO DA GAMA NA OPERAÇÃO ATALANTA

4º PARTE

15ª Semana

Após ter efectuado patrulha no estreito de Bab-el-Mandeb, a “Vasco da Gama” deu início a mais um período dedicado à vigilância do Corredor Recomendado de Tráfego Internacional (IRTC), durante o qual, face à pouca actividade de pirataria neste período do ano, os esforços focalizam-se na manutenção dos padrões de adestramento da guarnição, assim como no nível de concentração e rapidez de reacção exigidos para esta missão. Neste sentido, foram efectuados diversos exercícios de treino interno, nomeadamente tiro de armamento ligeiro para o pessoal de quarto à ponte, tiro contra alvo flutuante efectuado a partir do helicóptero, exercícios de homem ao mar e de emergência médica. Foi ainda efectuada uma manobra de reabastecimento nocturno de combustível e água com o navio americano USNS “Alan Shepard”, tendo proporcionado o treino de vários oficiais na condução da manobra na ponte e no parque de reabastecimento do navio.

Concluída com sucesso mais uma patrulha, a “Vasco da Gama” chega finalmente ao porto do Djibuti, onde o calor e humidade intensos são uma constante. Porém, mesmo com estas condições adversas, devido à sua posição estratégica, este porto apresenta um movimento quase contínuo de navios de guerra, evidenciando que ocupa cada vez mais um papel preponderante no apoio logístico aos navios que integram as missões contra-pirataria.

Durante as visitas aos portos, o navio garante o reabastecimento logístico, as acções de manutenção e é proporcionado descanso à guarnição. Paralelamente, é frequente ocorrerem convívios que têm como objectivo estreitar os laços de amizade e cooperação com outras organizações e unidades envolvidas na operação. No dia 07 de Julho, o Comandante da Força Naval da EUNAVFOR (CTF 465), o Comandante da “Vasco da Gama” e outros oficiais do estado-maior e do navio, participaram num bebede a convite do Capitão-tenente Pato Risso, oficial português responsável pelo “Atalanta Support Area”, cuja missão é dar apoio logístico às unidades da Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) em toda a área de operações. No dia 08 de Julho, o Comandante do destacamento aéreo de patrulha marítima espanhol no Djibuti visitou a fragata “Vasco da Gama”, a convite do CTF 465. Ainda no decorrer desta visita de porto, ocorreu a rendição do cargo de *Chefe do Estado-Maior do Comando da EUNAVFOR*, ocupado até então por um oficial da Marinha Espanhola, dando lugar a um oficial da Marinha Portuguesa, o Capitão-de-mar-e-guerra Oliveira Silva, que passou a chefiar

toda a equipa que integra o *Estado-Maior*.

Terminada a escala logística no Djibuti a “Vasco da Gama” largou, tendo navegado em direcção ao IRTC, onde as condições meteorológicas, face à monção de Sudoeste, se apresentam como as mais propícias à ocorrência de ataques de pirataria. Assim, as tarefas atribuídas ao navio concentraram-se novamente na patrulha ao

sociada à operação ATALANTA.

Nessa tarde, durante uma acção de patrulha, foi avistada uma *dhow* não identificada, tendo-se procedido prontamente no seu encalço, com o objectivo de recolher informações acerca da embarcação e determinar se estaria associada a alguma actividade suspeita. A *dhow* foi então submetida a um rigoroso questionário através de comunicações via rádio, enquanto se efectuava uma investigação visual pelos meios electro-ópticos do navio. Chegou-se à conclusão que se tratava de uma embarcação de transporte de gado, pelo que foi autorizada a prosseguir para o seu próximo porto de destino – Bombaim.

Efectivamente, existe um elevado número de embarcações, nomeadamente *dhow*s, que efectuam transporte de diversos tipos de mercadorias, tais como combustível, peixe e gado, ao longo das 150 milhas que separam o Iémen da Somália, cruzando o IRTC. No caso do material transportado não estar incluído neste rol de mercadorias, torna-se uma embarcação suspeita e tem que ser investigada e, se necessário, vistoriada.

No dia 12 de Julho, a fragata “Vasco da Gama” recebeu a visita do CTF151, comandante de uma força naval internacional integrada nas *Combined Maritime Forces* (CMF). Estas forças decorrem de uma parceria naval multi-nacional liderada pelos Estados Unidos e integram três forças navais: a TF150 (*Maritime Security and Counter-terrorism*), dedicada ao combate ao tráfego de armas, a TF151 (*Counter Piracy*) que tem uma missão idêntica à da EUNAVFOR, e a TF152 (*Arabian Gulf Maritime Security*), que tem como objectivo garantir a segurança marítima ao longo do Golfo Pérsico e do Mar Árabe. Em conjunto, estas forças promovem a estabilidade e segurança nas águas internacionais do Médio Oriente, que representam as mais importantes rotas marítimas do mundo. O CTF151, recém-chegado à área de operações, encontrou-se com o CTF465 e teve a oportunidade que recolher informações importantes acerca do combate à pirataria na região.

Exactamente com o mesmo propósito, no dia 16 de Julho, procedeu-se à recepção do CTF508, recentemente empossado comandante da força naval da NATO, no âmbito da operação “OCEAN SHIELD”, que tem igualmente como missão o combate à pirataria. O programa contemplou ainda uma visita guiada ao navio pelos principais centros de comando e controlo, *Machinery Control Room* (MCR), Centro de Comunicações, Centro de Operações e Ponte.

Terminada mais uma patrulha de nove dias no IRTC, com o sentimento de tarefa cumprida, a “Vasco da Gama” regressou ao porto do Djibuti, para reabastecimento, manutenção e descanso da guarnição.



Comandante Diogo Arroiteia com o CTF151.



Foto da 8ª Guarnição.



Mural da Vasco da Gama no Porto de Djibouti.

longo do IRTC, de forma a garantir a passagem em segurança da navegação mercante que cruza estas águas.

16ª Semana

No dia 11 de Julho, durante uma patrulha no IRTC, o CTF465 embarcou no helicóptero da “Vasco da Gama” – “Bacardi” e deslocou-se ao navio espanhol “Santa Maria” que integra a EUNAVFOR, para uma visita de trabalho, onde teve a oportunidade de tomar conhecimento *in-loco* das capacidades do navio bem como de contactar com a guarnição e trocar informação sobre a actividade operacional as-

17ª Semana

No decorrer da visita de porto ao Djibuti, foram organizados alguns eventos dedicados à guarnição, com o objectivo de promover o convívio e bem-estar entre todos. Os preparativos envolveram pequenas acções de beneficiação para garantir não só a apresentação, mas também a conservação do navio face à sua constante exposição a condições ambientais extremas.

Após a conclusão das tarefas, todos participaram na “Fotografia da Guarnição”, evento este que representa uma tradição de grande simbolismo, revelando o orgulho que a guarnição sente em pertencer à “Vasco da Gama”, à Marinha e a Portugal.

A denominada “Fotografia da Guarnição” simboliza o espírito de camaradagem e coesão de grupo, servindo para memória futura quando nos recordarmos da nossa “família naval” destes últimos três anos, que junta e unida superou diversas adversidades com espírito de sacrifício, sempre com o objectivo de cumprir a missão atribuída. O momento é de grande satisfação, todos nós fazemos parte do presente e da história da “Vasco da Gama”, ficando assim registado nesta simbólica fotografia da oitava guarnição do navio por ocasião da participação do primeiro navio da Marinha Portuguesa na Operação “ATALANTA” no âmbito da Força Naval Europeia..

Outra tradição partilhada pelos navios de guerra de todo o mundo, consiste em elaborar uma ilustração alusiva ao navio num “mural” adjacente ou anexo aos cais de atracação, nos portos em e onde a prática é autorizada. A ilustração foi elaborada por dois voluntários da guarnição, que junto das ilustrações de outros navios, retrataram a sua imaginação com os motivos da “Vasco da Gama” e da “Cruz da Ordem de Cristo”, símbolo dos descobrimentos portugueses.

Na tarde do dia 20 de Julho, o destacamento do helicóptero “Bacardi” organizou um convívio que incluiu jogos lúdicos alusivos às várias tarefas desempenhadas pelo helicóptero, tais como descida vertical por cabo, operação de guincho e tiro de metralhadora. As equipas constituídas por 4 elementos cada, participaram nos jogos da aviação com a finalidade de promover o espírito de competição, camaradagem e entre-ajuda, essenciais para manter o nível de coesão e motivação e para proporcionar um convívio saudável a toda guarnição. No final, realizou-se, no hangar e no convés de voo, um jantar convívio para todos os que pretenderam participar e associar-se ao evento.

Nesse mesmo dia, teve-se conhecimento que o fotógrafo do navio, e também do *staff* do CTF 465, tinha vencido o concurso de fotografia organizado pelo Comando Operacional da EUNAVFOR, tendo arrecadado os três primeiros lugares, fruto de mais um exemplo de dedicação e profissionalismo dos nossos militares,

facto enaltecido por esta não ser a função principal do militar em causa.

Mais uma vez, na manhã do dia 21 de Julho, a “Vasco da Gama” largou do cais do porto comercial do Djibouti em direcção ao Golfo de Áden, onde nos esperava mais uma patrulha no IRTC, tarefa esta que não apresentou grandes novidades quanto às rotinas já bem consolidadas. Porém, o combate à pirataria é um processo

-se embarcado, em simultâneo, combustível para o navio (F76), para o helicóptero (F44) e água para as necessidades do dia-a-dia. Constituinte um processo mais económico e mais rápido do que em terra, o reabastecimento no mar apresenta outras vantagens, como a manutenção dos padrões de prontidão do navio e o nível de adestramento das várias equipas envolvidas na operação.

No dia 24 de Julho, a “Vasco da Gama” recebeu instruções de forma a sair temporariamente das suas áreas atribuídas no IRTC, tendo navegado em direcção a Sul com o objectivo de obter a realocação de um navio mercante pirateado, denominado “Dover”. Segundo as informações disponíveis, este navio tinha suspenso do seu habitual fundeadouro e encontrava-se a navegar junto a costa, contornando o corno de África no sentido Sul-Norte para tentar evitar a sua detecção por parte dos navios de guerra. A razão principal pela qual se realizou esta realocação deveu-se ao facto de não serem conhecidas as verdadeiras intenções do navio pirateado, pois tanto poderia estar a ser utilizado como navio “mãe” para acções de pirataria como, em alternativa, a navegar como navio libertado após o pagamento do correspondente resgate. Nesse mesmo dia, devido à distância considerável que separava a “Vasco da Gama” do referido navio, o helicóptero “Bacardi” descolou com o intuito de localizar e recolher informações sobre o “Dover”. A uma distância de cerca de 120 km, o helicóptero conseguiu efectuar a detecção e a identificação com sucesso, tendo sido avistados elementos armados no navio mercante, confirmando-se assim que a sua situação permanecia como navio pirateado. Desta forma, não foi possível intervir sob pena de colocar em risco a vida dos reféns existentes a bordo, pelo que após a recolha de informação fotográfica, a “Vasco da Gama” regressou às suas áreas atribuídas no IRTC, tendo continuado a monitorizar o navio mercante pirateado através do seu respectivo contacto no radar.

Após a patrulha no IRTC, no dia 27 de Julho o navio iniciou uma patrulha no Mar Arábico, em trânsito para o próximo porto, na cidade de Mascate, capital do Sultanato de Omã. Com cerca de 830 mil habitantes, a cidade é composta por três pequenas cidades que se foram desen-

volvendo ao longo dos séculos, tendo acabado por ficar ligadas entre si numa extensão de cerca de 30 km ao longo da costa: Mascate, também conhecida como a “cidade fortificada”, onde se localizam os palácios reais, Matrah, foi originalmente uma pequena vila de pescadores, com o labiríntico mercado local “Matrah Souq” e Ruwi, considerada geralmente como centro comercial e diplomático da cidade.

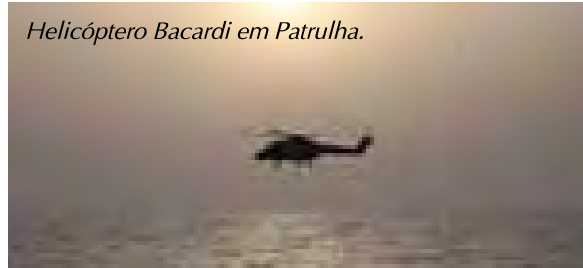
Face à sua importante posição estratégica à entrada do Estreito de Ormuz, Mascate foi conquistada por forças portuguesas sob o comando



Concurso de fotografia da operação ATALANTA (VGAM).



Reabastecimento no mar com o USNS Bridge.



Helicóptero Bacardi em Patrulha.



Entrada no porto de Mascate (observatório Mascate).

dinâmico e em constante mutação o que requer, de forma permanente, níveis de concentração elevados.

18ª Semana

Mantendo uma política de garantir, sempre que possível, a sustentação logística de combustível do navio enquanto a navegar, em detrimento do reabastecimento nos portos, realizou-se no dia 23 de Julho mais um reabastecimento no mar, desta vez com o reabastecedor de esquadra norte-americano USNS “Bridge”, tendo-

de Afonso de Albuquerque, em Julho de 1507. Os portugueses mantiveram o controlo de Mascate por mais de um século, tendo construído uma complexa rede defensiva constituída pelos Fortes de Al-Mirani e de Al-Jalali, ainda bem patentes hoje em dia, flanqueando a entrada da baía da cidade e dominando os seus portos mais elevados. No primeiro, as estruturas são claramente portuguesas, bem como a capela, cuja porta apresenta traçado em estilo manuelino. Posteriormente, foi mandado construir um baluarte, num monte elevado em frente à cidade, tendo sido dotado com artilharia conveniente para defender a cidade. Para atender as novas exigências, face à queda do forte de Omuz em 1622, foram incorporados no complexo defensivo uma cerca abaluartada, fortins e pequenas torres de vigia (atalaias) ainda visíveis actualmente. Assim, no século XVII Mascate possuía um vasto conjunto de muralhas e baluartes adaptados ao relevo montanhoso, que defendia a povoação e o seu porto.

A eleição de um novo Imã de Omã em 1624 alterou novamente o equilíbrio do poder na região, passando dos Persas e dos Portugueses para os locais Omanis, tendo destacado um

Fortaleza construída pelos Portugueses em Mascate



Palácio do Sultão de Omã.



exército para Mascate, que capturou e demoliu as altas torres de vigia dos Portugueses, enfraquecendo assim o seu domínio sobre a cidade. Finalmente, em 1650, um pequeno mas muito determinado corpo de tropas do Imã atacou o porto da cidade à noite, forçando a rendição

Portuguesa. A queda de Mascate arrasou consigo as demais posições portuguesas no Golfo Pérsico, sendo esse evento considerado o início da independência do país, tornando o Sultanato de Omã no mais antigo estado independente da região. Apesar da diferença cultural e religiosa, é uma cidade muito agradável de visitar e o povo é bastante afável. País desenvolvido, com excelentes infra-estruturas, com nítida qualidade de vida, tem como atrações principais as praias, o mergulho, os monumentos, a gastronomia, as montanhas e os oásis.

Chegado o dia 1 de Agosto, hora de zarpar de Mascate e de realizar a última patrulha da operação "ATALANTA". Por tudo isto e por termos entrado no mesmo mês em que chegaremos a Lisboa, denota-se alguma ansiedade, normal de quem aguarda o reencontro com a sua casa e respectiva família, mas sem nunca esquecer que a missão ape-

nas termina aí, em Lisboa, e que o seu sucesso depende do empenho de todos, em todos os momentos.

Colaboração do Comando do
NRP VASCO DA GAMA

O NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA NA OPERAÇÃO OCEAN SHIELD

Segunda-feira, dia 15 de Agosto, durante a manhã, largou da Base Naval de Lisboa, o NRP D. Francisco de Almeida, para integrar Força Naval Permanente da NATO (SNMG¹) durante a participação na Operação Ocean Shield 2011, no período de 01SET a 30OUT2011, a fim de contribuir no combate à pirataria na zona do Corno de África.

A fragata "D. Francisco de Almeida" é comandada pelo CMG Salvado de Figueiredo e possui uma guarnição de 185 militares, incluindo duas equipas do pelotão de abordagem do Corpo de Fuzileiros, e o destacamento do Helicóptero Lynx (Fenix).

O aprontamento para esta operação começou alguns meses antes, com um planeamento detalhado permitindo o treino nas diversas áreas do navio, a preparação médico-sanitário da guarnição, as manutenções aos equipamentos e sistemas do navio, concluindo-se com o abastecimento logístico, nomeadamente combustível, alimentação, sobressalentes, medicamentos, artigos para a cantina e outro material geral adequado ao cumprimento desta missão.

Nas duas primeiras semanas, decorreu o trânsito até ao Golfo de Aden, tendo-se aproveitado para efectuar diversos exercícios, no sentido de consolidar as

perícias e procedimentos mais directamente envolvidos nas tarefas que decorrem da missão. Na componente operacional foram efectuados treinos com o helicóptero a interagir com as equipas de segurança, simulando cenários possíveis de encontrar na área de operações.



Navegando no canal do Suez.

No dia 21 de Agosto efectuou-se uma paragem logística no porto de Souda Bay, situado na costa noroeste da ilha de Creta da Grécia, onde estava atracado o NRP Vasco da Gama, regressado de 5 meses de missão na costa da Somália, no comando da força naval da EUNAVFOR² na Operação Atalanta. Este encontro permitiu a partilha de experiências, a identificação de muitas e importantes lições aprendidas para a missão que se

avizinhava ao NRP D. Francisco de Almeida.

Em 27 de Agosto o navio atravessou o canal do SUEZ e durante cerca de 12 horas, percorreu os 160 km de comprimento que o compõem, tendo-se observado as mais diversas paisagens, desde areias do deserto, áreas habitacionais, monumentos, estâncias

turísticas e zonas repletas de palmeiras.

Após atravessar o mar vermelho, numa distância aproximada de 1.000 milhas (cerca de 1.900 km), o navio atracou no porto do Djibuti em 01 de Setembro, dia da integração oficial na Força Naval Permanente da NATO. Esta Força Naval, é comandada pelo Contra-almirante Gualtiero Mattesi, embarcado no navio italiano ITS *Andrea Doria*, e tem como principal objectivo proteger o tráfego marítimo que atravessa a costa da Somália, detendo e prevenindo actos de pirataria ou assaltos a navios naquela costa, incluindo, designadamente, o envolvimento de meios navais e de aeronaves de patrulhamento marítimo, garantindo a cooperação às Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados Regionais.

Colaboração do Comando do
NRP D. FRANCISCO DE ALMEIDA

Notas:

¹ Standing NATO Maritime Group One.

² European Union Naval Force.

VIAGENS DE INSTRUÇÃO DA ESCOLA NAVAL - 2011

CURSO "VALM JOSÉ MENDES CABEÇADAS JÚNIOR" 1º ANO, CFOST - 2º ANO E MÉDICOS NAVAIS

Após um ano de adaptação e integração no ensino superior militar da Escola Naval, os cadetes do primeiro ano embarcam nos navios da Marinha de Guerra Portuguesa a fim de realizarem a sua primeira viagem de instrução. Esta assume-se de grande relevância para os cadetes visto que é neste período que tomam maior contacto com a dinâmica e organização a bordo de um navio.

A viagem de instrução de 2011 destinou-se aos cadetes do 1º ano do curso "VALM Mendes Cabeçadas Júnior". Participaram ainda na viagem, os cadetes médicos navais do 2º ano, curso "CALM Leotte do Rego", e do 4º ano, curso "D. Rodrigo de Sousa Coutinho", assim como os alunos do 2º ano do Curso de Formação de Oficiais de Serviço Técnico (CFOST).

Foi no passado dia 1 de Agosto que as corvetas *N.R.P. João Roby* e *N.R.P. Afonso Cerqueira* receberam os cadetes da Escola Naval. O principal objectivo da viagem era permitir que os cadetes pudessem colocar em prática os conhecimentos adquiridos ao longo do ano lectivo. Deste modo, permitia-lhes adquirir competências fundamentais para a sua vida futura enquanto oficiais da Marinha.

A viagem iniciou-se com o processo de integração dos cadetes a bordo tendo sido ainda ministradas palestras sobre os diferentes serviços do navio, para um melhor conhecimento da organização interna. A navegar, os cadetes ocupavam funções de adjunto ao oficial de quarto à ponte, leme, vigia e adjunto à navegação. Quando atracados, assumiam funções de adjunto ao oficial de dia. Esta instrução serviu para que os cadetes se apercebessem de algumas responsabilidades muito importantes, que daqui por uns anos por eles serão tomadas.

Além destas funções, o dia-a-dia dos cadetes a bordo consistiu de vários exercícios de treino e simulações de possíveis situações a bordo, tais como: 'Homem ao Mar', 'Avaria no Leme' e 'B.I.R.'. Estes exercícios permitiram aos cadetes compreender toda a dinâmica envolvida, pois não só tiveram acesso à teoria como também a uma componente mais prática. Os cadetes chegaram, inclusive a desem-

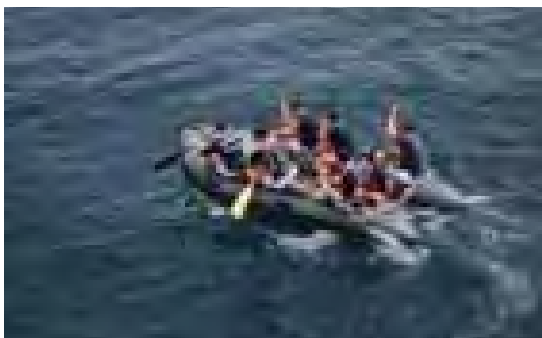
penhar as funções de cada um dos intervenientes nos diversos exercícios, tomando conta das comunicações e efectuando acções de combate a incêndio. Como não podia deixar de ser, de todas as vezes que os navios atracavam era praticado desporto; e ao longo da viagem foram sendo feitas várias competições entre as corvetas, não só a nível físico como cultural.



Cadetes a preparar o briefing diário ao comando.



Exercício da Brigada de Intervenção Rápida do navio, com cadetes como intervenientes.



Competição entre os cadetes embarcados nas corvetas 'João Roby' e 'Afonso Cerqueira'.

Das variadas actividades realizadas pelos cadetes a bordo de ambas as corvetas que acolheram esta viagem de instrução, foram privilegiadas aquelas que requeriam a utilização de comunicações rádio-telefónicas. Para além das noções aprendidas acerca do procedimento rádio-telefónico, os cadetes usufruíram da possibilidade de enriquecer a sua cultura geral com o incremento do conhecimento de factos acerca dos diferentes portos e fundeadouros praticados.

No que diz respeito à instrução dos cadetes da classe médicos navais do 2º e 4º anos, a bordo do *N.R.P. João Roby*, foram ministradas palestras, seguidas

de uma componente prática, acerca de assuntos como organização do serviço de saúde a bordo, meios disponíveis na enfermaria de bordo, imobilização e colocação de talas engessadas, assim como execução e prática de suturas. Estas palestras foram levadas a cabo pelo director de curso da classe médicos navais e pelo médico em diligência a bordo do *N.R.P. Afonso Cerqueira*.

Os cadetes do 2º ano do CFOST iniciaram a viagem no porto de Peniche no dia 6 de Agosto, tendo desempenhado, ao longo da restante navegação, o papel de adjunto ao oficial de quarto à ponte e, nos seguintes portos, de adjunto ao oficial de dia, sendo estes os objectivos primordiais da sua viagem de instrução.

Ao longo da viagem, os navios atracaram por três vezes: a primeira no Ponto de Apoio Naval (PAN) de Tróia, onde foi realizada uma gincana entre os cadetes de ambas as corvetas; depois um fim-de-semana em Peniche, no âmbito das festas em honra da Nossa Senhora da Boa Viagem, no qual os navios abriram a visitas; e por último no PAN Portimão. Além disso, fundearam: em Sesimbra; na Berlenga; em Sagres (donde suspenderam mais cedo devido às condições climatéricas, indo fundear a Lagos) e em Sesimbra. À passagem pelo promontório de Sagres cumpriu-se a tradicional cerimónia de Homenagem ao Infante D. Henrique tendo sido proferida uma alocução e cumprindo com o cerimonial marítimo.

Todos os cadetes que fizeram parte desta viagem, concordam num ponto, estão agora mais conscientes da vida a bordo, da organização de um navio, tanto a navegar, como atracado. Além disso, ficaram com conhecimento dos diferentes exercícios efectuados, assim como da sua importância, uma vez que essas situações podem ser reais e o seu treino é essencial a uma boa resposta.

Ficaram, ainda, satisfeitos por terem a oportunidade de aplicar os seus conhecimentos prévios.

A viagem terminou numa manhã soalheira do dia 12 de Agosto com a chegada à Base Naval de Lisboa, em simultâneo com os cadetes do 2º e 3º anos que também terminaram as suas viagens de instrução.

CURSO "CALM LEOTTE DO REGO" - 2º ANO

A descrição desta viagem, devido à sua dimensão, será reportada na Revista da Armada de Novembro.

CURSO "PADRE FERNANDO OLIVEIRA" – 3º ANO

A viagem de instrução do 3º ano teve como período de duração um mês, tendo-se iniciado a 15 de Julho e terminado no dia 12 de Agosto.

À semelhança de anos anteriores, e dado que o curso tem 29 elementos os cadetes foram distribuídos por 2 navios: o N.R.P. *António Enes* e o veleiro "Blaus VII".

Na corveta, até ao porto de Portimão, embarcaram 20 cadetes e no veleiro 9 cadetes, tendo todos os cadetes embarcado na corveta a partir deste porto.

Esta viagem compreendia como paragens os portos do Funchal, Ponta Delgada, Portimão e Cádiz para a corveta. No arquipélago da Madeira o veleiro "Blaus VII" atracou na ilha de Porto Santo.

Na corveta todos os dias os cadetes realizavam um briefing ao comando em que se falava sobre meteorologia, navegação, comunicações, serviço interno, situação logística e sanitária. Foram ainda realizados *briefing* de entrada dos portos e sobre os portos.

Os primeiros dias correspondentes à tirada, a primeira, até ao Arquipélago da Madeira foram de dificuldade acrescida para os cadetes, que acusaram as condições adversas de mar. Esta tirada teve a duração de três dias, e foi tempo destes se integrarem, efectuar quartos, receber palestras pelos Oficiais do Navio e assistir e participar em exercícios.

A segunda tirada, com destino até Ponta Delgada, começou com um exercício de navegação em águas restritas na ponte para treino dos cadetes da classe de Marinha, no âmbito da disciplina de navegação, que tinha como principal objectivo perceber o funcionamento e coordenação de uma equipa de navegação. Continuaram as palestras nos primeiros dois dias da tirada, serviço de L.A, suporte básico de vida, serviço de Comunicações e Navegação. Estes são alguns exemplos do que manteve os cadetes com o tempo bastante preenchido. Houve ainda a oportunidade de participar activamente em vários exercícios de L.A., homem ao mar e avaria no leme.

No início do 3º dia existiu alguma preocupação devido ao pedido de ajuda feito por parte do veleiro "Radical III", que participava na Regata "Triângulo do Atlântico". Às 07.30 este veleiro estabeleceu comunicações com o N.R.P. *António Enes* infor-



Fotografia de Curso, a bordo da corveta "António Enes".



Exercício com as corvetas "António Enes" e "Baptista de Andrade"



Os cadetes no "Blaus VII", com o Cte e o Of. Imediato.



O "Blaus VII" navegando à Vela.

mando que tinha partido um brandal e que o mastro estava, também, em risco de se partir. Apesar de o veleiro ter conseguido remediar o seu problema, a corveta foi incumbida de acompanhá-lo até ao porto de Ponta Delgada de modo a garantir a sua chegada em segurança. Desta forma o veleiro "Blaus VII" continuou a sua viagem actuando independentemente, juntamente com os restantes veleiros participantes da regata.

Seguia-se a terceira tirada, com destino Portimão, tendo esta sido a de maior duração, com 6 dias de navegação. Neste período de navegação houve troca de 5 cadetes, entre a Corveta e o Veleiro. No primeiro dia, em águas açorianas, houve a oportunidade de efectuar treino com a corveta "Baptista de Andrade", onde embarcaram temporariamente 10 cadetes de forma a melhor acompanharem o exercício, onde foram treinadas manobras e evoluções, reabastecimento e reboque. A navegação correu bem e houve a oportunidade de realizar diversos exercícios, como o tiro com a peça de 40mm, homem ao mar, avaria máquina do leme e acções das brigadas de intervenção rápida para combate a incêndios e alagamentos. Nesta tirada a corveta reabasteceu de pão o veleiro "Blaus VII" por duas vezes, o que proporcionou treino de semi-rígida para os cadetes. Ao largo de Portimão foi colocada a embarcação MK9 na água, tendo os cadetes a oportunidade de governá-la. Neste dia o navio abriu a banhos.

Os cadetes que embarcaram a bordo do veleiro "Blaus VII", constataram que pelo seu pequeno comprimento, sofreram mais intensamente as condições do mar. No entanto, apesar das ondas de 3,5m que se fizeram notar e da proa a entrar dentro de água, aprenderam a controlá-lo para efectuar correctamente as suas funções. Durante a sua estadia executaram funções de adjunto ao oficial de quarto, navegação, leme e restantes tarefas inerentes à vida a bordo neste tipo de navios. A navegar não era permitido tomar banho de água doce pelo que só a água salgada e toalhas mantinham a higiene. De referir que os cadetes evoluíram bastante na componente de instrução mais "invulgar" no "Blaus", a culinária.

A tirada seguinte teve como destino Cádiz, após ser decidido que todo o curso embarcaria na Corveta, afim de todos poderem visitar aquele porto de Espanha. A tirada apenas demorou 12 horas e foi feita a distribuição por 7 quartos. A es-

tadia nesta cidade demorou 3 dias, e seguia-nos a última tirada, a de volta à BNL.

O dia 11 de Agosto foi o da largada, o regresso demoraria 24h e aproximava-se o fim da viagem do 3ºano.

A chegada à BNL deu-se por volta das 0800A do dia 12 de Agosto, com a despedida ao Comandante Sousa Rodrigues. Era agora tempo de voltar à Escola Naval, a fim de completar a formação académica dos cadetes do Curso Padre Fernando Oliveira.

CURSO "D. RODRIGO DE SOUSA COUTINHO" - 4º ANO

No âmbito das actividades escolares previstas para o corrente ano, no período de 14 a 28 de Junho de 2011, os alunos do curso "D. Rodrigo de Sousa Coutinho" - 4º Ano da

Escola Naval - realizaram a sua viagem de instrução a bordo das fragatas "Corte-Real" e "D. Francisco de Almeida".

A finalidade desta viagem de instru-

ção foi a aplicação, por parte dos cadetes, dos conhecimentos de natureza técnico-naval e militar-naval adquiridos até então nas salas de aulas e simuladores da Escola Naval, principalmente nas



Viagens de Instrução da Escola Naval - Ano lectivo 2010/2011.

áreas de operações navais e navegação.

Este ano, em estreita ligação com Comando Naval, planeou-se a viagem de instrução integrada no maior exercício nacional, o CONTEX-PHIBEX 2011, oferecendo deste modo aos cadetes da

Escola Naval a oportunidade de assistirem ao vivo e participarem em tempo real em várias séries navais, onde participaram diversos meios combinados e conjuntos, consolidando a sua aprendizagem nesta área.

Nos navios os cadetes preparavam as séries previstas, assistiam às operações correntes, realizaram diariamente um *briefing* ao comando em que se falava sobre meteorologia, navegação, comunicações, serviço interno, situação logística e sanitária e participaram em várias actividades do navio como adjuntos dos Chefes de Serviço, tendo em vista a sua preparação para a integração da vida de bordo quando daqui a uns meses destacarem para os navios como Aspirantes.

Como dados estatísticos pode-se referir que foram efectuadas cerca de 1700 milhas em 170 horas de navegação, com uma taxa superior a 90 % de navegação.



Colaboração de ESCOLA NAVAL

PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E A CÂMARA MUNICIPAL DE PORTIMÃO

Foi assinado no dia 5 de Agosto, entre a Marinha Portuguesa, representada pelo VALM Carvalho

Abreu, Vice-CEMA, e a Câmara Municipal de Portimão, representada pelo Presidente da Câmara, Dr. Manuel António da Luz, o termo de transferência e de aceitação das embarcações a desactivar e que são a fragata "Hermenegildo Capelo", a corveta "Oliveira e Carmo", o navio oceanográfico "Almeida Carvalho", e o navio-patrolha "Zambeze" que passam a constituir num futuro próximo, o Ocean Revival, núcleo museológico subaquático que ficará situado a três milhas da costa de Portimão e a 30 metros de profundidade, numa área validada pelas autoridades ambientais.

Estes navios constituirão roteiros subaquáticos acessíveis a qualquer mergulhador, tendo o projecto merecido a



aprovação de diversas entidades com competências na matéria, nomeadamente o Ministério da Defesa.

Para o Presidente da Câmara de Portimão, Dr. Manuel António da Luz, "o mar é um recurso central de grande importância

para o município e o Ocean Revival faz todo o sentido", uma vez que, além de criar "um espaço museológico original", o projecto permitirá "reforçar o ecossistema, pois os navios a afundar funcionarão como recifes artificiais num fundo de areia, o que possibilitará o aumento da biodiversidade na zona". Ao evocar a "preservação da nossa memória recente", e o VALM Carvalho Abreu, Vice-CEMA, sublinhou o "pioneirismo e espírito de iniciativa por detrás deste projecto, que tem tudo para ser levado a bom porto".



Foto: Portimão - Urbis - Município Portimão V2 PRO

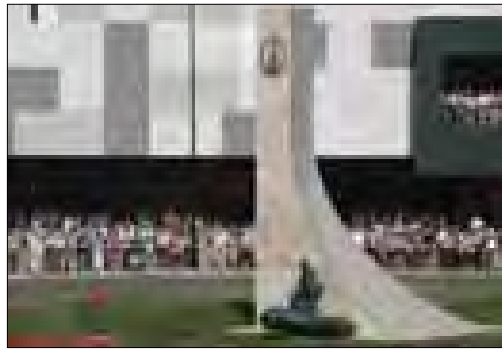
INAUGURAÇÃO DO MONUMENTO AO FUZILEIRO

No passado dia 2 de Julho, na cidade do Barreiro, realizou-se, sob a presidência do Presidente da República, Professor Doutor Aníbal Cavaco Silva, a inauguração do Monumento ao Fuzileiro, da autoria do artista Tolentino Abegoaria, tendo sido a sua construção devido à iniciativa conjunta da autarquia local e da Associação de Fuzileiros.

Após a prestação de honras militares ao Presidente da República pelo Batalhão de Fuzileiros nº 2, Sua Ex^a procedeu ao descerramento da placa evocativa da cerimónia, acompanhado pelo Presidente da Câmara, Sr. Humberto de Carvalho; Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional, Dr. Braga Lino; CEMA, ALM Saldanha Lopes e Presidente da Associação de Fuzileiros, CMG Lhano Preto.

A ladear o monumento encontravam-se Fuzileiros envergando uniformes representativos do Terço da Armada Real (1621), Brigada Real de Marinha (finais do século XVIII), Destacamentos de Fuzileiros (1961) e da actualidade.

O Monumento foi então abençoado pelo Capelão do Corpo de Fuzileiros, Padre Licínio da Silva, enquanto o Hino do Fuzileiro era cantado



pelo Grupo Coral dos Trabalhadores das Autarquias do Barreiro. Seguiu-se a cerimónia de homenagem aos Fuzileiros mortos em defesa da Pátria, ocasião em que o Capelão proferiu uma invocação religiosa e uma cidadã do Barreiro juntamente com um antigo Fuzileiro depuseram na base do monumento uma coroa de flores.

Concluídos estes dois eventos, que se vieram a revelar portadores de elevada

emotividade, o Presidente da Associação de Fuzileiros usou da palavra para sublinhar a relevante acção dos Fuzileiros ao longo dos seus 390 anos, a actividade da Associação, designadamente no acompanhamento, com dedicação, dos problemas dos seus associados e terminando a sua intervenção com um agradecimento a todos os que tornaram possível aquele marco histórico.

O presidente da Câmara Municipal do Barreiro referiu o imenso respeito e consideração que a cidade e as suas gentes sentiam ao participarem na iniciativa, sublinhando que as Forças Armadas são um elemento central na defesa da soberania e da independência nacional. Encerrou a sua alocução manifestando a satisfação por estar ao lado dos representantes da estrutura superior da Marinha, da Associação de Fuzileiros e das mais altas entidades do Estado português a prestar homenagem aos mais de 22.000 Fuzileiros que passaram pela Escola de Fuzileiros.

Por fim o Presidente da República proferiu uma alocução que junto se transcreve na íntegra.

Discurso do Presidente da República

Homenageamos, neste dia, os Fuzileiros portugueses. Fazemo-lo nesta laboriosa cidade do Barreiro, tão ligada à Marinha e aos Descobrimientos, tanto ao nível da construção naval como da produção de mantimentos para o abastecimento das nossas frotas.

Os Fuzileiros, com origem longínqua no “Terço da Armada da Coroa de Portugal”, estão ligados a momentos importantes da nossa História. São militares de elite que, pela sua bravura, coragem e determinação, se distinguiram nos teatros de operações em África e que tão relevantes serviços têm prestado ao País. Saúdo de forma especial os Veteranos de Guerra aqui presentes.

Na actualidade, releva-se o elevado padrão de desempenho dos nossos Fuzileiros em operações internacionais de apoio à paz e de assistência humanitária em Timor-Leste, Guiné-Bissau, Moçambique, República Democrática do Congo e Afeganistão, sendo de sublinhar, igualmente, a forma profissional e destemida como têm participado nas missões de combate à pirataria no Índico.

São militares altamente treinados, que cruzam e protegem o mar, e deste projectam na terra o seu poder, pela surpresa, pelo ímpeto e pela valentia, abrindo caminho e cumprindo missões em quaisquer ambientes operacionais, onde quer que Portugal deles precise.

Fuzileiros,
É o espírito vivido nas dificuldades de quem sentiu o perigo à sua volta, de quem viu os camaradas sofrerem no corpo e na alma as agruras do combate, é o orgulho de serem servidores da Pátria com uma condu-

ta digna, e quantas vezes heróica, que hoje vos une e aqui vos traz em tão grande número, para um são convívio e partilha de emoções. Como é vosso apanágio, “Fuzileiro uma vez Fuzileiro para sempre”.

É este espírito que vos leva a congregarem-se à volta da vossa Associação, contagiando aqueles que vos são próximos com o apego a valores essenciais, bem vivos em cada um de



vós: o sentido do dever, a amizade, a camaradagem e a solidariedade.

A Associação de Fuzileiros tem acompanhado com dedicação os problemas dos seus associados. A união de esforços e as acções de apoio àqueles a quem a vida não corre de feição são fundamentais. Na vida, como no combate, o Fuzileiro não deixa ninguém para trás.

É de toda a justiça dirigir, nesta ocasião, uma

palavra especial à cidade do Barreiro, pela forma como tem acolhido e acarinhado os seus Fuzileiros, traduzida num forte sentimento de mútua pertença, de que todos, justamente, se orgulham.

Quero saudar a conjugação de esforços entre a Associação de Fuzileiros e a Câmara Municipal do Barreiro, que permitiu a criação de um monumento que se perpetuará no tempo e que dá expressão ao reconhecimento do Fuzileiro como um pilar de coragem, de galhardia e de respeito pelos valores pátrios.

Fuzileiros,

Mantenham este vosso espírito de corpo, espalhem esta cultura de profissionalismo e de capacidade de bem-fazer. Sem bons exemplos, não há bons seguidores, e todos temos de participar no esforço de construir um Portugal mais forte e capaz, tanto nas grandes como nas pequenas realizações do nosso dia-a-dia.

Como acabámos de ouvir no hino da Associação de Fuzileiros, “só tem Pátria quem sabe lutar”.

Os Portugueses são um Povo lúcido, valente e com uma sabedoria ancestral que lhes permite, em situações de grande crise, escolher um caminho seguro rumo à estabilidade e à garantia da sua independência.

Somos um Povo com uma Pátria que amamos, com referências, com valores e com capacidade de combater e superar os desafios que se nos apresentam.

Essa capacidade está agora posta à prova. Estou certo de que, mais uma vez, iremos vencer.

Muito obrigado.

ORGANIZAÇÕES E INICIATIVAS INTERNACIONAIS

4. PORTUGALIDADE E LATINIDADE

Presentemente, os países periféricos do sul da Europa são alvo de apertado escrutínio no que respeita à solvabilidade das suas contas públicas e às questões económico-financeiras inerentes. Não obstante, em virtude duma cultura e forma de estar muito *sui generis*, reforçada pelos laços histórico-culturais que, durante séculos, souberam desenvolver através dos estreitos contactos que mantiveram com povos de outros continentes, a experiência de alguns destes países é hoje tida como crucial na aproximação do mundo desenvolvido aos Estados de outras latitudes, factor que, em nosso entender, pode vir a revelar-se precioso no período de globalização crescente que caracteriza o nosso tempo. Pelo facto de estarmos em ano de centenário do nascimento do Vice-almirante Manuel Pereira Crespo (1911-1980), optámos por deixar aqui a sua visão relativamente à importância da presença de Portugal no mundo, a qual, decorridas quase seis décadas e salvaguardado o contexto das províncias ultramarinas, continua plenamente actual, em certa medida plasmada na Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP): «A situação de Portugal nesta nova Europa parece-nos muito notável. No continente africano, Portugal é a quarta nação europeia em área e população. A comunidade luso-brasileira é uma pedra angular da cooperação do ocidente da Europa com as nações do continente americano. No Atlântico, Portugal ocupa posições de excepcional valor estratégico [...] Confirmou-se a existência duma «cultura portuguesa» com projecção mundial, argamassando raças, culturas, línguas e religiões, a qual constitui o mais seguro penhor do futuro da nação portuguesa, tal como é necessário que ela continue a ser: dispersa pelos oceanos e pelos continentes, unida pelos caminhos do ar e do mar [e da língua portuguesa]»¹.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA

Fundação: 17 de Julho de 1996

Sede do Secretariado: Lisboa

Sigla: CPLP

Estados-membros: 8

Adesão de Portugal: membro fundador

Site: www.cplp.org



Em Novembro de 1989, por iniciativa do então presidente do Brasil, José Sarney, realizou-se em São Luís do Maranhão o primeiro encontro de Chefes de Estado e de Governo dos países de língua portuguesa. Tendo em vista promover e divulgar o idioma comum, foi decidido fundar o Instituto Internacional da Língua Portuguesa (IILP), pelo que é considerado o primeiro passo no sentido de dar corpo à Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Posteriormente, durante a reunião dos sete ministros dos Negócios Estrangeiros e das Relações Exteriores que em Fevereiro de 1994 teve lugar em Brasília, estes acordaram em recomendar aos respectivos governos a realização de uma Cimeira de Chefes de Estado e de Governo, com o objectivo de ser adoptado o acto constitutivo da CPLP. No sentido de dar corpo a essa ambição, foi criado um Grupo de Concertação Permanente, com sede em Lisboa, constituído por um alto representante do Ministério dos Negócios Estrangeiros e pelos embaixadores acreditados na capital portuguesa, que era, na altura, a única onde existiam embaixadas de todos os países da CPLP.

Ultrapassadas as inerentes dificuldades e validado o trabalho do agora denominado Comité de Concertação Permanente, teve lugar no Centro Cultural de Belém, em Lisboa, no dia 17 de Julho de 1996, a 1.ª Cimeira de Chefes de Estado e de Governo dos países de língua portuguesa, onde foi formalizada a criação da CPLP. Cumpre recordar que Timor-Leste só se tornou membro da CPLP a 20 de Maio de 2002, na sequência do processo que levou à sua independência nesse ano.

A CPLP constitui um processo que procura projectar os laços de amizade que unem os países de língua portuguesa, promovendo o desenvolvimento económico e social dos seus povos, ao mesmo tempo que confere maior visibilidade à defesa dos valores e interesses comuns na cena internacional. Trata-se de um projecto político de enorme relevância, sendo de destacar a cooperação em áreas como a economia, a saúde, a educação, a defesa, a investigação científica e a cultura, encontrando-se subjacente o reforço das políticas de imigração. Em termos de financiamento, além dos recursos disponibilizados pelos diferentes países, este é ainda reforçado através das parcerias que a CPLP mantém com outros organismos internacionais, organizações não-governamentais e empresas.

Aquando da fundação da CPLP foram criados os órgãos que materializam as suas políticas e decisões, sendo de destacar a Conferência de Chefes de Estado e de Governo, o Conselho de Ministros, o Comité de Concertação Permanente e o Secretariado Executivo. Com frequência bienal, a Conferência de Chefes de Estado e de Governo é o órgão máximo da CPLP, competindo-lhe definir a estratégia e as linhas de

acção política, adoptar os instrumentos jurídicos adequados e criar as instituições necessárias. Elege ainda o Presidente, de forma rotativa, para um mandato de dois anos, além do Secretário Executivo da organização. O Secretariado Executivo é responsável pela implementação dos planos de acção da CPLP decididos pelo Conselho de Ministros, que reúne anualmente. Na cimeira de 2002 foram acrescentados outros dois órgãos, as Reuniões Ministeriais Sectoriais e a Reunião dos Pontos Focais de Cooperação, sendo que em 2005 foi decidido integrar o IILP e a Assembleia Parlamentar. Sediado em Cabo Verde, o IILP é o organismo da CPLP que tem como finalidade valorizar e promover a difusão da língua portuguesa, cuja acção mais visível é o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, até à data ainda não ratificado por todos os Estados-membros. O corolário da sua acção visa conseguir que o português seja adoptado como língua oficial de trabalho da ONU.

No que respeita à área da Defesa, realiza-se anualmente o exercício *Felino*, cujo objectivo é melhorar os procedimentos comuns e a interoperabilidade das respectivas Forças Armadas, com o intuito de, no futuro, permitir a criação de uma força combinada da CPLP para apoio a operações de paz e humanitárias.

Na medida em que a coesão e o sentimento de pertença das organizações também se desenvolve com base nos seus símbolos, a bandeira da CPLP ostenta, desde a adesão de Timor-Leste, oito asas azuis (liberdade), uma por cada Estado-membro, enlaçadas em torno de um ponto central, que simboliza a cooperação fraterna e os valores comuns (a língua e a cultura), sob fundo branco (paz). Além disso, o dia 5 de Maio foi adoptado em 2005 como Dia da Cultura Lusófona.

Com oito países dispersos por quatro continentes, a CPLP congrega, hoje, cerca de 245 milhões de cidadãos, unidos em torno de um elemento comum – a universalidade da língua portuguesa – que é seguramente o mais valioso instrumento de afirmação dos seus valores num mundo multicultural. Além dos oito membros plenos e efectivos, a CPLP admitiu, entretanto, três outros países na condição de observadores associados: a Guiné Equatorial e as Ilhas Maurícias em 2006 e o Senegal em 2008. Importa sublinhar que outras regiões, onde subsistem afectos e cumplicidades para com a língua e a cultura portuguesas, designadamente, Goa, Malaca, Macau e a própria Galiza, estão actualmente na primeira linha para aderir à CPLP, ao abrigo desse mesmo estatuto.

CONFERÊNCIA IBERO-AMERICANA

Fundação: 19 de Julho de 1991

Sede da SEGIB: Madrid

Estados-membros: 22

Adesão de Portugal: membro fundador

Site: www.cumbresiberoamericanas.com

A Conferência Ibero-Americana traduz, de forma inequívoca, a aceitação de que na vasta região da ibero-américa pontificam duas línguas – o castelhano e o português – e, acima de tudo, uma solidariedade natural resultante das raízes comuns, da proximidade das culturas



Os países da CPLP (■) e da Conferência Ibero-Americana (■).

e da identidade dos laços entrecruzados pela história, em grande medida conferidas pela vizinhança geográfica, fenómeno que Portugal e Espanha tão bem souberam transpor para o vasto continente americano.

Em 1976, na sequência da transição da Espanha para a democracia, houve várias personalidades espanholas, entre as quais o rei Juan Carlos, que alertaram para a necessidade de pôr fim ao isolamento político, invocando que o processo de abertura deveria passar, sobretudo, pelo incremento e melhoria das relações com Portugal e com os países da América Latina. Apesar do interesse e da boa vontade de muitos, o processo de consolidação das democracias espanhola e portuguesa, bem como as ditaduras em que se encontravam mergulhados muitos países das Américas do Sul e Central, foram constituindo um sério obstáculo aos avanços pretendidos. Na realidade, só em 1991 teve lugar em Guadalajara, México, a 1.ª Conferência Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo, que juntou 21 países. Tratava-se do reconhecer, por parte de uma vasta comunidade, que para além de um passado e de uma cultura comuns, aos respectivos povos cabia também partilhar o seu futuro e desenvolvimento. No sentido de evitar a criação de um organismo excessivamente burocrático para gerir as cimeiras, foi instituída a Secretaria Pro Tempore, que integra apenas três países: o organizador da cimeira no ano anterior, o anfitrião do ano em curso e o que se propõe organizar a cimeira no ano seguinte. De sublinhar que a primeira *troika* foi constituída por Brasil, México e Espanha.

Muito embora se defendesse o carácter bienal das cimeiras, a maior parte dos Estados americanos bateram-se pela realização anual, por se tratar do único *forum* que congrega todos os países da região. É por esta razão que, à margem da cimeira, são tratados muitos outros assuntos de carácter bilateral. Quanto à sua designação, foram levados à discussão nomes como Grupo Ibero-Americano, Conferência Hispano-Luso-Latino Americana e Conferência Ibero-Americana de Chefes de Estado e de Governo, tendo a escolha recaído nesta última, que é mais conhecida na sua forma abreviada, Conferência Ibero-Americana.

Na cimeira que em 2004 se realizou na Costa Rica, além da admissão de Andorra foi igualmente decidido criar a Secretaria Geral Ibero-Americana (SEGIB), em substituição da Secretaria de Cooperação Ibero-Americana (SECIB), fundada em 1999, que manteve sede em Madrid. Tendo como línguas de trabalho o castelhano e o português, os objectivos da SEGIB passam, entre outros, por contribuir para a projecção internacional da Comunidade Ibero-Americana, promover os vínculos históricos, culturais, sociais e económicos entre os Estados-membros e coadjuvar a Secretaria Pro Tempore na preparação das cimeiras.

Contrariamente ao que sucede noutros *fora* internacionais, a declaração final das cimeiras da Conferência Ibero-Americana não é precedida de um trabalho muito exaustivo com vista a obter consensos antes da sua realização. Por conseguinte, são reiteradas as situações em

que a minuta previamente delineada sofre alterações significativas, sendo, por vezes, adicionados parágrafos e assuntos que inicialmente não constavam da respectiva agenda.

Entre as maiores realizações da Conferência Ibero-Americana destacam-se o restabelecimento das relações diplomáticas entre alguns dos Estados-membros, designadamente, o Chile, a Colômbia e Cuba, a promoção de conversações entre o governo e os antagonistas em El Salvador e na Nicarágua, além das iniciativas de combate à pobreza e exclusão em muitos países da América Latina. Em 2007, foi estabelecido o estatuto de membro associado, cujo requisito é os candidatos «compartilharem afinidades linguísticas e culturais com países membros da Conferência, ou que possam trazer contribuições significativas». Ao abrigo desse estatuto, aderiram, entretanto, países como a Bélgica, as Filipinas, a França, a Holanda, a Itália e Marrocos, sendo que Belize, a Guiana, a Guiné Equatorial, Porto Rico e Timor-Leste aguardam admissão. Além de países, a Conferência Ibero-Americana mantém relações privilegiadas com vários organismos internacionais, com especial destaque para a Organização de Estados Ibero-americanos (OEI), a Organização Ibero-Americana para a Juventude e o Fundo Indígena.

INICIATIVA 5+5 DEFESA

Fundação: 21 de Dezembro de 2004

Estados-membros: 10

Adesão de Portugal: membro fundador

Os primeiros passos na criação da Iniciativa 5+5 (5 países do Sul da Europa e 5 países do Norte de África) foram dados em 1983, sob forte impulso do então presidente francês François Mitterrand (1916-1996). O objectivo era criar uma plataforma para promover a cooperação entre os países ribeirinhos do Mediterrâneo Ocidental, tendo em vista prestar apoio aos países do sul, sem esquecer os domínios da imigração e da cultura. No entanto, alguns obstáculos, como o conflito no Saara Ocidental, o apoio a Marrocos e Argélia; o isolamento internacional da Líbia, por alegado apoio ao terrorismo internacional e desenvolvimento de armas de destruição maciça; o agudizar da situação na Argélia, após vitória do partido fundamentalista nas eleições; e os reflexos que a Guerra do Golfo (1991) teve nos países muçulmanos, justificaram o adiamento da formalização da Iniciativa 5+5. Não obstante, os países da margem sul do Mediterrâneo desde cedo consideraram essencial a criação deste *forum* de carácter sub-regional, em particular pelo facto de nele não aparecerem as sempre difíceis questões relacionadas com Israel, além de haver um certo cuidado para a respectiva agenda não incorporar as assimetrias norte-sul, designadamente, os aspectos da imigração clandestina e o fundamentalismo religioso.

Em 2004, foi decidido estender a cooperação à esfera militar, com a finalidade de desenvolver capacidades de actuação combinadas, tendo-se acordado num Memorando de Entendimento que viria a ser

assinado em Paris, a 21 de Dezembro, por ocasião da primeira reunião dos Ministros da Defesa dos países que integram a Iniciativa 5+5 Defesa. Acordou-se então na necessidade de aprovar um Plano de Actividades, englobando áreas-chave como a vigilância marítima, a segurança aérea e a participação das forças armadas em apoio aos serviços de protecção civil e emergência, com o objectivo de aprofundar a cooperação militar. Para esse efeito, foi criado o Comité Director, responsável pela preparação do Plano de Actividades anual, tendo em vista a aprovação prévia pelos Ministros da Defesa dos países signatários.

A presidência da Iniciativa 5+5 Defesa tem carácter anual, sendo exercida por ordem alfabética, em língua inglesa, pelos países que a integram. Durante a primeira presidência, que coube à Argélia em 2005, foi preparado e assinado o respectivo regulamento interno, documento onde se encontram definidas as línguas oficiais usadas nas duas reuniões anuais do Comité Director e nas demais actividades: o árabe, o francês e o inglês. Embora tenha secretariado em Paris, os cursos do Colégio 5+5 Defesa, instituído em 2009, são ministrados nos países proponentes e abertos à participação dos restantes membros.

No processo de consolidação, a Iniciativa 5+5 Defesa beneficiou dos débeis progressos registados pelo Diálogo do Mediterrâneo e pelo Processo de Barcelona. No entanto, os dramáticos acontecimentos que eclodiram nos países muçulmanos, em particular no Norte de África, vão certamente trazer alguma contenção às relações entre os Estados-membros desta Iniciativa, nomeadamente entre aqueles que se encontram em orlas opostas, mas que o Mediterrâneo e a globalização insistem em aproximar.

EUROFORÇAS

Fundação: 15 de Maio de 1995

Quartel-general da EUROFOR: Florença (Itália)

Estados-membros: 4

Adesão de Portugal: membro fundador

Site: www.eurofor.it

O projecto de criação das Euroforças, constituídas pela *European Rapid Operation Force* (EUROFOR) e pela *European Maritime Force* (EUROMARFOR), teve a sua génese no conselho ministerial da União da Europa Ocidental (UEO), que a 15 de Maio de 1995 reuniu em Lisboa.

As Euroforças traduzem a vontade de quatro países – Espanha, França, Itália e Portugal – em contribuir para o reforço da segurança e integração europeias e, em simultâneo, promover o desenvolvimento das capacidades militares combinadas da Europa, podendo estas ser empregues em missões humanitárias e evacuação de cidadãos nacionais; missões de manutenção de paz; e missões para a gestão de crises.

No sentido de minimizar os encargos financeiros, as Euroforças comportam forças de carácter não permanente – a EUROFOR (componente terrestre) e a EUROMARFOR (componente naval e anfíbia) – podendo ser disponibilizadas para operações no quadro da União Europeia, da NATO, da OSCE ou de forma autónoma, cabendo aos respectivos comandantes dar cumprimento às decisões emanadas pelo Comité Interministerial de Alto Nível (CIMIN). Ao CIMIN, que integra os Chefes de Estado-Maior-General das Forças Armadas e responsáveis pela política de defesa dos quatro países, e é assistido pelo *Politico-Military Working Group* (POLMIL WG), cumpre assegurar a coordenação política e militar, fixar as condições de emprego das forças no quadro dos compromissos assumidos, bem como estabelecer as directivas necessárias ao cumprimento da missão.

O Comando da EUROMARFOR é exercido rotativamente, por períodos de dois anos, pelas denominadas *National Naval Authorities* dos quatro países, que são, por inerência, o *Almirante de la Flota* (ALFLOT-Espanha), o *Commandant de la Force d'Action Navale* (ALFAN-França), o *Comandante in Capo della Squadra Navale* (CINCNAV-Itália) e o Comandante Naval (COMNAV-Portugal), sendo o respectivo estado-maior reforçado, para esse efeito, pela *Permanent Cell*, que integra um elemento oriundo de cada país. Desde a sua criação, a EUROMARFOR já foi alvo de diversas activações, designadamente, na Operação *Coherent Behaviour* (Mediterrâneo Oriental), na Operação *Resolute Behaviour* (Índico) e na *Impartial Behaviour* (costa do Líbano), tendo em Setembro último cessado o segundo comando português (Setembro de 2009 - Setembro de 2011).

Relativamente à EUROFOR, cujo quartel-general se encontra sediado em Florença, importa salientar a sua participação em Operações como a *Joint Guardian* (Albânia), *Concordia* (ex-República Jugoslava da Macedónia) e *Althea* (Bósnia), decorrendo, presentemente, o segundo comando português (Setembro de 2010 - Setembro de 2012).

As Euroforças constituem um contributo para a capacidade de projecção de forças e cooperação em missões que decorrem no quadro da *Declaração de Petersberg* (1992)², sendo que os seus exercícios e operações estão abertos à participação dos demais países da União Europeia.

Conclui-se, assim, com este artigo, a pequena série de textos dedicados às principais organizações e iniciativas internacionais de que Portugal faz parte, tendo como base o quadro publicado nas páginas centrais da revista com o primeiro número. Neste aspecto, importa sublinhar que, de todos os elementos constantes nesse quadro, apenas não abordámos

a *Proliferation Security Initiative* (PSI), pelo que remetemos o leitor para um texto em tempos publicado na *Revista da Armada*, elaborado no âmbito das funções que, entre 2004 e 2009, exercemos na Divisão de Operações do Estado-Maior-General das Forças Armadas³.

Actualização: em consequência do dinamismo que caracteriza o mundo em que vivemos, desde o passado dia 14 de Julho que a ONU conta com mais um Estado-membro – o Sudão do Sul – pelo que são agora 193 o número de países que integram aquela organização internacional.

CFR António Manuel Gonçalves
Membro do CINAV

Agradecimentos:

Ao CALM Roque Martins, pelas reiteradas palavras de incentivo à nossa colaboração com a *Revista da Armada*, que no período que leva como seu director se traduziu numa centena de artigos, num total de cerca de 220 páginas. Igualmente relevantes foram os preciosos contributos oriundos da sua biblioteca pessoal, nomeadamente no que respeita à recente elaboração das biografias do Contra-almirante Pereira da Silva e do Vice-almirante Manuel Pereira Crespo, que em boa hora o Estado-Maior da Armada soube homenagear, ao atribuir os nomes destes dois insígnos vultos da Marinha do século XX à sua mais nobre sala e ao seu auditório, respectivamente.

Ao CFR Nuno Sardinha Monteiro, pela leitura crítica dos textos que constituíram esta série de artigos.

Ao CFR Miguel Bessa Pacheco, pela leitura crítica dos textos e pela elaboração dos mapas que ilustraram esta série de artigos.

Notas:

¹ Pereira Crespo, *Subsídios para uma Estratégia Naval*, [1954], pp. 123-124.

² Documento onde se encontram definidas as prioridades militares e de segurança da Europa (questões humanitárias, manutenção de paz e gestão de crises) baseado na formulação da UEO, tendo sido incorporadas no Tratado de Amsterdão em 1997.

³ Ver «Proliferation Security Initiative», *Revista da Armada*, n.º 397, Maio de 2006, p. 9.



Os países da Iniciativa 5+5 Defesa (■) e das Euroforças (▨).

CFR Bessa Pacheco

HOMENAGEM AO ALMIRANTE PEREIRA CRESPO

POR OCASIÃO DO CENTENÁRIO DO SEU NASCIMENTO

NO ESTORIL



Fotos: ISAR FZ Pereira

Realizou-se no passado dia 26 de Julho, no Estoril, a cerimónia de homenagem ao Vice-Almirante Manuel Pereira Crespo por ocasião do centenário do seu nascimento. A cerimónia teve lugar na Rua com o seu nome e onde se encontra edificado um monumento com o seu busto.

O acto foi presidido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes, notando-se a presença de muitos oficiais da Marinha e de representantes do município de Cascais nomeadamente do

seu Presidente, Dr. Carlos Carreiras e dos vereadores da Educação e Cultura, Dra. Ana Justino, e da Acção Social e Saúde, Dra. Mariana Ferreira.

No decurso desta singela homenagem, começou por usar da palavra o Almirante Fuzeta da Ponte que proferiu uma breve alocução evocativa do Vice-Almirante Manuel Pereira Crespo.

De seguida, falou o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada sobre o sig-

nificado da homenagem a que se seguiu o descerramento de uma placa alusiva à efeméride.

Os toque de silêncio, homenagem aos mortos e alvorada foram executados pela Fanfarra da Marinha.



NA ACADEMIA DE MARINHA

SESSÃO SOLENE

No passado dia 26 de Julho a Academia de Marinha promoveu uma sessão solene de homenagem ao Almirante Manuel Pereira Crespo, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Saldanha Lopes.

Abriu o evento o Presidente da Academia, Almirante Vieira Matias que afirmou ser intenção homenagear um Homem, um Marinheiro, que dedicou a sua vida e empenhou toda a sua inteligência e saber no desenvolvimento contínuo e transversal das actividades do domínio do mar português destacando a sua especial atenção e respeito ao Homem do Mar, qualquer que fosse o tipo de actividade a que se dedicasse. Referiu-se igualmente à dívida de gratidão para quem dedicou especialmente atenção à área cultural da Marinha, já que por iniciativa do Almirante tinha sido criado o Centro de Estudos de História Marítima que mais tarde daria origem à Academia de Marinha. A finalizar, anunciou a abertura da exposição "Navios do seu tempo", constituída por imagens de parte dos navios que entraram ao serviço da Armada e da Marinha de Comércio no período em que o Almirante Pereira Crespo foi Ministro da Marinha.

Seguiram-se intervenções dos académicos Leiria Pinto, Serra Brandão e Ferreira da Silva.



O CALM Leiria Pinto falou sobre a biografia do homenageado que decorreu de 1930, data do seu ingresso na Escola Naval até 1968, ano em que foi nomeado Ministro da Marinha. Considerou que estes 38 anos podem ser divididos em três períodos

distintos. No primeiro, após os embarques habituais em oficial subalterno, o tenente Pereira Crespo prestou serviço em navios hidrográficos nos Açores, Cabo Verde, Angola tendo sido louvado *pela competência técnica, excepcional dedicação ao serviço e elevadas qualidades de lealdade e camaradagem*. A sólida experiência adquirida justificou a sua nomeação, em Dezembro de 1947, para Chefe de Missão Geohidrográfica da Guiné. Iniciou então o segundo período da sua carreira militar que durou uma década, espaço de tempo em que chefiou nove campanhas hidrográficas (1947/1957), tendo no seu último relatório declarado que *toda a geodesia do território tinha ficado concluída assim como os levantamentos hidrográficos das principais áreas navegáveis*. Afirmou o CALM Leiria Pinto, por experiência própria já que tinha comandado um Destacamento de Fuzileiros Especiais na Guiné, que *as cartas geohidrográficas então produzidas, de extremo rigor, foram fundamentais para a operacionalidade da Marinha, contribuindo para a navegação segura das suas unidades navais na vastíssima e complexa rede de rios e canais e dos seus fuzileiros que em operações conheciam a sua posição exacta no terreno, o que*

lhes permitia evitar muitos problemas e alcançar assinaláveis êxitos.

Salientou, igualmente, a intensa e valiosa colaboração do biografado nos Anais do Clube Militar Naval, que incluiu a direcção, de 1956 a 64, da secção “Crónica de Marinha” e a presidência da respectiva Comissão de Redacção.

Indicou Maio de 1957, como início do terceiro período, quando o homenageado passou a servir no Estado-Maior da Armada no âmbito da Organização, tendo anos mais tarde chefiado a Divisão responsável por esta área. *Definindo processos e normas de trabalho pode-se afirmar que os estudos que realizou serviram de alicerces à reformulação e à actualização da organização estrutural da Marinha, factor que contribuiu para que a Instituição pudesse enfrentar com eficácia a guerra do Ultramar e parte dos desafios do último quartel do século XX.*

Destacou também o notável desempenho no Instituto Superior Naval de Guerra onde foi professor de Organização e Estratégia tendo sido autor de publicações referentes às suas lições que passaram a ser consideradas importantes textos de referência para o estudo destas duas temáticas.

O CALM Leiria Pinto terminou as suas palavras dizendo: *Muito longe de ser um incondicional do regime político então vigente e quando tudo indicava que fosse assumir o cargo de Comandante Naval de Angola, depois de muita insistência por parte do Dr. Salazar, que desejava ter alguém cuja frontalidade pudesse contar e em quem a Marinha confiasse, o Comodoro Pereira Crespo foi, em Agosto de 1968, nomeado Ministro da Marinha.*

O segundo orador da Sessão foi o Comandante Serra Brandão que se referiu ao homenageado quando Ministro da Marinha, nomeadamente na vertente militar, afirmando que *o Almirante era bem conhecido pela sua competência profissional, a sua comprovada inteligência, o notável bom senso, as qualidades de trabalho e a sua independência política, comprovada por alguns episódios que descreveu.*

Referiu depois alguns estudos que o futuro ministro realizou quando da sua passagem pelo Estado-Maior da Armada. Assim: *alterou a estrutura superior da Marinha,*

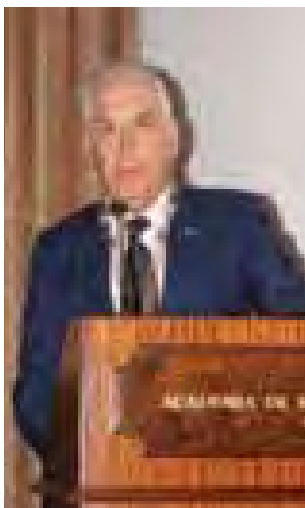
reorganizou os quadros do pessoal civil, instituiu novas regras para a prestação de serviços do pessoal militar e criou um sector destinado a proteger as famílias dos militares ausentes e que, mais tarde, viria a dar origem à Direcção de Apoio Social, tendo sido criada a Força de Fuzileiros do Continente.

A estas reformas, consolidadas durante o seu mandato ministerial, juntaram-se outras da sua iniciativa das quais mencionou a incorporação na Armada de seis corvetas, um



Mesa da Presidência.

submarino, dez navios-patrolhas e duas lanchas de desembarque grandes. Também a cultura naval encontrou forte apoio na sua acção, designadamente com a edição de colecções de notáveis obras esquecidas, muitas da autoria de marinheiros ilustres, relativas ao mar e às actividades marítimas, e instituiu em 1969, o Grupo de Estudos de História Marítima e em 1970, o Centro de Estudos de Marinha, que incluía Artes, Letras e Ciências e que acabou por se transformar na Academia de Marinha.



CALM Leiria Pinto



Comandante Serra Brandão



Comandante Ferreira da Silva

Salientou ainda que em 1971 se iniciou, por iniciativa ministerial, a publicação da Revista da Armada, cujo interesse e crescente prestígio têm sido mantidos pela actual Direcção.

Para terminar e reportando-se aos últimos anos de vida do homenageado o Comandante Serra Brandão disse: *Não adieru, como se sabe, ao movimento revolucio-*

nário dos capitães e deu por terminada a sua carreira logo a seguir ao 25 de Abril, com o pedido de exoneração do cargo e passagem à situação de reserva. Morreu em 1980.

Por último a actividade do Almirante como Ministro responsável pela Marinha do Comércio, foi objecto de uma dissertação do Capitão da Marinha Mercante Ferreira da Silva, que chamou a atenção para as três políticas básicas então tomadas para o sector. A primeira relativa aos Transportes Marítimos que compreendeu: *a remodelação e agrupamento de empresas armadoras com a fusão da Sociedade Geral na Companhia Nacional de Navegação e da Insulana com os Carregadores Açoreanos, a criação das primeiras empresas para navios porta-contentores e a transformação dos estaleiros da CUF, na Rocha, nos estaleiros de Lisboa, na Margueira.* Na Administração Superior da Marinha a Direcção Geral de Marinha foi reorganizada e criada

em sua substituição a Direcção Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

A segunda acção política básica a que maiores e mais relevantes consequências trouxe para o futuro da Marinha Mercante foi a da Formação do Pessoal. Neste âmbito o Comandante Ferreira da Silva salientou a importância da reestruturação do ensino na Escola Náutica e a inclusão, pela primeira vez em 1971, de oficiais da Marinha Mercante no corpo docente daquela Escola. Destacou igualmente a mudança

em 1972 da Escola Náutica para o novo edifício em Paço D'Arcos que passou a denominar-se Escola Náutica Infante D. Henrique, com novo regulamento e em que os cursos passaram a ser certificados de nível superior e a constituição da Escola Náutica do Mindelo.

A concluir o Comandante Ferreira da Silva considerou que *o último grande ponto de relevo na política do Almirante para a Marinha Mercante foi o do seu interesse em galardoar o mérito do pessoal da Marinha Mercante tendo criado, logo em 1969, a Medalha Naval de Vasco da Gama, com que agraciou algum desse pessoal e no ano seguinte posto em execução o Regulamento das Medalhas da Marinha Mercante.*



FITA DO BONÉ DAS PRAÇAS

A famosa fita em seda preta, que envolve a parte inferior do boné das praças, terá começado a ser utilizada, pela primeira vez, na Marinha Inglesa, por alturas de 1840. No entanto, a inclusão do nome do navio só seria oficialmente adoptada pela *Royal Navy* mais tarde, em 1857, com a primeira edição do *Uniform Regulations for Petty Officers, Seaman and Boys*. Muito embora o referido regulamento não definisse como deveria ser feita a gravação do nome do navio na fita do boné, os exemplares que dessa época chegaram aos nossos dias mostram que as respectivas letras eram pintadas à mão, em maiúsculas de apreciável dimensão, pelos próprios marinheiros, com o objectivo de, em terra e entre os demais, se identificar o navio a que cada um pertencia.

Em Fevereiro de 1858, quando foi introduzida a bordadura com fio metálico dourado, o mesmo que era utilizado na manufatura de galões dos oficiais, o comandante do HMS *Waterwitch*, Commander P. R. Sharpe, adquiriu as primeiras fitas inscritas com esta técnica, na casa *Thomas Stevens*, em Coventry, que depois vendeu aos seus

marinheiros por um xelim¹ cada. Nesse mesmo ano, outras casas manufactureras inglesas de têxteis apresentaram propostas de inscrição na fita dos bonés das praças, nomeadamente bordadas a fio de seda amarelo. No entanto, a *Royal Navy* acabaria por eleger as fitas com as letras tecidas em fio metálico dourado, que, inicialmente, devido ao seu preço elevado, apenas eram distribuídas aos marinheiros embarcados nos navios de maior porte, bem como àqueles que partiam em comissão para as longínquas possessões britânicas ultramarinas.

Relativamente às dimensões, o parágrafo n.º 44 do Regulamento de 1890 refere que, por essa altura, a fita do boné (cap ribbon) deveria ter as seguintes características: «to be of black silk ribbon, 1 ¹/₈ inches broad, 45 inches long; the name of the

ship, &c. to be embroidered in gold in letters ½ inch deep, according to sealed Admiralty pattern».

No que respeita à forma como a fita era colocada, o Regulamento Inglês de 1879 é, tanto quanto sabemos, a primeira publicação que, através de imagens, descreve a maneira como deveria ser feito o respectivo laço, situado a meio na parte traseira do boné, ficando pendentes as duas extremidades sobrantes. Posteriormente, entre 1893 e 1911, este passou a ser feito à guisa de botão localizado por sobre a orelha esquerda, voltando, depois daquela data, à parte traseira do boné, agora com as duas extremidades pendentes com igual comprimento, que



O antigo boné de pano azul, na transição do século XIX para o século XX.

não podia exceder as duas polegadas, ou seja, cerca de cinco centímetros.

Com o início da Grande Guerra (1914-1918), a *Royal Navy* tomou um conjunto de medidas no sentido de ocultar a localização dos seus navios, razão pela qual, em Dezembro de 1914, foi proibido o uso de fitas exibindo o respectivo nome, nas ocasiões em que os marinheiros se deslocavam a terra de licença. Na Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e com o mesmo propósito, as fitas dos bonés das praças da Marinha Inglesa apenas ostentavam a famosa sigla HMS (Her/His Majesty's Ship) ou, em alternativa, HM *Destroyers* ou HM *Submarines*, sendo omissos o nome do respectivo navio.

Em Portugal, a primeira alusão que conhecemos, no que respeita à fita do boné das praças, data de 29 de Maio de 1884.

Surge numa tabela de uniforme indicando que, a cada homem, deveriam ser distribuídas duas fitas de boné. A 7 de Julho desse mesmo ano, o Director Geral da Marinha assinava a portaria com nova tabela «do uniforme das praças do corpo de marinheiros da armada», na qual determinava a distribuição de dois «bonets de panno azul» e duas «fitas de seda com a designação de «marinheiros da armada»», que constitui a primeira referência à inscrição de dizeres na fita dos bonés das praças na nossa Marinha.

Em 1886, um diploma de 8 de Outubro veio regulamentar as dimensões da fita e respectivas letras, além

da forma como esta deveria ser colocada no boné. No artigo 18.º desse documento pode ler-se que «o distintivo de classe das praças de marinagem será uma fita de seda preta lisa de 0^m,02 de largura, tendo em letras douradas de 0^m,018 de altura a legenda «Marinheiros da armada». Esta fita será collocada no chapéu ou bonet, dando laço que ficará para a parte posterior da cabeça». Relativamente ao «uniforme das praças

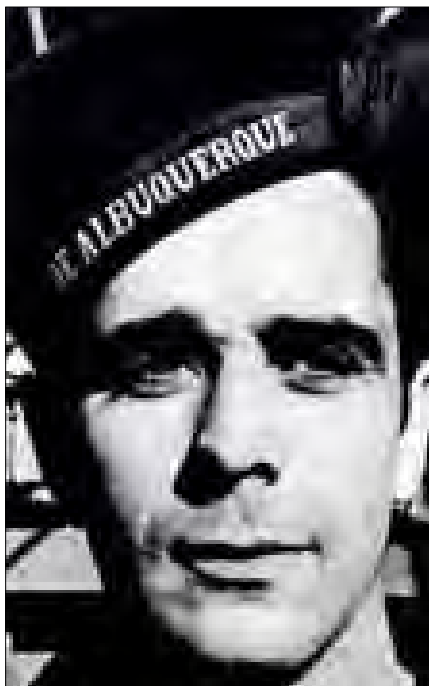
avulsas», o artigo 29.º daquele diploma refere que «o bonet será como o dos sargentos, sem galão nem emblema, tendo apenas a correia».

A 12 de Agosto de 1897, devido à necessidade de melhor clarificar e regulamentar o uso da fita no boné das praças, para dessa forma se identificar o navio a que cada um pertencia, é a Secretaria do Almirantado que, por decisão régia, publica a portaria que abaixo se transcreve. De realçar a referência que é feita ao seu uso nas marinhas estrangeiras, o que, face ao exposto *supra*, terá começado umas quatro décadas antes. A referida portaria acrescenta ainda que a fita do boné das «praças desembarcadas» deveria manter a anterior designação, isto é, *Marinheiros da Armada*.

«Constituindo o navio de guerra, com a sua guarnição, a unidade tática da força naval; Sendo de uso no exercito de terra distinguir pelo uniforme e numero as praças que compõem as diferentes unidades; Considerando que é da maior conveniencia que no uniforme das praças de marinagem, que compõem a guarnição de cada navio, exista tambem uma indicação bem apparente que as faça distinguir das que guarnecem as restantes, indicação que nas marinhas estrangeiras está adoptado ser o nome do navio a que pertencem; Considerando que a adopção de simillhante pratica entre nós resultaria não só a vantagem de mais facilmente se discriminarem responsabilidades, quando concorram em qualquer acto praças de diferentes navios, mas ainda a de crear uma conveniente emulação que se traduzirá em mais perfeita identificação da praça com o navio a que pertence, estimulando-a assim a contribuir pelos seus actos individuais para honrar o nome d'esse navio:

Manda Sua Magestade El-Rei, pelo ministerio da marinha e ultramar:

1.º A marinagem embarcada nos navios de guerra usará no bonet ou chapéu uma fita



Praça do Afonso de Albuquerque ostentando o antigo boné de pano azul (anos 40).

como as actuaes, com o nome do navio em que servir, continuando as praças desembarcadas no quartel a usar a legenda que hoje usam;

2.º As fitas são fornecidas aos navios pela fazenda e distribuída a primeira gratuitamente;
3.º A praça que for transferida deixa no navio de onde sae a sua fita para receber outra n'aquelle para onde for,
4.º As fitas que depois da primeira for necessário distribuir ás praças serão pagas por ellas.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se communica ao conselheiro vice-presidente do conselho do almirantado, para seu conhecimento e devidos effeitos»².

Agradecimentos:

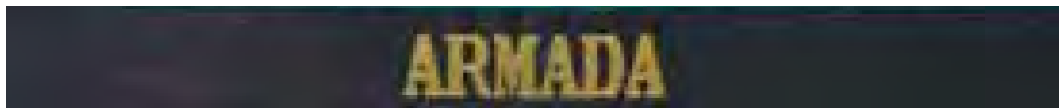
Ao CFR Miguel Bessa Pacheco, pela identificação dos diplomas que estão na origem da utilização da fita no boné das praças na nossa Marinha.

À Aspirante TN Maura Sofia Neves, pela elaboração da fita que serve de titulo ao presente artigo.

Notas:

¹ *Shilling*, em inglês. Até à introdução do sistema decimal na moeda do Reino Unido em 1971, um xelim correspondia a 12 *pence*, ou seja, 1/20 de libra (pound), que na altura se encontrava dividida em 240 *pence*. Actualmente, um xelim equivale a 5 *pence*, sendo igualmente 1/20 de libra, que compreende 100 *pence*.

² Portaria de 12 de Agosto de 1897, do Ministro dos Negócios da Marinha e Ultramar, Henrique de Barros Gomes. O sublinhado é nosso.



CFR António Manuel Gonçalves
Membro do CINAV



MARINHA E RÁDIO RENASCENÇA RENOVAÇÃO DE PROTOCOLO



Teve lugar no passado dia 5 de Maio, no Salão Nobre do Gabinete do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), a cerimónia de assinatura do protocolo entre a Marinha e a Rádio Renascença (RR). Pela Marinha assinou o Chefe do Gabinete do Almirante CEMA, CALM Francisco Braz da Silva, enquanto pela RR assinaram o Presidente do Conselho de Gerência, Cónego João Aguiar Campos, e um dos Gerentes, o Dr. José Luís Ramos Pinheiro. Estiveram igualmente presentes pela RR o Secretário-geral, Dr. António Córrea d'Oliveira e o Eng.º João Pereira, representantes da RR nas conversações que antecederam a assinatura do protocolo.

Este protocolo, que vem na sequência de uma parceria importante com mais de duas décadas entre a Marinha e a RR, tem como objectivo principal dar continuidade a um modelo de relacionamento onde o benefício mútuo é a chave do sucesso. O anterior protocolo, cujo período de

vigência era de cinco anos, datava de 11 de Março de 1996, pelo que, formalmente, já não se encontrava em vigor, muito embora as partes continuassem a respeitar o disposto no respectivo clausulado.



Foto: ISAR FZ Pereira

Tal como se verificava no anterior documento, a Marinha cede espaço em torre para as antenas da RR e local para albergar os respectivos transmissores no Pólo de Monsanto do Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM), além de forne-

cer energia eléctrica de emergência. Como contrapartida, a RR disponibiliza tempo de antena nas rádios que integram o Grupo Renascença – RR, RFM, MEGA HITS e SIM – utilizado pela Marinha para divulgar informação

relevante e institucional, como são, a título de exemplo, a abertura do concurso para ingresso na Escola Naval, os concertos da Banda da Armada, as actividades do Dia da Marinha e, no âmbito do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), os indispensáveis alertas e cuidados a observar pelos banhistas durante a época balnear.

A exemplo do que sucede com outras parcerias que têm vindo a ser estabelecidas, a assinatura do presente protocolo enquadra-se numa orientação de abertura e maior aproximação à sociedade civil através da partilha de sistemas e competências residentes na Marinha, com vantagens mútuas para as partes signatárias.

Colaboração do
ESTADO-MAIOR DA ARMADA

TOMADAS DE POSSE

PRESIDENTE DO CONSELHO SUPERIOR DE DISCIPLINA DA ARMADA

Realizou-se em 15 Junho no Gabinete do ALM CEMA a cerimónia de tomada de posse do VALM Vargas de Matos como Presidente do Conselho Superior de Disciplina da Armada, substituindo o VALM Medeiros Alves. Assistiram vários oficiais generais incluindo os que fazem ou fizeram parte do Conselho, bem como vários oficiais do EMA e do Gabinete. Na ocasião foi condecorado o anterior Presidente com a Medalha de Serviços Distintos-Ouro pelo ALM CEMA a que se seguiu a leitura da Ordem.

Foto: Cabo FZ Carmo



O VALM Fernando Manuel de Oliveira Vargas de Matos, frequentou o Curso de Marinha da EN tendo sido promovido a G/M em JAN69.

Especializou-se em Comunicações em FZE e possui entre outros o CSNG. Esteve embarcado em várias unidades navais, tendo comandado o NRP Mandovi, o NRP Afonso Cerqueira, o NRP Vasco da Gama, onde viveu uma intensa actividade operacional, que inclui a operação "Cruzeiro do Sul" no Atlântico Sul e seis meses de integração na STANAVFORLANT durante a operação "SHARP GUARD".

Em terra Comandou o DFE nº 10 em Moçambique. Foi imediato do CCA e Comandante de Defesa Marítima do Porto da Horta e em acumulação Capitão de Porto, e posteriormente, também em acumulação, Director da ERN da Horta.

Exerceu funções no EMA. Foi Comandante da Esquadilha de Escoltas Oceânicos, onde participou em diversos exercícios navais NATO, nas funções de Comandante do "PORTUGUESE TASK GROUP". Serviu como Adido Naval junto das Embaixadas de Portugal em Washington DC e Ottawa, acumulando também as funções e Representante Nacional de Ligação ao SACLANT e Chefio a Divisão de Informações do EMA.

Foi Comandante do CFZ's até NOV05 sendo então promovido a VALM. Em DEZ05 tomou posse como Comandante Naval, até à sua passagem à Reserva.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

De seguida o novo Presidente proferiu uma alocução em que realçou:

(...) "É neste âmbito que tem que se fazer sentir de forma inequívoca e determinada a circunstância e os valores plasmados na Disciplina Militar, porque ela se aplica a todos, sem excepção de posto ou função, e porque naturalmente visa e tem como objectivo final cumprir com eficiência e eficácia, no respeito pela dignidade do indivíduo, a missão da defesa da Nação dentro dos pressupostos definidos

pela Constituição."

Seguiram-se as palavras do ALM CEMA que após elogiar o anterior Presidente referiu a aprovação do novo Regulamento Interno e a importância e relevância das suas funções como seu órgão de Conselho.

A cerimónia terminou com um porto de honra.



DIRECTOR DO HOSPITAL DA MARINHA

Decorreu no passado dia 30 de Junho, na Biblioteca do Hospital da Marinha, a cerimónia da tomada de posse do Director do Hospital da Marinha (HM) CMG Nelson dos Santos que substituiu o CMG Medeiros Ramos, que foi presidida pelo SSP, VALM Bonifácio Lopes.

Foto: Júlio Tito



No final da alocução, o CMG Nelson Santos foi cumprimentado por todos os presentes.



O CMG MN Nelson Octávio Castela Lourenço dos Santos, nasceu em Lisboa e licenciou-se em Medicina pela Faculdade de Ciências Médicas de Lisboa em 1982.

Ingressou no quadro da Marinha em 1985, concluiu a especialidade de Psiquiatria, desde 1991. Realizou estágios na área das doenças adictivas na Marinha do U.K. e outros centros dos EUA. Realizou uma pós-graduação em "Trauma Psychology".

Esteve embarcado, como chefe de serviço de saúde em diversas unidades navais: NRP's Pereira de Eça, João Roby, Vasco da Gama, onde participou no OST NTM Creoula, e NRP Corte Real, tendo participado em 1999 em missão na Guiné.

Durante 10 anos esteve colocado no Serviço de Psiquiatria do HM, tendo igualmente desempenhado funções como Chefe do Serviço de Saúde da Base de Fuzileiros, como Chefe do Departamento do Centro de Medicina Naval e finalmente como Subdirector e nos últimos 5 anos, como Director da UTITA. Tem desempenhado funções, como vogal na JSN. Foi durante 10 anos o representante nacional no Grupo de Trabalho de Psiquiatria Militar na OTAN.

É, desde 1998, o representante da Saúde Naval na Comissão Nacional de Acompanhamento para o Stress Traumático e participa na Junta de Saúde, que na Marinha avalia a situações de stress decorrentes da vida militar.

É co-autor de um Manual Técnico sobre Alcoolismo e Toxicodependências. Foi investigador associado de Projecto da Fundação para a Ciência e Tecnologia-Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa - Álcool e Drogas em meio Militar e Laboral 1993-2003.

Participou em múltiplas apresentações, nomeadamente no âmbito da cooperação com Marinhas de outros países, do reino Unido, Argélia e Bulgária.

Ao longo da sua carreira recebeu diversos louvores e condecorações.

Assistiram à cerimónia diversos oficiais generais e superiores, bem como oficiais, sargentos, praças e civis que prestam serviço no HM e no CMSH.

Após a leitura da OA, usou da palavra o Director do HM, de que se destaca:

"...Hoje com o aparecimento de diversas unidades privadas de saúde de média dimensão, que estabeleceram convenções com o sistema de saúde dos militares, passámos a competir com essas modernas unidades hospitalares e se não conseguirmos uma quota significativa desses cuidados a necessidade desta estrutura hospitalar será obviamente equacionada e a actividade da saúde militar limitar-se-à à avaliação das capacidades dos militares no activo e às raras ocorrências agudas que ocorrem nesse pessoal..."

No final, o DSS, CALM Teles Martins proferiu uma alocução na qual se refere em particular:

"...Conheceis os objectivos que vimos perseguindo e a relevância que o HM e o CMSH têm na sua concretização. Relembro que é necessário:

. Promover, desenvolver e consolidar a componente operacional da Medicina Naval garantindo o planeamento e a sustentabilidade do apoio em Saúde à Marinha em geral e à Esquadra em particular.

. Garantir a prevenção, promoção, manutenção, tratamento e reabilitação da saúde individual do pessoal.

. Manter e reorganizar o apoio aos militares na reserva, na reforma e aos familiares.

. Melhorar a produtividade mantendo a qualidade.

. Melhorar a capacidade formativa própria, em especial nas áreas de intervenção específicas e na saúde operacional.

Projecto Atlântico

Nos dois números anteriores da “Marinha de D. Sebastião”, debruçei-me sobre as condições da distribuição do poder na Península Ibérica e na Europa, nas tensões entre os reinos com interesses no Mediterrâneo e no Atlântico e nos jogos entre os diferentes soberanos. De igual forma procurei fazer um esboço psicológico do jovem rei D. Sebastião, no quadro da sua época, na condição de jovem responsável pela governação, sujeito às pressões dos grupos de influência e inserido num quadro complexo, próprio da Época Moderna. O estudo da História obriga a interromper o desfilar vertiginoso dos factos com estas pequenas “pausas” de reflexão, sob pena de se perder de vista a dimensão humana dos personagens e falsificar os resultados. D. Sebastião foi uma pessoa complexa, marcada por um conjunto de acontecimentos da sua juventude que lhe marcaram o carácter e, sobretudo o seu enquadramento do xadrez político português. Referi em revistas anteriores o alinhamento entre a avó e o tio, que tutelaram a sua educação, mas ele próprio se blindou dentro de uma couraça própria, procurando reagir à influência de Filipe II de Espanha. A não aceitação da noiva que o patriarca Habsburgo lhe reservara foi uma decisão por reacção contra uma interferência externa, e muitas outras tiveram uma origem semelhante: foram reacções a qualquer coisa que supunha serem impor-lhe e não determinações positivas, com um sentido construtivo. Esta foi uma das suas limitações políticas.

Importadizer que o problema do casamento se vai arrastar até à sua morte sem solução, havendo sinais claros de que a atitude de D. Sebastião está associada a uma obsessão religiosa de castidade que se expressa numa misoginia evidente, mas também a um misterioso problema de saúde, hoje muito difícil de diagnosticar. Muita coisa se tem dito sobre a doença do rei, procurando desvendar os poucos sintomas expressos na correspondência dos seus mais directos colaboradores, mas também no que diziam – com menos recato – os embaixadores estrangeiros. Já muito se escreveu sobre o assunto e, sobretudo, muito se especulou, com considerações que estão longe de qualquer sustentabilidade, não passando de cedências à mesquinhez da pequena história misteriosa e à tentação pelo enredo alcoviteiro. Mas não restam dúvidas que a doença o perturbou e determinou muitos aspectos do seu comportamento impulsivo. Talvez porque acreditasse – como lhe

era diagnosticado – que teria pouco tempo de vida, preferiu usá-la da forma que acreditava ser do agrado divino, em vez de se conformar numa agonia deslizante e sem brilho. Suponho ser nesta dualidade, entre a normalidade pálida e o impulso heróico, numa alternância descontrolada e de supetões, que se explicam actos imprudentes e escritos perturbantes, intercalados com medidas administrativas de enorme dimensão e efeito. Algumas delas esperadas há anos, como era a reorganização das estruturas militares e de defesa do reino, em terra e no mar.

A ele se deve a criação das companhias de ordenança, cujo regimento não era mais do que uma forma de enquadrar todos os

D. Sebastião entendia todas estas reformas como um processo necessário para enfrentar uma ameaça que se previa crescente no Mediterrâneo e para a qual alertavam os principais reinos católicos e o próprio Papa. O avanço de Selim II para a ocupação de Chipre e a crescente influência dos turcos no Norte de África revelavam-se uma ameaça cada vez mais premente, que tinha de ser contida tão depressa quanto possível. Sabemos como o Papa Pio V constituiu a *Santa Liga*, cujo objectivo principal era fazer frente ao poder de Istambul, e D. Sebastião recebeu a mesma Bula papal, chegando a prometer a cedência de 10 navios de remo para o Mediterrâneo, mas outras necessidades não permitiram o cumprimento desta

promessa. As atenções do rei estavam mais a Ocidente, onde esse poder que crescia no espaço marítimo interior alastrava também pelo Norte de África e chegava até Tunes, ameaçando os equilíbrios em Marrocos. As suas motivações inclinavam-se para retomar uma via interrompida com o abandono das praças no reinado de D. João III, promovendo um regresso ao continente africano. Tomou iniciativas várias, com o objectivo de ele próprio se deslocar a África o que concretizou em duas expedições de que darei conta numa futura revista. O projecto do rei era, contudo, mais vasto do que uma simples campanha contra os mouros. É bastante evidente



Mapa de Fernão Vaz Dourado (1570): nele se podem ver as posições portuguesas no Norte de África, assinaladas pelas respectivas bandeiras (Ceuta, Tânger e Mazagão), à data da feitura do Mapa.

homens válidos do país, organizando-os em unidades territoriais, devidamente comandadas e integradas numa estrutura nacional, com regras para a realização de exercícios e demonstrações militares. Houve quem visse nesta ideia mais um desvaio do rei, que só pensava na guerra e nas virtudes ascéticas do guerreiro, mas a medida tem uma dimensão política extraordinária, enquadrando-se no que foi uma verdadeira revolução militar europeia. O “cavaleiro medieval” – como foi chamado por alguns – era assim um dos precursores dos novos exércitos, que apresentavam uma renovadora capacidade da infantaria disciplinada e treinada em exercícios constantes, à maneira das unidades romanas descritas por escritores clássicos e recordadas em textos dos humanistas. Este novo exército consolidava, além do mais, a tutela do rei absolutista sobre o poder militar, remetendo para um plano de menor importância a força decorrente da estrutura senhorial tradicional. Foi a nobreza quem mais resistiu a uma inovação que só viria a consolidar-se na Europa durante o século XVII.

que previa uma política atlântica com um cariz mais abrangente e muito diferente do que vinha sendo seguido até aí. Preparou-se para enquadrar um conjunto de posições estratégicas decisivas numa estrutura defensiva das rotas do Atlântico Sul e do acesso a Lisboa, simultaneamente reforçar a presença na região da Guiné e da Mina e encetar a colonização da costa ocidental africana, a sul do rio Zaire (Angola), nos mesmos moldes em que fora feita no Brasil. A expedição de Paulo Dias de Novais a Angola e a fundação da cidade de Luanda fizeram parte desde plano, que se supõe ter como mentor uma figura quase desconhecida, mas que foi membro do conselho de estado e um dos fidalgos mais ricos do reino. Trata-se de Jorge da Silva, o filho de um regedor da Casa da Suplicação, no tempo de D. João III, conselheiro da regente D^a Catarina e do próprio D. Sebastião. Será assunto para uma próxima Revista.

J. Semedo de Matos
CFR FZ

OS 150 ANOS DO OBSERVATÓRIO ASTRONÓMICO DE LISBOA

Em meados do século XIX, a Astronomia experimenta um grande desenvolvimento na Europa e surgem novos e mais precisos instrumentos de medida. Uma estrela, designada *Argelander*, passa a ser motivo de controvérsia quanto ao valor da sua paralaxe. Considera-se que Lisboa é o melhor local para efectuar as necessárias observações. Todavia, o Observatório da Marinha não oferece condições mínimas para receber conceituados astrónomos estrangeiros. Gera-se, no nosso país, uma controvérsia que põe em jogo o brio nacional. Em Abril de 1850, o Encarregado da Direcção do Observatório da Marinha levanta o problema e o assunto sensibiliza o Governo. Em 1853 é nomeada, na Câmara dos Deputados, uma comissão, com plenos poderes, para estudar o assunto. O Observatório da Marinha vai ter, finalmente, instalações dignas!

Todavia, como o processo não anda, o ministro da Marinha decide convidar Filipe Folque para o lugar de director do degradado Observatório da Marinha. A escolha é adequada, sem qualquer dúvida, pois Folque, além da sua experiência como ajudante do Observatório, possui um currículo invejável dado que, não só desempenhou importantes funções no domínio da geodesia, como foi professor de astronomia, o que lhe confere o lugar de membro da comissão designada para a construção dum novo Observatório.

Folque, que é um homem inteligente e decidido, põe condições: pretende um outro local para instalar o Observatório e novos instrumentos, adequados à prática da astronomia que já se faz nos modernos observatórios europeus. Não consegue tudo. Quanto ao local apenas lhe é permitido aumentar as modestas instalações que foram construídas por um seu antecessor, numa plataforma, sobre a casa das bombas, que existia no Arsenal, a Sul da Sala do Risco, mesmo sobre o rio. O Observatório da Marinha atingirá assim, quando considerarmos o binómio instalações/instrumentos, a sua maior eficiência.

Todavia, não era esta a solução pretendida. O objectivo era a edificação dum Observatório de raiz, o que exigia verbas que não se encontravam disponíveis nos cofres do Estado. O assunto irá

ser resolvido quando o Rei D. Pedro V, e, mais tarde, o rei D. Luís, contribuem com dinheiro do seu bolso.

Em 11 de Março de 1861 iniciam-se os trabalhos de construção e em 1867 são fei-

co Augusto Oom, engenheiro hidrógrafo, que teve uma preparação invulgar dado que, durante cinco anos, foi estagiário no já referido Observatório de Pulkova. Regressando a Lisboa, a tempo de acompanhar

o final das obras do edifício, cuida da instalação dos instrumentos. Manteve-se como director até falecer, em 1890. Curiosamente, será substituído por outro camarada de armas: César Augusto de Campos Rodrigues que se manterá em funções até 1919, data em que deixou o mundo dos vivos.

A razão do presente artigo é, fundamentalmente, associarmo-nos às comemorações dos 150 anos do Observatório Astronómico, situado no belo parque da Ajuda, efeméride que ali foi festejada no passado dia 11 de Março.

Mas ainda há um outro aspecto que não podemos esquecer e que resulta da contribuição deste Observatório no rigor conferido à regulação dos cronómetros usados a bordo dos navios. Todavia, o termo correcto não é regulação, dado que os cronómetros são, melhor, eram os únicos relógios que não dispunham de dispositivo para regulação dos ponteiros. Por isso se deve dizer comparação, dado que o que vai obter-se é o chamado *estado do cronómetro*, um valor, sempre positivo, que somado à hora do cronómetro fornece a hora do meridiano de Greenwich.

regulação dos cronómetros usados a bordo dos navios. Todavia, o termo correcto não é regulação, dado que os cronómetros são, melhor, eram os únicos relógios que não dispunham de dispositivo para regulação dos ponteiros. Por isso se deve dizer comparação, dado que o que vai obter-se é o chamado *estado do cronómetro*, um valor, sempre positivo, que somado à hora do cronómetro fornece a hora do meridiano de Greenwich.

O BALÃO DO ARSENAL

O cronómetro, por ser instrumento mecânico, poderia ter um funcionamento deficiente, sem que os utilizadores se apercebessem. Uma possível solução consistia em os navios disporem de dois ou três cronómetros, mas, se porventura, mostrassem horas ligeiramente diferentes, a indefinição mantinha-se. Esta situação acontecia por não haver, a bordo dos navios a navegar, possibilidade de comparar os cronómetros e assim, o problema só foi definitivamente resolvido quando, já no século XX, o sinal horário passou a ser transmitido por ondas hertzianas. E, até lá como foi?

Como não era possível comparar os cronómetros a navegar, repetimos, o que



O Observatório Astronómico de Lisboa na Ajuda.

tas as primeiras observações no Observatório Astronómico de Lisboa, concebido nos moldes do seu congénere de Pulkova, na Rússia, perto de São Petersburgo, mas que ficará sem qualquer vínculo à Marinha – a não ser o facto do seu primeiro director ser oficial da Armada. Seu nome: Frederi-



A primeira gravura de um Balão da Hora, inventado pelo Comandante Robert Wauchope

se podia fazer era, nos portos, procurar saber se o seu funcionamento estava a ser correcto. Admitia-se que o funcionamento dum cronómetro era aceitável, quando o avanço ou retardo diário fosse da ordem dos poucos segundos mas, mais importante ainda, era averiguar se esses valores se mantinham.

Para o efeito, começou por ser usado nos portos um dispositivo constituído por um mastro, com um balão (o chamado balão da hora) que, manobrado manualmente, era içado a meia haste, depois a tope, alguns minutos antes das 1300 (tempo médio) e que caía nesta hora exacta. Assim, o piloto (ou o encarregado dos cronómetros de bordo) podia avaliar, ao longo dos dias da sua permanência no porto, o avanço ou o retardo de cada um dos cronómetros e, assim, conhecendo a suas marchas, largava para viagem com maior segurança e, conseqüentemente, muito mais descansado. Vamos supor que durante a permanência no porto, o piloto verificava que um dos cronómetros se atrasava regularmente 2 segundos por dia; assim sendo, a navegar, ao fazer o ponto do navio, admitia-se que o cronómetro mantinha aquela marcha e assim se usava a hora em conformidade. Percebe-se que o procedimento em causa não era perfeito mas, na época, foi, sem dúvida, a melhor solução possível.

O uso do balão começa quando no fim da década de 1820, Robert Wauchope capitão-de-mar-e-guerra da Marinha Inglesa, propõe que, nos portos, exista um balão, conforme acima mencionado. O primeiro balão foi usado, em 1829, em Portsmouth e outros foram sendo instalados em diversos portos, até que Lisboa teve um dispositivo idêntico, a partir de 1858, no Observatório Real da Marinha, um edifício que se encontrava na área do Estaleiro da Ribeira das Naus e que foi demolido quando aquele estaleiro passou para o Alfeite. Admitimos, que esta medida tenha sido inspirada pela visita que Folque fez, em 1854, ao Observatório de Greenwich, ao pertencer ao séquito de D. Pedro V, quando este soberano visitou vários países europeus, pois no seu diário refere-se claramente a este dispositivo. No ano seguinte Folque seria nomeado director do Observatório Astronómico da Marinha.

Como a operação do balão era manual, o sistema pecava pela sua falta de rigor. Todavia, eram assim os balões que existiam noutros países. O vice-almirante Augusto Ramos da Costa classificou este

balão de irrisório e afirmou que foi alvo de troça e de descrédito, a ponto dos almanques náuticos ingleses e franceses publicarem notas de crítica dizendo que os sinais de Lisboa não mereciam confiança. E, esta crítica era, seguramente verdadeira pois, em Abril de 1866, Filipe Folque refere que a ascensão e queda do balão, instalada no terraço do Observatório para indicar diariamente a hora oficial, não eram



O primeiro Balão do Arsenal.

efectuadas com o rigor desejado, apesar das recomendações que tinham sido feitas neste sentido. E mais, considera – veja-se



O segundo Balão do Arsenal.

lá! - que “sem alguma penalidade” não se conseguirá que o anúncio da hora se faça rigorosamente. Por isso, dirigiu-se ao Ministro da Marinha – na altura, o visconde da Praia Grande de Macau – para que o autorizasse a descontar na folha da efectividade do dia, àquele que cometesse a falta

acima mencionada.

Não sabemos se esta medida proposta por Folque chegou a ser autorizada e se, em caso afirmativo, se obteve algum sucesso.

Entretanto, devido a abalo de terra, o edifício do Observatório da Marinha foi abandonado e construiu-se um mastro de 7 metros de altura, suportado por uma estrutura de ferro, situado na cornija SE da Sala do Risco. O balão, tinha 1 metro de diâmetro e era içado por um cabo enrolado num tambor, accionado por uma manivela, que se encontrava numa barraca situada dentro da estrutura de ferro acima mencionada. Nas proximidades, estava colocada uma peça de artilharia de calibre 38, que tornava o sinal óptico também sonoro.

Um centro operacional estava instalado na chamada sala dos cronómetros da Escola Naval, onde se encontravam as pêndulas destinadas à comparação dos cronómetros. Este centro encontrava-se ligado ao Observatório Astronómico da Ajuda, distante 4 000 metros, por dois fios telefónicos (para precaver a ruptura de um deles), que permitiam pôr a funcionar electricamente o sistema que terminava com a queda do balão.

Assim, o segundo balão começou a funcionar no dia 1 de Agosto de 1885 e devido ao seu modo de funcionamento, foi um avanço considerável no sistema de comparação dos cronómetros. Ao ponto do *Diário do Governo* publicar, periodicamente, a informação, para cada dia, com as diferenças entre a hora dada pelo Observatório da Ajuda e a queda do balão, constatando-se que aquelas diferenças eram - com raras excepções - da ordem de décimos de segundo.

Entretanto, o Balão do Arsenal que tinha ainda os seus deméritos, foi substituído por sistemas ópticos comandados pelo Observatório da Ajuda: um situado no cais em frente da Alfândega, outro, nas proximidades da Cordoaria Nacional e que foram abandonados em Novembro de 1945. Entretanto, o sinal horário, via rádio, foi ganhando o seu estatuto até que, hoje, os modernos sistemas de medição do tempo, nos fazem esquecer esta longa e dolorosa história que foi ter a hora certa a bordo dum navio a navegar.

António Estácio dos Reis
CMG

estacioreis@netcabo.pt

Notas:

O leitor mais interessado encontra o assunto do Balão do Arsenal desenvolvido na obra do autor: *O Observatório Real da Marinha*

QUINZE DIAS NA ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS

3ª PARTE

Nem toda a Formação ocorre na ETNA mas pode ter ali o seu epílogo... É o caso do Curso de Formação de Oficiais do Serviço Técnico (CFOST), aberto a sargentos e praças que satisfaçam os requisitos estabelecidos, que decorre na Escola Naval e que, em três anos, assegura a Licenciatura segundo o Processo de Bolonha.

Os alunos do ramo de Informática são, no entanto, os únicos que fazem o 3.º ano no Departamento de Comunicações e Sistemas de Informação da ETNA.

Outro importante curso aqui ministrado é o Curso de Aperfeiçoamento de Operador Geral de GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), 4 edições por ano, transversal a toda a Marinha, podendo ser frequentado por militares e civis. Durante 10 dias este sistema de segurança e salvaguarda da vida no mar é abordado numa primeira fase de forma teórica, seguindo-se uma componente prática, onde é possível operar com equipamentos iguais aos usados a bordo dos nossos navios. Este curso segue as normas da IMO (International Maritime Organization), e é sem dúvida uma mais-valia para todos os que o frequentam.

Dispondo da Energia, das Armas e das Comunicações passamos à acção no Departamento de Operações (DOP).

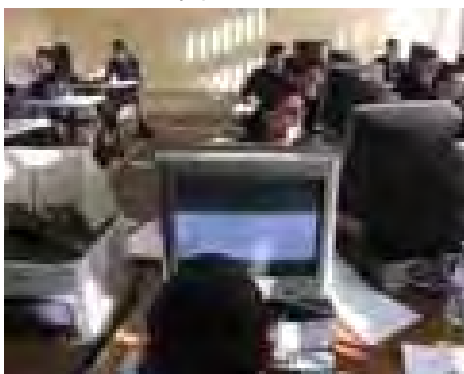
Aí fomos deparar com um CFP envolvido na preparação dum Relatório da Situação do Armamento para o desempenho de uma missão AAW (Guerra Anti-Aérea) que nos ultrapassou já que corresponde a um estágio, diríamos, sem paralelo em tempos passados em que a guerra A/S (Anti-Submarina) dominava as atenções da Armada e a defesa AA era de condução tão incipiente que o respectivo ATP era um esquelético... desconhecido.

Este Departamento forma, como aliás os outros, Praças de uma nova Classe (Operações) que integra os Radaristas e a parte dos Artilheiros, nomeadamente os Preditores que das Centrais de Tiro se concentram agora no vasto Centro de Operações, um CIC abrangente e aprofundado, e dos Torpedeiros mais orientados para a condução dos Sonares do que das respectivas Armas, reduzidas a muito mais sofisticados torpedos, ficando estes adstritos à nova Classe das "indiferenciadas" Armas.

Claro que num cenário actual todas as ameaças têm de ser enfrentadas e daí que numa sala tudo estivesse orientado para o estudo dos Sonares activos e também passivos, na nova Classe «Bartolomeu



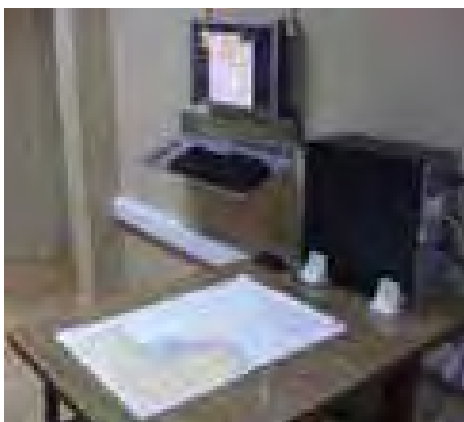
Estudando um equipamento.



Sem pestanejar...



Iniciando-se no estudo «Organização da Guerra Electrónica a bordo das Unidades Navais».



O papel será eterno mas o seu diário...desgasta-o. E a informação, limitada!

Dias», cujo «Anaconda» põe o navio de superfície, em termos operacionais, a par dos modernos Submarinos. Fora isso, a actuação aos pares (as Task Force) permanece; dois navios ou um navio

e o seu Helicóptero e, agora, com os submarinos detectáveis a muito grandes distâncias, consequência da utilização do Sonar passivo, o que por si traduz uma fantástica evolução da guerra A/S.

Noutra sala, de momento vazia, estuda-se o míssil «Harpoon», um SSM (míssil superfície-superfície) cujo lançamento tem de ser previamente previsto... Tática pura!

Um outro interesse destes espaços é o de permitirem interagir com os navios no Plano de Treino no Porto (PTP) em certificações e ainda durante os cursos ministrados no âmbito do PAFM e assim proporcionarem um treino mais envolvente com apoio de simuladores na Formação de Carreira ou de pontual Aperfeiçoamento.

Este Curso, que é, como todos os CFP, de nove meses, compreende um estágio de 11 dias numa unidade operacional (preferencialmente, unidade naval). No seu termo, alcançada a aprovação, serão todos promovidos a 1.º Grumete ao fim do primeiro ano de contacto e a 2.º Marinheiro passado mais um ano.

A actividade dos Operadores em termos do AKAI 17, uma publicação NATO de gestão e compilação de dados operacionais, estava, naquele momento, a ser orientada para o problema de haver PU (Participating Units) cujas Marinhas de Guerra não disponham das mesmas capacidades que a nossa (e foi citado um aliado europeu!) ou para a simples mudança de cenário geoestratégico (v.g. da Somália para o Mediterrâneo Oriental) ou, pior ainda, por decisão do OTC (o Oficial in Tactical Command, se bem nos recordamos)... segundo um Link Management Code e se mais não dizemos, não será por estarmos numa Zona Reservada, comum à das Comunicações e Informática, mas por, muito simplesmente, não sabermos.

Um simulador do sistema ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) permite o estudo da Navegação retirando das Cartas Electrónicas muito mais informação do que a acessível a um operador não militar. Aí um Formador, em três postos de formação dotados de Monitores, instrui seis alunos na exploração da informação recolhida da Carta Electrónica, dos clássicos equipamentos de bordo e dos Avisos aos Navegantes (os electrónicos NavTex) e ainda do GPS, com que já nos vamos todos familiarizando.

Interessante é que é um Curso de Aperfeiçoamento, logo de curta duração, que tanto pode ter uma versão presencial

de 30 horas em cinco dias como uma versão com a mesma duração mas em 12 dias através de uma aprendizagem “b-learning”, a partir da internet ou da intranet, doseada pelo formando a partir duma plataforma «Moodle», através de uma senha e do “nome do utilizador”, permitindo o diálogo com o Formador.

Na área da Guerra Electrónica (GE) visitámos a sala onde se encontra o Simulador de GE dispondo de duas Antenas passivas (receptoras) e ainda de uma Antena activa (Transmissora) a que permite “empastelar” parte do espectro analisado.

Este Simulador é objecto de estudo pelo DOP, no que respeita ao Curso de Operadores de GE mas também acessível aos Cursos de Manutenção de Equipamentos da responsabilidade do DAE.

O Departamento de Limitação de Avarias (DLA), outro Departamento da ETNA, fisicamente afastado por razões tão explicáveis quão visíveis são os rolos de fumo que se levantam das chamas que, para se aprender a dominá-las, se ateiam no amplo Parque de Incêndio. Nele se inclui a Unidade Vulcano que simula um navio (ou um espaço confinado) onde pessoal da Armada, dos Bombeiros e até de empresas particulares vem treinar; “o Chuveiro de ataque apontado à base... atenção que não vá ocorrer uma reignição... avança abaixado...”.

Esta prática é sempre suportada por uma experimentada teoria e, no conjunto, em U, dos edifícios do Departamento assistimos a uma aula, onde oficiais, sargentos e praças seguiam a instrução dum Sargento MQ (Maquinista).

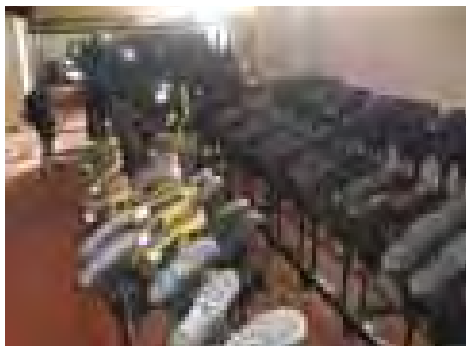
Estudavam-se as precauções a tomar pela Brigada de Incêndio (quatro elementos devidamente equipados) antes, durante e depois de se entrar num compartimento a arder; sempre um par, numa sequência alternada, agachados para melhor se protegerem e apontarem o chuveiro das mangueiras, depois o terceiro (o Team Leader que é o Chefe da Equipa), dentre eles e que sob a sua protecção, ordena que se abra a porta devagar e só uma frincha (“uma golfada de ar pode agravar a combustão!”) até estabilizar a combustão e... e... e... progridem então; o 1.º, o 2.º e depois o 3.º ... “Todos com Equipamento de Respiração Autónomo!”.

Do outro lado do U, num depósito, pudemos ver fatos, botas, capacetes e equipamentos aguardando, junto à lavandaria que os recuperara, novos utentes. Mais adiante a Unidade Nereu, onde se treina, há décadas, o controlo de todo o tipo de inundações originadas por roturas e rombos no casco ou em tanques.

Na base do U, o edifício da sede administrativa do Departamento com os seus gabinetes, secretarias e outras burocracias, como aliás ocorre com todos



Outra corveta «Paciência» do DLA, negra de tanto fogo ateado... e apagado!



Dividindo por dois e multiplicando por, por, por.... quantos milhares terão já passado pela Unidade Nereu?



Daqui se controla o estado do/a traumatizado/a.



Na Sala de Operações, a Equipa Médica, surpreendida, envolve-se numa abordagem rigorosa.

os Departamentos, a própria ETNA e afinal qualquer outra instituição. Asseguram, aliás, o funcionamento do todo na sua habitual e sempre injusta sombra mas cuja importância, embora num lampejo, não queremos deixar de frisar.

Num plano fisicamente mais abaixo, o já mencionado Parque de Incêndios, um muro danificado numa simulação está a ser reconstituído e uma panóplia de possíveis acidentes desafia a capacidade dos instruídos, com maior ou menor amplitude, para a mais eficiente, melhor dizer eficaz, gestão, particular ou geral, da intervenção, contribuindo assim, o DLA, para a Certificação Europeia garantida em Portugal a formandos do exterior.

Neste Parque com, ao fundo, a Vila d'ELA, especialmente erguida para simular, com o maior realismo possível, situações extremas de caos urbano originado por causas naturais, são amplamente treinados vários tipos de possíveis acidentes em desumanas circunstâncias, sempre muito complexas em caso de desastre.

Exercícios especiais, os «Distex», foram criados para a Força que os navios desembarcam para acudir às populações em situações extremas, como, infelizmente, tem acontecido nos Açores (os violentos sismos), na Madeira (as recentes enxurradas) ou no Continente (as sazonais cheias), muitas vezes com o precioso concurso dos Marinheiros Fuzileiros e dos Mergulhadores, como tem acontecido. Nada é descurado, nem a acção policial ...

Na Vila, a Unidade de Busca e Salvamento onde, no seu interior, existem “edifícios” que têm o aspecto de edifícios colapsados de diversas maneiras e onde se pode induzir um ambiente visual (optou-se pela escuridão total) e sonoro (gritos de pânico, choro de crianças, etc.), que perturbe a equipa na condução da sua acção de socorro a vítimas soterradas sob escombros, nas mais dramáticas situações, pessoais e conjunturais.

No Centro de Simulação Médica da Marinha, único nas FA's, numa sala donde é cientificamente possível alterar o comportamento fisiológico dum manequim tão “humano” quanto praticável (fala, grita... reage... e até pode “ser” de um ou outro sexo), pode-se avaliar, sem se ser observado da Sala de Operações, o rigor das intervenções; da sequência e dos actos (desde a drenagem de um hemotórax ou pneumotórax até à reanimação de vítimas em paragem cardio-respiratórias) da Equipa de Socorristas perante as simulações programadas (ritmos cardíacos...) ou, eventualmente, agravadas.

Numa sala contígua, identicamente “isolada”, outras equipas poderão seguir a Equipa Médica em acção com o mesmo grau de informação da especializada Equipa Avaliadora.

Desta mesma sala de aula, mas por outra parede de vidro, pode ser,

ainda, seguida a acção da Equipa de Socorristas que, no terreno, atende aos mais contundentes ferimentos que podem ocorrer, tanto em terra como a bordo, e que vão desde as queimaduras à amputação de membros, passando pelo esmagamento, etc. Trágico pelo realismo, igualmente sobrecarregado por uma tensa contextualização ambiental.

Nessa manhã decorria uma aula de estabilização de acidentados com traumatismos da coluna dorsal; "Atenção à sequência! Aguenta mais... com a coluna dorsal dobrada, segura a cabeça e acompanha-a até o ter sentado... e aplicar-lhe o colar cervical." E mais adiante "...a fita negra dum lado e a branca do outro... quais são as mãos que podem ficar livres assim que assenta...manter a vítima estabilizada!"

"MATERIAL USADO, MATERIAL ARRUMADO!" ouvimos várias vezes!

"Um... dois... três!" E, à ordem dum 2TEN, comandante duma lancha, aluno como os demais, todos os quatro levantaram o ferido e, segundo rigorosos procedimentos, o deitaram na maca sob o olhar da dezena de colegas, sargentos, praças e civis (do Arsenal e do Instituto Hidrográfico), que participavam no treino.

"Vamos agora ver a como funciona a Maca de Vácuo" prosseguiu um dos dois sargentos enfermeiros que orientam a sessão. "Ok! Neste momento já tinham cortado a roupa toda e ligado para o INEM!". Deitada numa espécie de edredon de esfervoid e envolvida nele começa-se a retirar o ar, com uma bomba manual, e a maca adquire uma rigidez insuspeitável, mas "Atenção, que a vítima tem que vir como um todo".

No mesmo edifício do Departamento de Propulsão e Energia está o outro pilar da estrutura em que assenta toda a actividade, naval ou outra; o do Departamento de Administração e Logística que assegura ao homem/"marinheiro" o que aquele assegura à "máquina"/navio.

Numa primeira visita fomos surpreender um Curso de Formação de Praças Despenseiros, no módulo "Serviço de Bar" a preparar cocktails a partir duma colorida panóplia de garrafas de bebidas espirituosas com, ao lado, o vistoso produto de umas quantas taças de diversos "produtos" requintadamente acabados. O próximo formando ia começar a glaciá-lo rebordo duma taça, operação que conhecíamos mas ficámos para aprender; o topo superior da taça mergulhada numa fina película de uma bebida diluída de cor vermelha, talvez Campari, que o azul, ao lado era de Curaçau, e que, depois de cuidadosamente assente numa fina



Aplicando o colar cervical.



"Atenção! Um...dois...três!"



Especial para si! De Coração/Curaçau.



Aqui não são os "amarelos" que reluzem, são os inox da Briosa Armada.

camada de açúcar, deixou a borda decorada, à vista e ao paladar, antes de se saborear o Mix a cuja preparação, já suficientemente impressionados pela cuidada técnica, não chegámos a assistir.

Numa sala, ao lado, ainda pairava a atmosfera festiva duma homenagem de camaradas a uma Sargento TF que, numa acção conjunta de angariação de alimentos para uma Campanha de Solidariedade, tinha, à sua conta, conseguido, dezassete dos vinte e cinco volumes recolhidos. Um cartaz, com várias fotografias do acontecimento e expressões de apreço assinadas pelos homenageantes, soubemo-lo mais tarde, já tem honras especiais em sua casa. Pudera!

Mais adiante, numa sala, entre fornos e outros equipamentos para a preparação de pão, o básico "energético propulsor" duma vasta parte da Humanidade, estava a decorrer uma aula prática de Pastelaria, naquele dia dedicada a biscoitos e bolos secos que, apetitosos, suicidariamente se expunham em vários tabuleiros... a uma «Areia de Cascais» recolhemos, solenes, o último... sabor.

Recordando os aliciantes odores que, trazidos da Padaria de bordo pela aragem vinda da popa, nos atormentavam na ponte alta, quando, nas cálidas noites do Índico, estávamos de quarto e que, rendidos pelas 4 da noite, nos prolongavam a vigília para saborear o pão saído do forno, alertámos os jovens para a importância da sua boa confecção. O Mestre Padeiro, num misto de sabedoria e de humor, judiciosamente rematou: «É assim! A bordo só duas pessoas não sabem fazer pão... o Padeiro e o seu Ajudante!». Soltámos uma ruidosa gargalhada e, ainda a rir, saímos.

Ainda no rés-do-chão, reservado ao Economato e Restauração, visitámos as duas amplas Cozinhas destinadas ao ensino das artes culinárias, dotadas do mesmo equipamento de que dispõem os navios, numa dela já se procedia à sua esmerada limpeza e noutra, um Sargento TF elucidou-nos que tiveram de forçar a inclusão de um fogão para assados na Classe «Bartolomeu Dias», a cuja importância os intrigados Holandeses se renderam quando, embarcados, descobriram os paladares da Gastronomia portuguesa...

Estes Cursos, com Certificação nacional, têm sido procurados pela Força Aérea e pontualmente pela Armada espanhola, disseram-nos.

Para todos os cursos os exames finais estão à porta. Aqui, o grande dia será... amanhã. Venha connosco!



Dr. Rui Manuel Ramalho Ortigão Neves
1TEN



Anuário da Reserva Naval 1976-1992



MANUEL LEMA SANTOS

Foi apresentada em 14 de Julho passado, no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, com a presença do VALM José Augusto Vilas Boas Tavares, Director da Comissão Cultural da Marinha, em representação do Almirante CEMA, bem como de outras individualidades e convidados, a publicação intitulada "Anuário da Reserva Naval 1976-1992".

Mais do que uma simples listagem de cadetes dos CFORN's - Cursos de Formação de Oficiais da Reserva Naval que passaram pela Marinha naquele espaço de tempo, assume-se como uma proposta de continuidade da anterior obra "O Anuário da Reserva Naval 1958-1975", publicado em 1992 pelos Comandantes Adelino Rodrigues da Costa e Manuel Pinto Machado.

Como instrumento de consulta e

pesquisa, a edição refere todos os cursos realizados quer na Escola Naval quer na Escola de Fuzileiros, listagens individualizadas de cada um dos cursos, evolução e legislação de suporte incluindo as alterações da Lei do Serviço Militar, Comandantes e Directores de Instrução dos Estabelecimentos de Ensino onde foram realizados os cursos, Prémios Reserva Naval atribuídos e ainda o Dispositivo Naval existente no decorrer daquele período.

Foi fruto de um projecto pessoal do autor, Manuel Lema Santos, oficial da Reserva Naval do 8.º CEORN, levado a cabo durante cerca de dois anos de investigação e pesquisa, utilizando diversas fontes de consulta da Marinha.

Na produção final, a publicação contou com o apoio da AORN - Associação dos Oficiais da Reserva Naval.

Antes de encerrar a sessão, usou da palavra o CALM MN Eduardo Teles Martins na sua qualidade de antigo Oficial da Reserva Naval, que leu um texto cujo significado e importância se reconhece de grande qualidade, e que por tal facto se insere na integra.

Neste tempo em que começo a olhar para trás, para o percurso tido, e o faço com a actividade sensorial mais desperta, é impossível não me deter no ano de 1980.

A contemplação desencadeia uma dualidade de sentimento. Bom, quando me sinto, hoje, satisfeito, incluído e totalmente identificado com a Marinha. Mau, quando recordo o impacto que sofri ao constatar o resultado do sorteio dos médicos do meu curso, para encontrar aqueles que deveriam cumprir o serviço militar obrigatório. Lá vinha, à cabeça, e no primeiro grupo, o meu nome. Foi, então, profundo o mal estar inicial de quem iria ser militar sem o desejar, de quem veria a carreira que ambicionava atrasada face aos seus pares, de quem ia interromper uma das mais aliciantes experiências da vida clínica, o Serviço Médico à Periferia e de quem imaginava já o impacto que, na hora, a redução brutal dos seus

parcos rendimentos iria provocar. Esse mal-estar começou a ceder quando tive conhecimento que, afinal, me estava reservado o Serviço na Marinha. Menos mau!

Vencido o tempo inicial na Escola Naval e começada a participação no serviço de Saúde Naval, tudo se modificaria. Afinal o Hospital da Marinha, que teria o privilégio de vir um dia a dirigir, o então G1EA e as corvetas e as fragatas, em que fiz múltiplos serviços SAR, mostraram-me, progressivamente, um outro Mundo, que desconhecia. Um Mundo com REGRAS, com CULTURA PRÓPRIA, com GENTE BOA, com código de valores bem definido, com sentido de responsabilidade, onde ser solidário e leal é genético, onde a amizade se instala com naturalidade, cresce solidamente e nos marca profundamente. Afinal, aqui, era tão fácil e tão gratificante ser médico.

Foi um mundo novo cheio de oportunidades que se abriu.

Sem ingressar na Reserva Naval não teria conhecido a Marinha, sem conhecer a Marinha não seria a mesma pessoa, não teria tido oportunidade de idealizar, desenvolver e concretizar, até ao patamar desejado, uma carreira clínica, académica e militar.

Percebi por experiência feita e emoção

vivida, porque sendo cidadão de raiz desse Alentejo Norte interior, afinal a minha terra é uma terra de marinheiros.

Quando entrei na Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa jamais admitiria vir a ser militar e sou! Sou, livremente, por opção e com um profundo prazer.

Permitam que vos confidencie que os últimos 2-3 anos me ensinaram que sendo militar só poderia ser marinheiro. Perguntarão porque? Pois, porque tive que confrontar o estar, o sentir e o pensar, na tentativa de edificação de uma estrutura conjunta, com outros militares da área da saúde e constatei que a cultura que aprendi na Marinha é única e já me é genética. Senti que não poderia ser outra coisa que não médico naval, senti, sobretudo, que não quero ser outra coisa que não seja ser médico da Marinha.

Por tudo isto perceberão o que significa para mim ser sócio e membro do pleno direito da AORN. Foi dolorosa e imposta a minha entrada na Reserva Naval, é voluntário e desejado o meu retorno à Reserva Naval.

Tentarei ser digno desta nossa associação e tudo farei para o seu engrandecimento.

*Eduardo Teles Castro Martins
CALM MN*

MISSA A BORDO DA FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA

Para assinalar o terceiro ano de falecimento do Almirante António Andrade e Silva, celebrou-se Missa de sufrágio a bordo da Fragata “D. Fernando II e Glória”, no passado dia 29 de Maio, presidida pelo Capelão da EN, Pe Rui Valério e concelebrada pelo Pe Norton de Matos, sobrinho do sufragado.

A escolha de tão histórico local para a celebração eucarística pertenceu ao Comandante da Fragata, CMG Rocha e Abreu.

Esta iniciativa foi prontamente acolhida pela família Andrade e Silva e pela hierarquia superior da Marinha, com o objectivo de evocar a memória daquele que foi o mentor e arauto da recuperação e restauro deste emblemático veleiro, o último navio da “Carreira da Índia”.

Ao mesmo tempo pretendia-se homenagear a ligação entre a epopeia da “D. Fernando II e Glória” e o ex-CEMA.

Graças à iniciativa, e determinação deste, venceu-se o abandono e a deterioração a que o navio estava vetado. A sua dedicação, a capa-



cidade de criar pontes e envolver boas vontades permitiu que um esqueleto de madeira, tábuas partidas, já meio esquecidas, recuperasse o esplendor original de um navio protagonista duma história gloriosa.

Por isso, não surpreendeu a afluência de tantos e ilustres dignitários na cerimónia. Estavam presentes os membros da família, muitos amigos, um leque alargado de convidados. A Marinha esteve representada ao seu mais alto

nível, com o Almirante CEMA, o VALM Vilas Boas Tavares, CALM Seabra de Melo, CALM Bossa Dionísio e muitos outros oficiais presentes, a testemunhar deste modo o quão real é a divisa «Honrai a Pátria e a Pátria vos contempla».

Toda a celebração se caracterizou pelo recolhimento e elevação, para o que muito contribuíram os cânticos executados por um Coral superiormente orientado pela Sr^a D. Sofia Andrade e Silva. De grande densidade foram os testemunhos vivos deixados pelo Rev Pe Norton de Matos e pelo Comandante da Fragata. Particularmente emotivo foi o momento da Oração dos Fiéis quando os netos, pela forma e conteúdo das Preces - que eles próprios construíram - testemunharam que do Avô tinham herdado o altruísmo na dedicação aos outros, a sabedoria do discernimento e a confiança na providência de Deus.

R. Sousa Valério
1TEN CAP

A MARINHA NA XXXª PEREGRINAÇÃO MILITAR A FÁTIMA

Decorreu nos passados dias 16 e 17 de Junho, a tradicional Peregrinação Militar a Fátima.

A XXXª Peregrinação militar foi organizada pela Diocese das Forças Armadas e de Segurança, e, contou com a presença dos três ramos das Forças Armadas e das Forças de Segurança.

Os peregrinos reuniram-se na Sala da Morte de Jesus pelas 18 horas do dia 16 de Junho, onde teve lugar a Celebração Penitencial, da qual se releva um período de reflexão em comunidade, sobre vários temas que assolam a sociedade nos dias de hoje, a solidariedade, a comunhão, o respeito pelo próximo e o amor pelos filhos e pelos cônjuges.

O dia terminou com a participação dos peregrinos presentes na oração do Terço, que precedeu a Procissão das Velas.

Na sexta-feira, dia 17 de Junho, as cerimónias iniciaram-se com a reunião pelas 10 horas, junto à Capelinha das Aparições



para a saudação a Nossa Senhora coordenada pelo capelão da EN onde também participaram um grupo de cadetes.

Terminada esta sempre emotiva saudação a Maria, deu-se início à caminhada para a Igreja da Santíssima Trindade onde foi celebrada a Eucaristia, o ponto mais alto desta Peregrinação.

Presidiu à celebração o Bispo das Forças Armadas e de Segurança, D. Januário Torgal Ferreira e concelebraram muitos capelães militares.

Assistiram à cerimónia o Ministro da De-

fesa Nacional e as mais altas individualidades militares.

Dizem-nos que a cada ano que passa a presença de militares, militarizados e civis da Marinha nesta actividade tem vindo a crescer consideravelmente.

Da Eucaristia gostávamos de sublinhar o momento de homenagem aos nossos camaradas que morreram. Como é usual foi tocado o toque de silêncio, de homenagem aos mortos em combate e de alvorada. É um momento de sentida introspecção.

Ainda a reflectirmos nas palavras proferidas pelo Bispo militar, penso que é tempo de começarmos a preparar a próxima.

Lá estaremos para o ano, esperançados que a nossa acção seja cada vez mais de acordo com os princípios e com os valores da Marinha.

CFR Graça Barreiro
Delegado da Marinha à PMNF

VIª CICLOPEREGRINAÇÃO DA MARINHA PORTUGUESA

Entre os dias 23 e 26 de Junho decorreu a VIª Ciclo - Peregrinação da Marinha Portuguesa desta vez entre a Sé do Porto e a Catedral de Santiago de Compostela.

Rumando entre trilhos e picadas, vilas e montes e muita alegria interior foi desta forma que 27 elementos da Marinha levaram a cabo esta peregrinação que nos levou a terras galegas e a um lugar mítico como é o Campo de Estrelas, cheio de alegria e calor humano.

Depois de muitas fotos, furos, quedas e problemas de ordem técnica foi alcançado mais uma vez o objectivo a que nos



propusemos, sempre com o espírito de peregrino que nos identifica.

Por isso a manhã do dia 26 e já em Santiago, foi vivida por todos de forma muito intensa. “Arrepiei-me, quando em plena Catedral foi anunciado que estava presente também um grupo de peregrinos da Marinha Portuguesa”, confidenciou-me alguém.

A todas as entidades que nos ajudaram o nosso sentido obrigado.

SAJ T Lourenço
Esquadrilha de Submarinos

CAPITÃO-MOR DO MAR

Existem algumas divergências sobre a natureza desta posição hierárquica da Marinha. Porém, os factos que as permitem resolver, encontram-se na acção estratégica naval portuguesa no Índico, distinta da realizada no Brasil, onde o capitão de terra (governador) era, simultaneamente, capitão-mor do mar (comandante da armada).

As “Décadas da Ásia” de João de Barros, referem-se, repetidas vezes, aos capitães-mor do mar. Mencionam que, em Janeiro de 1513, era capitão-mor do mar em Malaca, Fernão Peres, e relatam uma polémica tida com Rui de Brito, capitão da fortaleza (capitão de terra), porque este pretendia assumir o comando da armada destinada a combater a esquadra de Pate Unuz. (*Décadas da Ásia*, Regia Of. Typ. 1777, Déc.2, Pt. 2, Liv. 9. Cap. 4, pp. 335 e 336).

João de Barros cita, ainda, António Pacheco, a quem o Governador da Índia, Lopo Soares de Albergaria, enviou a Malaca em 1515 para assumir o cargo de capitão-mor do mar (Déc.3, Pt. 1, Liv. 1. Cap. 1, p. 7). Antes de regressar a Portugal, Diogo Lopes de Sequeira nomeou interinamente Diogo Fernandes como

capitão-mor do mar, (Déc.3, Pt. 2, Liv. 6. Cap. 9, p. 83), até à chegada de Luís de Meneses. Em 1525 António de Lemos era capitão-mor do mar em Ceilão e Fernão Martins de Sousa em Malaca (Déc.3, Pt. 2, Liv. 9. Cap. 2, pp. 360 e 361). Em 1526 Luís Machado era capitão-mor do mar na costa de Goa (Dec.3, Pt. 2, Liv. 9. Cap. 3, p. 371). A partir de 1534 Martim Afonso de Sousa foi capitão-mor do mar na Índia.

Os capitães-mor do mar da Índia não tinham qualquer ingerência nos assuntos estratégicos de terra, embora possuissem plena jurisdição nas armadas sob seu comando. Porém, no Brasil a situação era distinta, porque o cargo de capitão-mor da armada de guarda-costa do Brasil era exercido, conjuntamente, com o comando terrestre (governador).

Esta diferença pode comprovar-se pelo alvará de 5 de Julho de 1526, que autoriza o regresso a Portugal de Pero Capico, onde o rei atribui a Cristovão Jaques o título de «governador das partes do Brasil», porque este exercia o comando em terra. Acresce que, como refere Max Justo Guedes, numa informação levantada nessa feitoria, em 2 de Novembro de 1528, a pedido de D. Rodri-

go, consta que o capitão-mor da armada de guarda-costa se chamava Cristovão Jaques. Nestas circunstâncias, dos documentos citados desprende aquele historiador que o mesmo indivíduo exercia, simultaneamente, os cargos de governador do Brasil e de capitão-mor da armada de guarda-costa, ou seja, era capitão de terra e capitão do mar (*História Naval Brasileira*, Vol. I, T. 1, p. 276).

O mesmo ocorreu com Martim Afonso de Sousa que, de acordo com o diário de navegação redigido por seu irmão Pero Lopes de Sousa, estava empossado dos dois cargos: «Na era de 1530, sábado 3 dias do mês de Dezembro, parti desta cidade de Lisboa, debaixo da capitania de Martim Afonso de Sousa, meu irmão, que ia por capitão de uma armada e governador da terra do Brasil».

Esta dualidade de funções existente no Brasil não se produziu no continente asiático. Por isso, é na Índia onde se encontra a verdadeira natureza da posição hierárquica de capitão-mor do mar.



António Silva Ribeiro
CALM

VIGIA DA HISTÓRIA

A LATITUDE

Acontece, por vezes, que a leitura de alguns documentos vem pôr em causa algumas daquelas certezas, de ciência certa, que julgamos deter.

O episódio que hoje se divulga e que se prende com o pretenso rigor da navegação efectuada pelos portugueses no início do século XVI é, quanto a mim, um claro exemplo.

Como é sabido uma das principais etapas das longas viagens para a Índia consistia na passagem do Cabo da Boa Esperança, passagem essa que, em geral, não era efectuada à vista de terra e que, no essencial, se baseava na conjugação dos seguintes factores, a observação da latitude, a estima da distância percorrida e a existência de sinais característicos, na circunstância o aparecimento de determinada espécie de aves a que chamavam mangas de veludo.

O resguardo que os pilotos davam na passagem do Cabo era o resultado da

avaliação que faziam sobre a respectiva posição e, com bastante frequência, reflectia o somatório dos erros na estima e, em especial, da determinação da latitude, única coordenada até então determinada a bordo.

Um dos participantes da armada da Índia de 1505, de que era capitão mor D. Francisco de Almeida, Pedro Fernandes Tinoco em carta escrita em Cochim, a 18 de Novembro de 1505, refere o seguinte⁽¹⁾:

“... quando veio o S. João nevou nas naus e foi o frio tamanho que, quando queríamos comer, ficávamos todos convertidos em rocins mancos e não tínhamos mãos para comer com elas ... e achei D. Francisco com muito mais (roupa do que o autor tinha vestida) ... na sua câmara bem cerrada e armada de tapeçaria com sapatos de feltro e sobre eles borzeguins e mais estava-se assando num braseiro ... e estivemos em 39° Sul⁽²⁾”

É de notar que, Pero Tinoco considerava que Pero Anes, o piloto mor da armada,

era um dos melhores oficiais que havia no mundo no seu ofício.

Não se pense que a situação relatada constitui caso único ou até extremo pois, entre muitos outros relatos semelhantes, também o padre Rudolfo Acquaviva ido para a Índia em 1578, na nau S. Gregório, escrevia que havia naus que iam um pouco mais avante a 40° ou 50° Sul encontrando muita neve e gelo e os dias tão curtos que só se podia cozinhar uma vez ao dia.



Com. E. Gomes

Notas:

¹ Escrita actualizada
² Note-se que o Cabo das Agulhas, ponta mais a Sul de África, se situa em menos de 35°S

Fontes: Torre do Tempo, Corpo Cronológico II Parte
Maço 10 Documento 73
Documento Índico Vol XI

O Testemunho do Marinheiro Domingos Botelho

Este ano, em férias e por um acaso do destino, visitei Idanha-a-Nova. Vila bonita e arranjada, onde apetece viver e respirar o seu ar honesto e saudável. Parece um pedaço de um Portugal antigo, esquecido. Numa das suas ruas encontrei uma placa cujo título - "PELA PÁTRIA PRESENTES!" - me chamou a atenção. Evocava dois filhos da terra mortos na Guerra do Ultramar, de entre os quais o Marinheiro Domingos Botelho - o herói desta história.

Portugal, ao contrário de quase todos os outros países da Europa, dos quais o Reino Unido é o paradigma, não tem a tradição de celebrar, digo melhor, recordar os que deram a vida pela pátria (... como adequadamente se apresentava na placa). Ora, naquele mesmo dia ouvi um discurso de um governante, muito seguro de si próprio, que dizia sucintamente que os militares "como os outros funcionários públicos" (citação absolutamente fiel), deviam sofrer as consequências da crise. Dias depois em editorial de um semanário, reputado e sério, o editorialista afirmava a incompreensão pelo facto de os militares "não aceitarem as condições impostas aos outros funcionários públicos" (nova citação absolutamente fiel).

É aqui que entra o Testemunho do Marinheiro Domingos Botelho. De certeza que, no dia em que partiu, não se considerava um funcionário público: pois toda a gente sabe que os funcionários públicos - sem desprimor para aquela honrosa classe - não pegam em armas para cumprir os superiores desígnios do país. De certeza, ainda, que as personalidades que o pretenderam homenagear, pelo descerramento da placa, não se terão referido a eles como funcionários públicos. Seria uma falta de cultura atroz e um desrespeito inaceitável, mesmo para quem só teve a quarta classe, quanto mais para ministros formados nas melhores universidades do país e do estrangeiro, ou ilustrados jornalistas conhecedores profundos da realidade nacional... Admito mesmo que se qualquer criança do ensino básico fizesse o mesmo erro, seria certamente corrigida...

Na verdade esta ignorância "generalizada" parece estranha, tão estranha que podemos até acreditar que é...propositada! Se

é certo que nem todos os militares abraçam o ideal do serviço comum à nação, também é certo que a maioria dos marinheiros sofre desconfortos e sofrimentos, que os médicos da Marinha bem conhecem. Não se exige, por exemplo, a um funcionário público que abandone mulher e três filhos, por meses ou anos, por vezes quase sem aviso prévio, para cumprir uma qualquer comissão numa das ilhas, num navio, ou até em lugares extremamente perigosos como o Afeganistão... Não se pede - concluiria certamente o honroso Marinheiro Domingos Botelho - a um funcionário público que dê a vida pela pátria... Esta "pequena" diferen-

çã clara do papel dos militares na sociedade. Se estão a mais, extingam-se as instituições militares. Se têm que ser reestruturados, proceda-se com dignidade. Se há sacrifícios a fazer, decerto que os militares os aceitarão... O que está errado, apresenta-se claro ao mais humilde marinheiro, é acarretar com uma imerecida culpa e estar sujeito a uma gritante ignorância nas palavras e nos actos...

A ingratidão é um dos piores defeitos da humanidade. Se pensarmos bem, no caso vertente, também se denota uma latente ingratidão. Ainda se lembrarão alguns que, para o mal ou para o bem, foram os militares que fizeram a revolução que possibilitou o

regime democrático, em que agora vivemos. Outro dado adquirido é que a ignorância educada é muitas vezes atrevida... tal como agora se tem visto... O Marinheiro Domingos representa de certa forma todas as contradições presentes no nosso país ao longo do tempo em relação à instituição castrense. Louvados quando são entendidos como necessários. Ignorados quando alguns admitem a sua não necessidade.

A Marinha Portuguesa é ainda uma carreira atraiçante para muitos. Apercebi-me rapidamente disso nas recentes inspecções



ça entre as profissões parece pouco perceptível à nossa classe dirigente, mas é clara aos humildes e simples de espírito: classe a que me honro de pertencer...

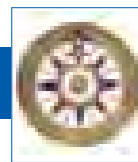
"Não há dinheiro" - é voz comum. Contudo, para mim e para muitos dos simples de espírito, dois factos estão perfeitamente claros. Se é evidente que existe depleção de dinheiros públicos (...o que terá que ser muito bem explicado, pois Portugal foi dos países que mais recebeu dinheiro para o desenvolvimento estrutural: "os fundos de adesão", como eram conhecidos), é também por demais evidente a ausência de culpados pela desastrosa gestão da coisa pública, que até aqui nos trouxe. Ora é nesta lógica que aparentemente se encaixam bem os militares. Basta pensar que é muito mais fácil culpar os "esbanjadores militares", do que apontar o dedo aos verdadeiros responsáveis, que - lamenta-se profundamente - são políticos...

O Marinheiro Domingos e todos os que envergando a farda, ao longo da História de Portugal, fizeram pela pátria o último sacrifício, exigem ao país actual uma definição

médicas para a admissão aos cursos da Escola Naval. Entusiasmei-me com a alegria jovial de alguns cadetes, que só os muitos jovens conseguem transmitir. "É por esse entusiasmo que este mundo ainda avança" - dizia-me um sensato camarada médico. Muitos vêm pela aventura, outros virão pela segurança. Todos, eles e elas, trazem paixão e ideias novas. A seiva de qualquer instituição viva.

Ainda bem que tenho a alegria de acreditar numa vida, para além da vida. Sinto assim, que lá de onde está o nosso falecido camarada me inspirou. De certo modo, e da única forma que consigo, este escrito completará a homenagem ao Marinheiro Domingos Botelho, que decerto tinha uma mãe, um pai e uma vida na bela vila de Idanha-a-Nova, que lhe foi amputada. Consigo mesmo imaginar o Sr. Marinheiro Domingos a sorrir... e sabe o raro leitor atento destas missivas, o sorriso vence tudo. Vence a ingratidão, a intriga e até a vulgar mentira...





PLANEAMENTO DE SESSÕES -2011-

Ciclo "A Cultura, a Imagem e a Divulgação do Mar"

4 OUT - "A Cultura do Mar em Portugal. Renovação."

VALM José Augusto Vilas Boas Tavares – Director da Comissão Cultural de Marinha

11 OUT - "A Imagem do Mar. Renovação"

Dr. João Falcato – Administrador do Oceanário de Lisboa
- "Corpo de Cadetes do Mar – Uma iniciativa do GAMMA"
Académico Rui Ortigão Neves

18 OUT - "A Divulgação do Mar na Juventude"

Dr. João Muñoz de Oliveira – Administrador do Colégio S. João de Brito

"Apresentação do Programa Kit do Mar"

Dra. Raquel Costa – Assessora na Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

25 OUT - "Investigação da Estrutura Termohalina dos Oceanos Usando Métodos Sísmicos"

Prof. Luís Meneses Pinheiro

8 e 9 NOV - XII Simpósio de História Marítima

Ciclo "Economia do Mar"

15 NOV - "O Hypercluster do Mar. Ponto de situação"

Eng. Fernando Ribeiro e Castro – Secretário-geral do Fórum Empresarial do Mar

22 NOV - "Actividades portuárias e revitalização dos portos portugueses"

Eng. Jorge Pinho d'Almeida - Administrador Delegado da PSA - Sines

29 NOV - "A economia do Mar. Áreas de maior potencial de crescimento"

Dr. José Poças Esteves – Sócio Gerente da SAER

06 DEZ - "Sir Julian Stafford Corbett: o Clausewitz da Estratégia Marítima"

(Reflexões no centenário da publicação de "Some Principles of Maritime Strategy")

Académico Luís Nuno Sardinha Monteiro

13 DEZ - "Revisitar a Diplomacia Naval"

Académico Victor M. B. e Lopo Cajarabille

20 DEZ- Sessão solene comemorativa dos Combates Navais da Índia-1961

Oradores a confirmar

QUALIDADE
KNOW-HOW
SEGURANÇA

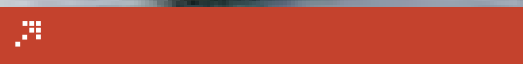
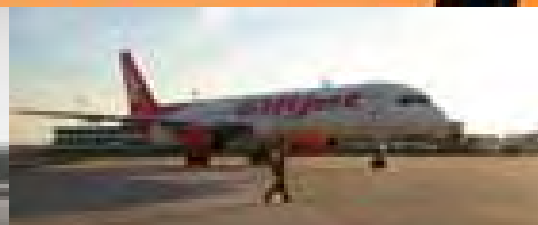
LISSA

AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, LDA.

Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826387 | (+351) 969826379 | (+351) 969826388

Fax: (+351) 217 59 68 48 • E-mail: lissa2@sapo.pt | lissa4@sapo.pt



O parceiro ideal para melhorar a segurança

Soluções para interceptação, identificação e contra medidas electrónicas

Sobreviver no "campo de batalha digital" é apenas possível através da utilização de uma tecnologia flexível. Seja o mais rápido e "inteligente" ao interceptar e analisar a multitude de sinais e informações para ter êxito na era da guerra de informação.

Assistimo-lo na resolução das suas tarefas complexas fornecendo todas as soluções de interceptação de sinais e guerra electrónica para pesquisa, detecção, análise e empastelamento de todos os sinais de comunicação.

www.rohde-schwarz.pt



ROHDE & SCHWARZ

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº144

TAPE OS JOGOS DE E-W PARA TENTAR CUMPRIR A 2 MÃOS

Norte (N)

♠ ♥ ♦ ♣
R D D A
9 5 5 R
8 4 3
2 2

Oeste (W)

♠ ♥ ♦ ♣
D V 9 8
V 10 7
10 7
6 6
5
3

Este (E)

♠ ♥ ♦ ♣
7 R V D
4 10 V
3 8 10
6 6
5

Sul (S)

♠ ♥ ♦ ♣
A A A 9
4 9 R 4
2 8 7
2 3

Ninguém vuln. S joga 3ST com a saída a ♠D. Apesar da boa pontuação das 2 mãos, só contamos 8 vazas rápidas face à distribuição dos ♠. Como deverá S jogar para encontrar a vaza que lhe falta?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº144

Para além dos ♠4-1 que S detecta logo na 3ª vaza ao bater o 2º ♠, temos ainda ♥R mal colocado, naipes que o carteador deve jogar a seguir partindo de pequena da mão, para tentar fazer a D e resolver o problema. Mais um contratempo e E faz ♥R atacando com ♠D, o que indica que não deverá ter mais ♠; faz o A e bate os restantes 3 ♦ para obrigar W a baldar mais 3 ♣; E ataca com ♣V, pega de R e joga ♥ para a mão metendo o 8 para W que faz de 10; a 4 cartas do fim, a posição será, portanto, W ♠V10 ♥V7 e S ♣A4 ♥A9, sendo as outras mãos sem interesse; W terá de jogar ♠ que S faz colocando-lhe a mão no mesmo naipe para ele se virar em ♠ e poder fazer as 2 vazas restantes, encontrando assim a tal 9ª vaza que lhe faltava.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema nº426

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

Horizontais: 1 - Uma das grandes ilhas do Japão e mais meridional; Província da China, na costa do mar Amarelo. 2 - Gostara muito; capital da Arábia Saudita. 3 - Cidade na Bélgica, capital da província de Numar; ir de fugida. 4 - Trino na confusão; cálculos aproximados. 5 - Pequeno poema da Idade-Média (inv); falta a primeira para ser sóbria. 6 - Impia. 7 - Peça de metal que se mete na boca das cavalgaduras para as governar; rio da Suíça. 8 - Detesta; pérola que se pesca em algumas ilhas do Brasil. 9 - Brade na confusão; acampamento ou povoação mourisca. 10 - Cidadão de Atenas, foi o principal acusador de Sócrates com Melito e Lícon; espécie de frigideira de metal. 11 - Cidade de Espanha, província de Sevilha; partícula negativa (pl).

Verticais: 1 - Cidade da Grécia (Trácia); grande ilha do Danúbio, a jusante de Viena, célebre pela passagem das tropas francesas em 1809, nas vésperas da batalha de Vagran. 2 - Magnetizar; é quase Dante. 3 - Relativo às mamas; fazer feridas em. 4 - Quatro de Ruivo; antiga máquina de guerra, para arrombar portas e muralhas. 5 - Aquele que arroteia. 6 - Antigo título turco dado aos oficiais superiores do exército otomano. 7 - Pequenas artérias. 8 - Falta uma para ser a Capital de Chipre; paraíso terreal de que fala a Bíblia. 9 - Apelido de actor, célebre, trágico, francês a quem Napoleão I dispensou especial afeição (1763-1826); cabo com que se marea a vela (náut); 10 - Graúdos; nome de um jogo de rapazes. 11 - Seara em estado de se ceifar; pouco densas.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 426

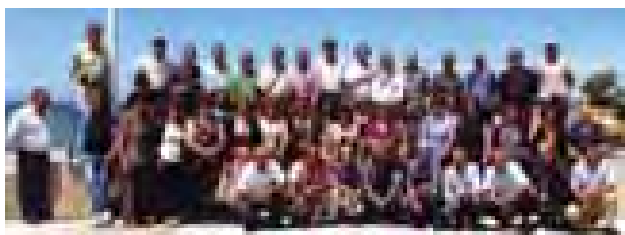
Horizontais: 1 - Ximo; Xantum. 2 - Amara; Riade. 3 - Namur; Toles. 4 - Tnair; Tesmos. 5 - Ial; Obria. 6 - Ateia. 7 - Freio; Aar. 8 - Odeia; Lempa. 9 - Bared; Aduar. 10 - Anito; Sertá. 11 - Utrera; Naos.

Verticais: 1 - Xanti; Lobau. 2 - Imanar; Dant. 3 - Mamal; Ferir. 4 - Orui; Ariete; IN. 5 - Arroteador. 6 - Bei. 7 - Arteriolas. Café. 8 - Niosia; 9 - Talma; Amura. 10 - Udeo; Sapato. 11 - Messe; Raras.

Carmo Pinto
1 TEN REF

CONVÍVIOS

"FILHOS DA ESCOLA" DE FEVEREIRO DE 1977



• No passado dia 11 Junho, realizou-se um almoço-convívio do 34º aniversário dos "Filhos da Escola" de Fevereiro de 1977 em Vila Praia de Âncora. O convívio decorreu com alegria e sã camaradagem. O próximo 35º Aniversário será realizado na Golegã.

"FILHOS DA ESCOLA" DE SETEMBRO DE 1964

• Os "Filhos da Escola" da incorporação na Armada de Setembro de 1964 comemoram o seu 47º aniversário no dia 8 de Outubro. O encontro conta com uma visita ao Grande Lago do Alqueva e Central Fotovoltaica da Amareleja, seguindo-se o almoço-convívio em Moura no "Restaurante o Ceheiro".

Para mais informações os interessados deverão contactar: Fernando Inácio, CMG - Res. Tel: 212 961 837 // 964 016 487; Manuel Raposo, SMOR - Ref. Tel: 212 536 280 // 964 044 289.

RECTIFICAÇÃO

Por lapso, na RA de Agosto, Pag. 34 - CONVÍVIOS, onde se lê **NRP COMANDANTE ÁLVARES CABRAL 20º ANIVERSÁRIO**, deverá ler-se **NRP ÁLVARES CABRAL 20º ANIVERSÁRIO**.

Na RA de Julho, Pag. 33 - CONVÍVIOS o Convívio que se realizou no dia 30 de Abril cujo título se lê **ALMOÇO DE RADIOTELEGRAFISTAS, DEVERÁ LER-SE "FILHOS DA ESCOLA" DE MARÇO DE 1961**.

NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

• VALM José Manuel Penteadó e Silva Carreira nomeado Presidente da Comissão do Domínio Público Marítimo • CMG José Carlos Miguel Picoito nomeado Chefe da Repartição de Militarizados e Civis da Direcção do Serviço de Pessoal • CFR Paulo Manuel Gonçalves da Silva nomeado Capitão do Porto de Viana do Castelo • CFR Ricardo Freitas Braz nomeado Comandante do NRP Vasco da Gama; CTEN FZ João Cardoso da Silva Caldeira nomeado Comandante da Companhia de Apoio aos Fogos • CTEN Pedro Miguel Rodrigues Alves Antunes de Almeida nomeado Comandante do NRP D. Carlos I • CTEN João Manuel Oliveira de Sousa Robalo nomeado Comandante do NRP João Roby • CTEN Luís Filipe da Conceição Duarte nomeado Capitão do Porto de Olhão • 1TEN José Alberto Batista Ventura nomeado Comandante do NRP Cacine • 1TEN Teotónio José Pires Barroqueiro nomeado Comandante do NRP Auriga • 1TEN Pedro Miguel Cordeiro Cavaleiro nomeado Comandante do NRP Bacamarte • 2TEN João Filipe Morais Braz nomeado Comandante do NRP Cisne • 2TEN João Miguel Rosado Gaspar nomeado Comandante do NRP Sagitário • 2TEN José Manuel Quintal Pereira nomeado Comandante do NRP Águia; 2TEN Liliana Margarida Moreira dos Santos nomeada Comandante do NRP Rio Minho • 2TEN Victor Manuel da Silva Santos nomeado Comandante do NRP Hidra • STEN STMEC Gonçalo Nuno Rodrigues de Vilas Boas Potes nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Santa-Cruz das Flores.

REFORMA

CTEN SEC José Augusto Fernandes Torres • 1TEN FZ Nuno José dos Santos Gervásio • SAJ FZ Rui Jorge Bento Estêvão • SAJ FZ Carlos Manuel Pereira dos Santos • 1SAR L António Lourenço Barreiro • 1SAR C Carlos Manuel de Almeida Tavares • 1SAR T António Júlio Dias Gil • CAB FZ Luís Miguel Estrela Raposo • CAB FZ José Lopes Quintas Fialho • CAB CM Pedro Miguel da Silva Ramos Coquenão Pires • CAB CCT Manuel Carlos Correia Ribeiro Brilhante • CAB CRO Luís Manuel Serrano Barradas.

FALECIDOS

• CMG REF Henrique Leão de Sousa Leitão • CMG REF Rui Francisco Corte Real Negrão • 2TEN OT REF Armando Garcia Zambujo • SMOR E REF José da Silva Mateus • SMOR M REF António Pereira Nunes • SCH CE REF José António Soares Mateus; SAJ M REF António Henriques Fernandes • SAJ H REF Silvério Maia Grou • SAJ A REF João Pinheiro Mourato; • SAJ REF João da Graça Marques • SAJ REF Fernando dos Anjos Gonçalves • SAJ REF Manuel José Pereira • SAJ TF REF Manuel da Silva Regatia • SAJ A REF Alberto das Neves Monsanto • SAJ FZ DFA REF Francisco Martins dos Reis • SAJ A REF Cândido dos Santos Nunes • 1SAR CM REF Quintino Alberto da Silva • 1SAR CM Francisco Manuel Bação Martins Oliveira • 1SAR A REF Miguel Pedro Coelho • 1SAR S REF José Francisco Lebre • CAB TFH REF José Maria Lopes • CAB FZ REF Manuel do Rosário Dias • CAB T REF Elísio Pais Nogueira • 2GRT REF António Caetano da Silva • 1GR DFA FZ REF Carlos Alberto Santos da Silva • Guarda 1ª QPMM APOS. António Janeiro Banaco; MAQ CHEF QPMM APOS Norberto José Miranda de Morais • FAROL CHEFE QPMM APOS Carlos de Assunção de Gouveia • PAT COSTA QPMM APOS José Nunes de Sousa.

CONVÍVIOS

CURSO "NUNO TRISTÃO"



• No âmbito das Comemorações do Cinquentenário da entrada na Escola Naval do Curso "Nuno Tristão" (NT), foi visitada a ETNA (Escola de Tecnologias Navais) no passado dia 25 de Junho.

A Marinha está de parabéns pela qualidade do ensino ali ministrado que permite formar militares altamente qualificados, tecnicamente proficientes, disciplinados e motivados para servirem a Marinha.

O Comandante da ETNA CMG Valentim Rodrigues, bem como os oficiais responsáveis pelos vários departamentos e gabinetes de formação, tiveram a gentileza de acompanhar o grupo visitante de "velhos marinheiros do NT" e de lhe ter proporcionado "briefings" e esclarecimentos complementares.

No final da visita, o sentimento geral foi de verdadeiro júbilo e de orgulho na Marinha que temos.

3ª GUARNIÇÃO NRP "JOÃO COUTINHO"



• Realizou-se no passado dia 7 de Maio, na Quinta da Luz, concelho da Lourinhã, o 7º almoço-convívio da 3ª guarnição (1974-1976) do NRP João Coutinho.

Estiveram presentes na comemoração do 36º Aniversário do "Adeus a Moçambique", 30 elementos da 3ª guarnição acompanhados de familiares e amigos, totalizando 76 pessoas.

XII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA " A FORMAÇÃO DA MARIINHA PORTUGUESA. DOS PRIMÓRDIOS AO INFANTE "

"A Academia de Marinha organiza, nos dias 8 e 9 de Novembro, o XII Simpósio de História Marítima, dando sequência ao que vem realizando, em anos alternados, ao longo de mais de duas décadas. Será tratado o tema genérico em título, segundo os três eixos temáticos, ou subtemas seguintes:

- "Navios e arte de Navegar",
- "Marinha de Guerra",
- "Portos e redes Comerciais",

Desafia-se os estudiosos e investigadores da nossa História Marítima

a realizarem trabalhos, a sistematizarem ideias e opiniões e a virem debatê-las, durante o Simpósio na Academia de Marinha.

Para mais informações os contactos da Academia de Marinha são os seguintes: 21 325 54 93 e 21 325 54 96, ou fax 21 342 77 83 ou por escrito para:

Academia de Marinha
Edifício da Marinha - Praça do Município
1100-038 LISBOA

E-mail: academia.marinha@marinha.pt

Navios Hidrográficos

5. O VAPOR GENERAL SILVÉRIO

Ao tempo em que na Costa de Portugal os trabalhos oceanográficos se realizavam com recurso aos iates “Amélia” havia necessidade de igualmente se proceder a estudos hidrográficos nos territórios ultramarinos pelo que era imprescindível, a fim de evitar demoradas deslocações, dispor para o efeito de meios navais ali regularmente localizados,

Em 1 de Junho de 1904 o vapor “General Silvério”, que se encontrava em funções no âmbito da Repartição das Obras Públicas de Lourenço Marques, passou ao serviço da Marinha para a realização de trabalhos hidrográficos. Tratava-se de um navio que tinha participado nos trabalhos de construção do Farol de Cockburn, situado na baía do porto de Lourenço Marques e inaugurado em 1 de Janeiro de 1901.

Deve o vapor “General Silvério” o seu nome ao ilustre Engenheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, nascido em Lisboa a 3 de Janeiro de 1827 que, entre outras funções, foi director das obras da Barra de Aveiro. Pertencia à Arma de Engenharia, tendo desenvolvido uma intensa actividade no domínio das obras hidráulicas, construção de estradas, pontes e caminhos-de-ferro, tendo sido o primeiro engenheiro português a aplicar o betão na construção dos arcos das pontes. A ele se deve a edificação da Capela de Nossa Senhora dos Navegantes, no Forte da Barra da Gafanha da Nazaré, Concelho de Ílhavo. Em 1897, foi promovido a General de Divisão e, no ano seguinte, dispensado temporariamente do serviço a fim de prestar uma comissão de serviço no Ministério da Marinha. Faleceu em Lisboa a 5 de Abril de 1910.

De acordo com documentação avulsa existente no Arquivo Histórico Geral de Marinha: *Em Março de 1904 determinou S. Ex.^a o Ministro em destacar 3 officiaes da Divisão Naval do Índico para bordo do vapor “General Silvério”, para os estudos acima mencionados, passando à Divisão Naval aquelle vapôr, que então passaria a fazer serviço na Província de Moçambique. Estes officiaes continuariam a vencer todos os abonos e a contar tirocínio, como se prestassem à divisão, além da gratificação que pela província lhes era abonada.*

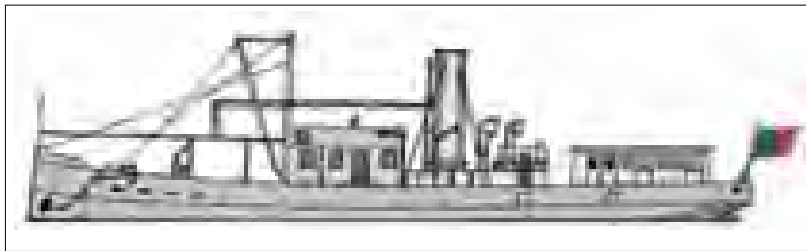
Em nota recebida pela Majoria General da Armada em 26 de Maio de 1904, a Direcção Geral da Marinha transmitiu o seguinte: *Comunica-se que S. Ex.^{cia} o Ministro em seu despacho de 25 do corrente, determinou que o vapor General Silvério seja considerado pertencente à Divisão Naval do Índico durante todo o tempo que estiver no serviço hydrographico de Quelimane, legalizando assim a contagem do tempo de serviço dos officiaes e praças da guarnição, e facilitando o (...) dos fornecimentos de bordo, devendo ser nomeado pelo Commandante da Divisão Naval o primeiro tenente Jaime Aurélio Wills d’Araujo, chefe da Missão, Commandante do mesmo navio. Finda a Commissão de hydrographia deve passar o vapor novamente à Província.*

Os trabalhos de hidrografia a bordo do vapor exigiam da parte do pessoal da Missão redobrados sacrifícios e exigências. Em 10 de Setembro de 1904, o seu Comandante enviou ao Comando da Esquadilha do Zambeze uma nota na qual dava conta do seguinte: *N’este navio, onde o serviço é bastante e especial como por exemplo para as praças o das observações de marés, convém (...) que não só saibam ler e escrever como sejam (...) de 1.^a ou 2.^a classe de comportamento...*

Neste navio esteve embarcado desde 6 de Julho de 1904 o então 2.^o tenente Sacadura Cabral, um dos pioneiros da Aviação Portuguesa, que assumiu o comando do vapor em 6 de Junho de 1905. Também o 1.^o tenente Almeida Carvalho apresentou-se a bordo em 3 de Julho, tendo mais tarde, nos anos cinquenta, sido dado o seu nome a um navio hidrográfico da Armada.

Apesar de se encontrar ao serviço da Marinha desde Março de 1904, a situação do navio permaneceu de certo modo indefinida até que em 8 de Outubro de 1906 o seu Comandante dirigiu-se ao Comandante da Divisão Naval do Índico, nos seguintes termos: *O Comandante e os dois tenentes (constantes das partes semanaes) da guarnição d’esto vapor, apresentaram-se na Secretaria Militar do Governo do Distrito de Quelimane após o conhecimento do decreto em que os transferiam para o serviço do Ultramar. O Commandante foi por decreto exonerado do comando do Berrio*

a fim de desempenhar o logar de chefe da missão hydrographica de Quelimane ou melhor, da missão de estudos da barra rio e porto de Quelimane sendo por determinação de Sua Excellência o Ministro nomeado para o comando do vapor Sil-



verio. Os dois tenentes apresentaram-se no vapor com guia da Divisão Naval e por determinação superior foram dados igualmente ao serviço da missão. O vapor que estava abandonado em Inhambane, armou-se por conta e despesa da Província expressamente para este serviço da missão, sendo a Divisão Naval quem tem fornecido o destacamento de marinha que tem tripulado o mesmo vapor. Parece que nunca ficou defenido se o navio estava incorporado nas forças da Divisão Naval, ou se declaradamente era um navio dependente da Província, onde expressamente tem prestado serviço e para cujo fim armou, ficando apenas dependente da Divisão o fornecimento e disciplina do pessoal que o guarnece. Depois de pôr em evidencia estes factos e notando que o destacamento do Corpo de Marinheiros continua sob a immediata dependência da Divisão, pede este commando lhe seja defenida a sua situação perante a Divisão, e dos tenentes e a relação entre elles e o commandante com as praças sob o ponto de vista disciplinar e outros que se prendem com esta situação anormal. Este pedido mereceu da parte do Comando da Divisão Naval do Índico o seguinte despacho: Está conforme.

Como navio hidrográfico, o “General Silvério” foi utilizado sobretudo na região de Quelimane. Iniciou a sua actividade hidrográfica em 19 de Junho de 1904, tendo largado desta localidade, feito escala na Ilha Pequena e no baixo Nilha e regressado a 1 de Julho. Continuou a prestar apoio à Missão Hidrográfica de Quelimane até 18 de Maio de 1908, data em que se considerou não reunir condições para continuar a ser utilizado nos trabalhos hidrográficos.

Apesar de terem existido antes outros navios que foram utilizados na realização de trabalhos hidrográficos nos territórios ultramarinos, como sucedeu com a canhoneira “Tavira” ou o vapor “Salvador Correia”, foi o “General Silvério” o primeiro navio a ser devidamente equipado com a finalidade de prestar apoio às missões hidrográficas.

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Navios Hidrográficos

5. O VAPOR GENERAL SILVÉRIO

