

The background of the cover is a photograph of the Sagres sailing ship, a three-masted schooner, on the water. The ship's hull is white with a dark stripe, and the name 'SAGRES' is visible in gold lettering. The deck is crowded with crew members in dark uniforms. Several flags are flying from the masts, including the Portuguese national flag (green and red with a yellow shield) and other maritime flags. The sky is clear and blue, and the water is a calm, light blue. The title 'REVISTA DA ARMADA' is printed in a large, bold, dark blue serif font across the top, with a white anchor icon integrated into the letter 'A'.

# REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 461 • ANO XLI

MARÇO 2012 • MENSAL • € 1,50

## ***SAGRES*** **50 ANOS COM A BANDEIRA DE PORTUGAL**

# Fotografias Antigas, Inéditas ou Curiosas

Construído nos estaleiros da *Blohm & Voss*, em Hamburgo, o atual navio escola *Sagres* foi lançado à água no dia 30 de outubro de 1937. Batizado como *Albert Leo Schlageter*, efetuou, ao serviço da *Kriegsmarine*, duas grandes viagens de instrução, em 1938 e 1939. Com o início da Guerra, foi mantido, conjuntamente com os outros dois navios irmãos, atracado em Kiel. No início de 1944 voltou a navegar com cadetes alemães, tendo colidido com uma mina no mar Báltico a 14 de novembro desse ano. Terminada a Guerra, o navio coube aos Estados Unidos, tendo-se mantido atracado em Bremerhaven até 1948. No dia 3 de julho desse ano foi cedido ao Brasil a troco de 5.000 dólares, seguindo a reboque para o Rio de Janeiro. Incorporado a 27 de outubro de 1948 na Marinha do Brasil com o nome *Guanabara*, navegou com a bandeira do Brasil até 21 de julho de 1959, altura em que concluiu a última navegação. Durante estes onze anos efetuou inúmeras viagens de instrução com os cadetes da Marinha do Brasil e com os alunos do Colégio Naval, tendo percorrido cerca de 65 000 milhas.

A venda do navio a Portugal concretizou-se a 10 de outubro de 1961, na cidade do Rio de Janeiro, pelo preço simbólico de 150.000 dólares, à época 4500 contos. O objetivo era substituir a antiga *Sagres*, que se encontrava, na altura, já muito degradada. A 8 de fevereiro de 1962 teve lugar a cerimónia de incorporação na Marinha Portuguesa como navio-escola *Sagres*, dia em que o então Capitão-tenente Silva Horta (1920-2012) assumiu o comando do navio, depois de haver sido o último comandante da antiga *Sagres*.

Dos 75 anos que celebra no próximo dia 30 de outubro, o navio leva já 50 ao serviço da Marinha Portuguesa, efeméride que foi assinalada a bordo no passado dia 8 de fevereiro. Em mais de 150 viagens realizadas com a bandeira de Portugal, o navio-escola *Sagres* cumpriu 6 267 dias de missão (17 anos fora de Lisboa), navegou mais de 93 800 horas (10,7 anos no mar), percorreu 580 540 milhas (26,8 voltas ao mundo) e visitou 166 portos estrangeiros em 60 países! Já efetuou três voltas ao mundo, sendo que durante a última (2010) cruzou por quatro vezes a linha do Equador e dobrou, pela primeira vez, o mítico cabo Horn.

1 Da esquerda para a direita podem ver-se atracados em Kiel os três navios irmãos então pertencentes à *Kriegsmarine*, o *Gorch Fock* (posteriormente *Tovarich*), o *Horst Wessel* (atual *Eagle*) e o *Albert Leo Schlageter* (atual *Sagres*).

2 Formatura de cadetes para rendição do quarto a bordo do *Guanabara*.

3 O NRP *Sagres* no cabo Horn.

CFR António Manuel Gonçalves  
Membro do CINAV



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 461 • Ano XLI

Março 2012

**Diretor**

CALM EMQ

Luís Augusto Roque Martins

**Chefe de Redação**

CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

**Redação**

1TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

**Secretário de Redação**

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, Redação e Publicidade**

Revista da Armada

Edifício das Instalações

Centrais da Marinha

Rua do Arsenal

1149-001 Lisboa - Portugal

Telef: 21 321 76 50

Fax: 21 347 36 24

**Endereço da Marinha na Internet**

<http://www.marinha.pt>

**e-mail da Revista da Armada**

[revista.armada@marinha.pt](mailto:revista.armada@marinha.pt)

**Paginação eletrónica e produção**

Página Ímpar, Lda

**Tiragem média mensal:**

4500 exemplares

**Preço de venda avulso: € 1,50**

Revista anotada na ERC

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



Foto  
SAJ L Carvalho

ANUNCIANTES:  
ALM - OFTALMOLASER; LISSA - AGÊNCIA DE DESPACHOS  
ETRÁNSITOS, Lda.; ROHDE & SCHWARZ, Lda.

## SUMÁRIO



# 4

Diplomacia Naval



# 8

Navio-Escola Sagres  
Conceção teutónica, tèmpera tropical  
e embaixador luso



# 14

Almirante Henrique da Silva Horta

FOTOGRAFIAS ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS	2
A COMANDAR A SAGRES 50 ANOS DEPOIS	6
COMEMORAÇÕES DOS 50 ANOS DA SAGRES AO SERVIÇO DE PORTUGAL	7
RECORDAÇÕES DA SAGRES	11
SAGRES. OS PRIMEIROS ANOS	12
NRP SAGRES 50 ANOS, 50 EFEMÉRIDES	18
CINQUENTENÁRIO DO NRP SAGRES COM BANDEIRA DE PORTUGAL	20
A MARINHA DE D. SEBASTIÃO (28)	22
REDESCOBERTA DA RIBEIRA DAS NAUS	23
ACADEMIA DE MARINHA	24
DIVULGAR O PATRIMÓNIO	26
CORVETA MISTA "SÁ DA BANDEIRA"	27
PORTUGAL GANHA CANDIDATURA À ORGANIZAÇÃO DO CONGRESSO INTERNACIONAL DE MUSEUS MARÍTIMOS EM 2013 / PROTOCOLO ENTRE A MARINHA E O CENTRO UNESCO CIÊNCIA, ARTE E ENGENHO	28
HIERARQUIA DA MARINHA 14 / VIGIA DA HISTÓRIA 41	29
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (11)	30
NRP ZAIRE COMEMOROU 40 ANOS	31
QUARTO DE FOLGA / AVISO	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	CONTRACAPA

# A DIPLOMACIA NAVAL

**D**iz-se, e é verdade, que as Forças Armadas em tempo de paz preparam-se para a guerra. Mas esta não é a verdade toda, e, para as Marinhas, nem sequer chega a ser meia verdade, porque as Marinhas têm muitas outras tarefas a desempenhar em situações aquém da guerra.

É sabido que uma das funções principais das Marinhas com componentes oceânicas é o apoio à política externa dos respetivos Estados.

A política externa é constituída por um conjunto de linhas de ação política desenvolvidas fora das fronteiras territoriais de um Estado e que têm como finalidade a defesa e a realização dos seus interesses, através da concretização dos objetivos, definidos num programa de governo<sup>1</sup>.

A diplomacia, faz parte dos instrumentos pacíficos da política externa, corporizando o relacionamento normal entre os Estados. Todavia, pode assumir aspetos relativamente coercivos, sem emprego efetivo da força. Estão neste caso as ameaças, a dissuasão, a exibição ou a sugestão da força.

Podemos deduzir que a diplomacia naval corresponde ao conjunto de funções exercidas por forças

navais tendo em vista o apoio às ações da política externa do Estado, mas excluindo o conflito armado. Nestas circunstâncias, não estão incluídas, em princípio, a fiscalização e controlo de águas jurisdicionais, já que estas não se enquadram na política externa do Estado.

Quais são os objetivos gerais da diplomacia naval?

Fundamentalmente, procura influenciar outros governos, utilizando meios navais, sem intenção ou previsão de iniciar um conflito armado. Pretende-se assim obter respostas desejadas de outro Estado, sem aplicação efetiva da força.

De facto, a diplomacia naval utiliza um conjunto de subtilidades que correspondem a sinais propositadamente feitos para transmitir uma determinada mensagem que deve ser entendida pelo destinatário.

Os diferentes significados podem ser dados pela dimensão e comportamento das forças navais empregues. Um simples navio ou uma grande força naval. Qual a composição da força. Inclui ou

não submarinos, meios aéreos e forças de desembarque. Aproxima-se de terra ou mantém-se afastada. Faz exercícios e de que tipo. Envolve-se ou não em provocações. Que áreas pode controlar. A lista poderia continuar, mas os exemplos são suficientes para ilustrar uma diversidade de mensagens.

A diplomacia naval pode ser o instrumento para um conjunto alargado de pretensões políticas, tais como:

- Aumentar a capacidade de negociação
- Apoiar aliados ou outros Estados
- Disputar influências nas alianças ou organizações internacionais
- Projeta uma imagem favorável no exterior
- Demonstrar interesse em aconteci-

cançar os objetivos, progredindo centenas de milhas por dia.

- **Projeção de força em terra**, quer dizer que podem projetar poder a grande distância das bases, não só através das armas próprias, com também pelo desembarque de forças de fuzileiros ou outras. O binómio navios / fuzileiros sai valorizado.

- **Liberdade de ação**; face à liberdade de movimentação no mar, podem aproximar-se de regiões costeiras sem violar a lei internacional e sem comprometer, em cerca de 2/3 do mundo.

- **Autonomia**, na medida em que os navios maiores são auto-suficientes e podem manter as suas capacidades por longos períodos. A utilização de navios reabastecedores e de apoio pode incrementar a



Foto CFR António Gonçalves

permanência na zona de operações para muitos meses.

- **Simbolismo**, porque os navios de guerra representam os respetivos países e constituem território nacional em qualquer parte do mundo, arvorando bandeira e estando sujeitos à disciplina militar, estando o seu comportamento limitado por regras de empenhamento definidas em vários escalões de autoridade do Estado, consoante os casos.

O exercício concreto da diplomacia naval

assume as mais variadas e sofisticadas ações, sendo bem conhecidas, na sua maior parte. Indicam-se a seguir as mais frequentes.

- Prestar assistência naval pacífica.

As forças navais possuem um conjunto de aptidões que as torna especialmente adequadas para o exercício na diplomacia, no contexto que se vem descrevendo. A utilização de forças terrestres ou aéreas implica normalmente uma escalada do conflito, em função da conexão imediata com o território. De facto, as forças terrestres e aéreas, pela forma de atuação, ou violam a soberania sobre o território de outrem, ou provocam alarme pela sua concentração nas proximidades.

Das aptidões específicas das forças navais no quadro da diplomacia, que são bastantes, podemos salientar as seguintes:

- **Versatilidade**, que significa a adaptação fácil a qualquer tipo de tarefa, sem necessidade de se reorganizarem (evento social, ajuda, influência, coação...)

- **Mobilidade**, ou seja, a capacidade de movimentação e concentração de forças, a fim de atingir a melhor posição para al-

val assume as mais variadas e sofisticadas ações, sendo bem conhecidas, na sua maior parte. Indicam-se a seguir as mais frequentes.

A presença naval é talvez a mais comum das aplicações. Pode ter muitos significados desde o apoio a compromissos até exatamente o contrário. O empenhamento em algo ou a associação a alianças ou coligações são expressões vulgares da presença.

As demonstrações de força têm graus de visibilidade que vão desde a simples ostentação de capacidades até aos incidentes de pequena monta, podendo atingir o nível de dissuasão nuclear.

As ações com um propósito específico, dependem da situação concreta, mas apresentam graus de intensidade que começam na ação humanitária, passam pelas operações de apoio à paz e acabam no envolvimento das crises.

As operações de recolha de informações estão sempre presentes em qualquer ação de diplomacia naval, mas podem

ser desenhadas para objetivos específicos. Todos sabem que o que se observa de interesse em terra ou no mar é sujeito a relatórios e análises. Os meios de guerra eletrónica moderna e a combinação com uma panóplia imensa de fontes de informação podem produzir resultados surpreendentes. Por outro lado, a observação visual e o contacto com meios navais, infraestruturas e pessoas, são elementos precisos de informação, quando convenientemente trabalhada.

A cooperação naval técnico-militar é uma forma de diplomacia que vai muito para além de atividades de formação. As relações de boa vontade e a abertura para cedência de meios e negócios mutuamente vantajosos, bem como a continuidade de relações, são aspetos a ter em conta.

As visitas de rotina aos portos, para reabastecimento ou descanso de guarnições podem ser aproveitadas para cultivar amizade, causar impressões positivas e melhorar a imagem. Os programas das visitas podem contemplar visitas a entidades importantes e organização de eventos que provoquem interação com a sociedade local.

As visitas políticas absorvem as vantagens das visitas de rotina, mas destinam-se a promover influência, pelo que implicam uma comunicação mais intensa com os poderes instituídos e a população locais. O acompanhamento de visitas de Estado e a participação em celebrações nacionais são exemplos de visitas políticas. A participação em exercícios, a abertura dos navios a visitas, a organização de eventos desportivos e culturais, as recepções formais a bordo, os discursos proferidos, a promoção de ideias favoráveis, etc, fazem parte da organização do programa.

O que antecede traça um retrato da diplomacia naval clássica, que está consolidada há muitos anos e que no seu extremo mais coercivo corporizava a chamada diplomacia da canhoneira, porque utilizada essencialmente a ameaça como percepção de agressão iminente, para obter ganhos políticos.

Os tempos modernos não invalidaram a diplomacia naval clássica, embora tornassem menos aceitável a diplomacia da canhoneira na sua forma mais explícita.

No mundo atual a ligação do mar à economia mundial é bem expressa pelo facto de mais de 90% das mercadorias circularem pela via marítima e a tendência não cessa de aumentar. A globalização e a conseqüente interdependência de todos os Estados, está baseada na garantia da normalidade do tráfego marítimo. Por outro lado, as indústrias e boa parte do comércio internacional tornaram-se muito vulneráveis a atrasos e interrupções de fornecimentos, pois a cadeia logística funciona sob o princípio de entregas em volume suficiente e em tempo ("just enough and just in time"), de modo a permitir maior eficiência, em razão do menor custo.

Em paralelo, agravaram-se uma série de ilícitos no mar com repercussões em terra, nomeadamente a imigração ilegal por via marítima e a criminalidade transnacional com grande expressão no narcotráfico. Simultaneamente, o terrorismo internacional passou a ser uma preocupação para as atividades marítimas e a pirataria ressurgir em vários pontos do globo, com realce para a zona do corno de África.

As Marinhas foram chamadas para criar e manter estabilidade, iniciando-se uma nova era na diplomacia naval. De facto, de acordo com um entendimento praticamente consensual referido nos primeiros parágrafos deste texto, as funções de fiscalização e controlo de águas jurisdicionais não se enquadravam na diplomacia naval, pois não estavam relacionadas com a política externa do Estado.

Todavia, o que se verifica na atualidade é que são atribuídas às Marinhas missões de fiscalização e controlo em águas jurisdicionais de outros, para combater a criminalidade internacional. Essa faculdade tem sido dada com o acordo do Estado Costeiro, como já aconteceu em várias partes do mundo e até em Cabo Verde, com a participação de uma corveta portuguesa.

No combate à pirataria, o envolvimento de várias forças navais na costa da Somália e regiões próximas foi legitimada por uma resolução das Nações Unidas. Isto porque estava em causa o interesse comum na normalidade do tráfego marítimo, numa área onde circulam navios com materiais particularmente importantes.

Outra novidade da diplomacia naval moderna foi a necessidade da cooperação internacional. Para combater eficazmente as ameaças que se intensificaram no mar, os Estados rapidamente perceberam que não podiam garantir um grau aceitável de segurança no mar de forma isolada, por maiores que fossem as suas capacidades.

Para além das forças combinadas nos casos mais graves, a cooperação internacional passa pela partilha de informações relativas ao conhecimento situacional marítimo e por um elevado número de acordos de cooperação assinados. A legislação internacional e importantíssima ação da Organização Marítima Internacional contribuíram também para o ambiente de colaboração, a que aderiram praticamente todos os países estruturados.

Sem pretender esgotar o assunto, que é muito vasto, afigura-se útil focar ainda dois aspetos da diplomacia naval, não muito conhecidos.

Um deles, que talvez se pudesse designar por diplomacia naval económica, tem a ver com a utilização de meios navais para divulgar as próprias construções em estaleiros nacionais, bem como equipamentos da indústria de defesa. Nada melhor do que mostrar os navios e equipamentos em países que sejam potenciais compradores. As explicações detalhadas e

até o embarque de especialistas que possam observar "in loco" a operação e funcionamento de sistemas, é insubstituível como forma de promoção. No caso Português, julga-se que existe um mercado para patrulhas costeiras e oceânicas de fabrico nacional, como houve para os sistemas integrados de comunicações, que não teriam tido sucesso se não fossem montados em navios da Marinha Portuguesa. Por outro lado, os navios podem promover muitos outros produtos nacionais no estrangeiro. Os vinhos e conservas já fazem parte da habitual, mas o N.E. "Sagres", em recente viagem à volta do mundo, levou uma pequena exposição de mobiliário português.

O outro, que poderia ser eventualmente designado por diplomacia naval científica, relaciona-se com as capacidades ligadas às ciências do mar, nomeadamente a hidrografia e a oceanografia. São muitas as possibilidades de cooperação com países muito necessitados de apoio nestas áreas e designadamente os países africanos de expressão portuguesa. A produção ou atualização de cartas náuticas é uma atividade inesgotável e os estudos conducentes ao alargamento das respetivas plataformas continentais constituem outro exemplo atual de cooperação. Mas, existe uma infinidade de possibilidades relativas ao desenvolvimento do litoral, assinalamento marítimo, formação científica especializada, etc.

Em suma, a diplomacia naval é um instrumento do poder político que pode contribuir muito para se atingirem objetivos político-estratégicos, mesmo em zonas afastadas e constitui um dos modos de rentabilização dos meios combatentes em tempo de paz. Tem ainda a vantagem de apresentar sempre um certo grau de dissuasão, ainda que na forma latente.

Cabe aqui referir que o modelo de Marinha Equilibrada adotado pela Marinha Portuguesa, ao preferir uma diversidade de capacidades em vez de se concentrar em funções muito especializadas, ajusta-se bem às vantagens de se possuir uma componente oceânica relevante, mesmo que não tenha a dimensão que seria a mais adequada aos interesses de Portugal no mar.

Duas breves conclusões, mas da maior importância, na perspetiva do autor, para a relação do país com a sua Marinha:

- Torna-se necessário compreender a subtilidade da diplomacia naval e a sua enorme abrangência;

- Face à utilidade dos meios navais como instrumento diplomático, devem ser aproveitadas todas as ocasiões propícias para a sua utilização.



Victor M. B. Lopo Cajarabille  
VALM

Nota

<sup>1</sup> Definição do Prof. Doutor Victor Marques dos Santos

# COMANDAR A SAGRES

## 50 ANOS DEPOIS

O navio-escola *Sagres* – grande herdeiro dos princípios cultivados pelo Infante D. Henrique na mítica Escola da Sagres – é muito justamente considerado o navio mais simbólico da Marinha Portuguesa e, mesmo, de Portugal. Todavia, esta lenda que se foi formando em torno da *Sagres* não apareceu de forma espontânea, antes foi crescendo na exacta medida dos feitos do navio e das sucessivas guarnições, no cumprimento das suas três principais missões: como *Escola de Mar* (formando os cadetes da Escola Naval), como *Embaixador Itinerante* (levando a bandeira de Portugal e as cruces de Cristo aos quatro cantos do Mundo e aos portugueses da diáspora) e como *promotor da maritimidade* (aproximando os portugueses do Mar e recordando-lhes a sua história marítima).

Relembro, por isso, alguns dos feitos do navio, nestes primeiros 50 anos que leva com a bandeira portuguesa:

- 6267 dias de missão fora da BNL – correspondentes a mais de 17 anos em missão;
- 93 885 horas de navegação – correspondentes a 10,7 anos ininterruptamente a navegar;
- Cerca de 580 540 milhas navegadas – equivalentes a 26,8 voltas ao Mundo;
- 60 países estrangeiros visitados;
- 166 portos estrangeiros visitados pelo menos uma vez.

Estes números ajudaram a construir a lenda em que se tornou o navio-escola *Sagres*, que muito deve à dedicação, ao esforço e à abnegação de um conjunto extraordinário de comandantes – em que nunca é demais destacar o lugar cimeiro ocupado pelo, agora saudoso, Vice-almirante Henrique da Silva Horta – e de sucessivas guarnições de oficiais, sargentos e praças que souberam honrar o navio e o legado dos seus antecessores, dando-lhe o melhor de si. É por isso que, comandar o navio-escola *Sagres* – 50 anos após ter sido integrado na Marinha Portuguesa e colocado ao serviço de Portugal – é, ao mesmo tempo, uma tarefa fácil e difícil.

Fácil, pelo legado, material e imaterial, deixado pelas suas guarnições, que foram cimentando o prestígio do navio, missão após missão. Um legado caracterizado pelo *talent de bien faire*, que era justamente a divisa do Infante D. Henrique, patrono do navio e com toda a propriedade a sua figura de proa.

Difícil, pelo ónus desse mesmo legado, que reivindica uma dedicação constante no sentido de preservar e, simultaneamente, engrandecer essa mesma herança, material e imaterial. Isso faz com que o distintivo de comando do Comandante do NRP *Sagres* seja, seguramente, dos que mais pesam em toda a nossa Marinha!

Comandar a *Sagres* é, por conseguinte, receber um dos símbolos de Portugal e ser capaz de o legar, algum tempo depois, desejavelmente mais valorizado e mais engrandecido, *HONRANDO SEMPRE A PÁTRIA QUE NOS CONTEMPLA* – pois todos os comandantes passam, mas a *Sagres* há-de perdurar – para sempre!



Nuno Sardinha Monteiro  
Comandante do NRP *Sagres*

# Comemorações dos 50 anos da *Sagres* ao serviço de Portugal

No âmbito das comemorações dos 50 anos do NRP *Sagres* sob bandeira portuguesa, o navio esteve atracado no cais de Alcântara, em Lisboa, entre 3 e 13 de fevereiro. Nesse período, recebeu a bordo dezenas de milhares de visitantes e participou em diversos eventos e actividades.

Esta missão teve início em 3 de fevereiro de 2012 com a largada da *Sagres* da Base Naval de Lisboa pelas 1400, embarcando o VALM Comandante Naval, o CALM Comandante da Flotilha, o CALM Tavares de Almeida do Gabinete do CEMA, algumas entidades civis que, a convite da Marinha, se associaram às comemorações do aniversário do navio e diversos órgãos de comunicação social.

Após sair do Canal do Alfeite, a *Sagres* guinou para estibordo para “ganhar barlavento” e iniciou o frenético ritual para içar e caçar todo o pano – a “faina geral de mastros” – onde participam todos os 139 elementos da guarnição. Como resultado, depois de alguns minutos, todo o esplendor do navio foi orgulhosamente libertado e a *Sagres*, engalanada com todo o pano içado e caçado, sulcou o Tejo, convidando a população a prestar-lhe a devida homenagem por cinco décadas ao serviço do País, formando homens e marinheiros e levando um pedaço de solo pátrio aos Portugueses que povoam os quatro cantos do mundo.

Após atracar no cais de Alcântara, o navio ultimou todos os preparativos para abrir a visitas logo no dia seguinte, 4 de fevereiro, tendo a população, seduzida e cheia de orgulho, comparecido à chamada: só no primeiro fim-de-semana, cerca de 8 mil pessoas visitaram o navio.

No dia 7 de fevereiro foi transmitido a partir de bordo, em direto para todo o mundo, entre as 1540 e as 1800, o programa “Portugal no Coração”, da RTP1. Importa referir que esta transmissão televisiva foi totalmente dedicada à comemoração dos 50 anos da *Sagres*.

O dia seguinte começou cedo, às 5 da manhã, com a transmissão em direto a partir do navio do programa “José Candeias”, da Antena 1. Ainda nesse dia, 8 de fevereiro, ocorreu a bordo a cerimónia comemorativa dos 50 anos sob bandeira portuguesa, presidida pelo Ministro da Defesa Nacional. No

âmbito desta cerimónia, foi descerrada uma placa comemorativa, colocada a vante do mastro grande. A esta placa foi intencionalmente cortado o canto superior direito, com a intenção de o reproduzir e entregar às pessoas, que são o elemento que transforma a chapa do casco num navio pronto a servir o

Na tarde do dia 9, a Marinha e a Comissão Vitivinícola Regional da Península de Setúbal, apresentaram a bordo da *Sagres* uma edição especial de vinhos, comemorativa dos 50 anos da *Sagres* ao serviço de Portugal e dos 75 anos do *Creoula*. Um tinto reserva, um tinto, um branco e um moscatel roxo constituem esta edição singular, que homenageia estes dois emblemáticos veleiros.

Para encerrar o período de comemorações, em 12 de fevereiro ao final da tarde, a Banda da Armada proporcionou um concerto no cais a várias centenas de pessoas, que contou com a participação de Vitorino, o qual apresentou publicamente a “Marcha da *Sagres*”, interpretando-a conjuntamente com alguns elementos da guarnição do navio. No fim do concerto, seguiu-se o jantar de ex-comandantes a bordo, oferecido pelo ALM CEMA.

Durante o período de abertura a visitas, a *Sagres* recebeu cerca de 35 000 pessoas. Destas, mais de 20 000 foram crianças e jovens, através das suas escolas ou no âmbito da iniciativa Passaporte Escolar, patrocinada pela Câmara Municipal de Lisboa. Além disso, milhares de pessoas, no País e no mundo, puderam visitar virtualmente o navio e conhecer a sua guarnição, através dos órgãos de comunicação social. De facto, dezenas de entrevistas e reportagens ilustraram este aniversário nas televisões, nas rádios, nos jornais e em sites de notícias online, numa cobertura mediática que esteve à altura do interesse dos milhares de portugueses e estrangeiros que não puderam vir a bordo.

Após 50 anos a navegar sob bandeira portuguesa a *Sagres* percorreu mais de 580 000 milhas náuticas, o que lhe permitiria “navegar” até à Lua e voltar ou dar 27 voltas ao mundo. Esteve 17 anos com missão atribuída, navegou durante mais de 93 000 horas e visitou 60 países diferentes. Contudo, mais importante do que tudo isto, são os milhões de visitantes que recebeu em todo o mundo e os milhares de cadetes da Escola Naval que desde 1962, embarcam nesta aventura e complementam a sua formação marinheira e humana naquele que é, seguramente, o mais emblemático navio-escola do mundo.



Foto CAB FZ Carmo

Foto SAJ L Canellho

Colaboração do COMANDO DO NRP SAGRES

# Navio-escola *Sagres*

## Conceção teutónica, ténpera tropical e embaixador luso

Depois de haver servido os propósitos germânicos (1937-1945), o navio recuperou fôlego, durante pouco mais de uma década (1948-1961), no ambiente tropical do país irmão, antes de encetar novo rumo ditado pelos hábeis marinheiros portugueses (1962). Contas feitas, dos 75 anos que cumpre no próximo dia 30 de outubro, o NRP *Sagres* leva cinco décadas de relevantes serviços prestados a Portugal, à Marinha Portuguesa e aos portugueses que se encontram espalhados pelo mundo.

O *Albert Leo Schlageter*, terceiro navio da classe *Gorch Fock*, foi encomendado no dia 2 de dezembro de 1936 aos estaleiros *Blohm & Voss*, em Hamburgo. A sua construção teve início a 15 de julho do ano seguinte e foi lançado à água três meses e meio depois, no dia 30 de outubro.

Depois de nos primeiros dias de fevereiro de 1938 ter efetuado no rio Weser e na baía de Kiel as provas de mar, foi aumentado ao efetivo dos navios da *Kriegsmarine* (Marinha de Guerra) no dia 14 desse mês. Teve como primeiro comandante o *Fregattenkapitän* Bernhard Rogge (1899-1982), que anteriormente havia comandado o *Gorch Fock*, primeiro navio da classe, e que mais tarde ostentou o nome *Tovarisch*, primeiro sob bandeira da União Soviética e, posteriormente, ucraniana.

Concluídas as provas, o *Albert Leo Schlageter* largou de Brunsbüttel, no dia 20 de março de 1938, para a primeira viagem de instrução com cadetes da *Kriegsmarine*. Sob intenso nevoeiro, colidiu, três dias mais tarde, com o navio-vapor mercante inglês *Trojan Star*, propriedade da *Blue Star Line*, quando cruzava o estreito de Dover. Deste acidente resultaram inúmeras avarias, nomeadamente ao nível do gurupés e do aparelho. Rebocado até Dover, onde fundeou nessa noite, seguiu no dia seguinte, pelos próprios meios, para Hamburgo, dando novamente entrada no estaleiro onde, no mês anterior, havia sido concluída a sua construção e aprontamento.

Terminadas as reparações nos estaleiros da *Blohm & Voss*, a 11 de abril o navio largou de Hamburgo para aquela que veio a ser, de facto, a sua primeira viagem de instrução, fazendo escala nos portos de Santa Cruz de Tenerife, nas ilhas Canárias, e Port of Spain, no arquipélago de Trinidad e Tobago, antes de regressar à Alemanha, numa única tirada feita pelo norte da Escócia.

A 5 de abril do ano seguinte largava de Wilhelmshaven para a segunda e última grande viagem antes de começar a guerra. Visitou novamente o porto de Santa Cruz de Tenerife e ainda Recife, no Brasil, cruzando, pela primeira vez, a linha do Equador, no dia 8 de maio. Pouco depois de concluir esta navegação, e porque entretanto eclodira o conflito, a *Kriegsmarine* optou por manter o *Albert Leo Schlageter* atracado em Kiel, conjuntamente

com os outros navios irmãos, ministrando a bordo aulas de navegação e de marinaria.

Quatro anos volvidos, e considerando-se que faltava treino de mar aos jovens oficiais da *Kriegsmarine*, em janeiro de 1944 o *Albert Leo Schlageter* foi de novo colocado a navegar, até porque, por essa altura, o Báltico era tido como relativamente seguro para a

reparações de que carecia, desconhecendo-se ao certo se, entretanto, terá feito outras viagens. Na última fase da guerra foi em boa hora transferido para Flensburg, decisão que terá evitado a sua perda, uma vez que a cidade de Kiel, a base naval e os navios que aí se encontravam atracados e fundeados, foram destruídos pelos bombardeamentos aliados nos últimos dias do conflito.

Terminada a guerra, os quatro veleiros da *Kriegsmarine* (*Gorch Fock*, *Horst Wessel*, *Albert Leo Schlageter* e *Herbert Norkus*), foram, conjuntamente com os demais navios alemães, divididos em três lotes de idêntico valor, com a finalidade de serem repartidos pelos vencedores (Estados Unidos, União Soviética e Reino Unido), na sequência das reuniões que tiveram lugar em Berlim. Após algumas vicissitudes próprias da conjuntura em que decorreram as conversações, coube aos norte-americanos o lote onde se encontravam, entre outros, o couraçado *Prinz Eugen* e os veleiros *Horst Wessel* e *Albert Leo Schlageter*.

O *Horst Wessel* tornar-se-ia, em 1946, o navio-escola da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG) com o nome *Eagle*, mas, apesar dos esforços envidados por parte do Comandante da Base Americana em Bremerhaven, nos difíceis anos do pós-guerra não foi possível encontrar nos Estados Unidos uma instituição disponível e com capacidade para receber e manter o *Albert Leo Schlageter*. Por conseguinte, a 3 de julho de 1948, na sequência de um curto período de negociações, o navio acabou por ser cedido, a troco de 5.000 dólares, à Marinha Brasileira, como forma de reparar os prejuízos de guerra causados no Atlântico Sul aos seus navios pelos submarinos alemães. Na cerimónia do içar da bandeira do Brasil, que decorreu em Bremerhaven no dia 4 de julho a bordo do *Albert Leo Schlageter*, apenas estiveram presentes o Comandante da Base Norte-Americana no rio Weser, Captain H. R. Holcomb, a sua mulher, Mrs. Cinthia Holcomb, e o Capitão-de-mar-e-guerra Paulo Penido, Adido Naval junto da Embaixada do Brasil em Londres.

Muito embora estivesse em relativo bom estado, o navio não reunia, todavia, condições para empreender a longa viagem até ao Brasil, uma vez que o *Albert Leo Schlageter* carecia de algumas reparações. Além do



Içar da ostaga do mastro grande no *Albert Leo Schlageter*.

navegação. Na noite de 14 de novembro, no decurso de uma dessas navegações, quando efetuava uma viagem de instrução em conserva com o *Horst Wessel*, o navio foi vítima de uma mina que havia sido colocada pelos soviéticos, 20 milhas a nordeste do cabo Arkona. Os dois primeiros compartimentos estancos de vante ficaram totalmente alagados e, devido ao mau tempo que se fazia sentir, foi o *Horst Wessel* que aguentou o *Albert Leo Schlageter* com um cabo de reboque passado à popa. Acabaria por ser rebocado para o porto de Swinoujscie, na atual Polónia, depois de toda a sua guarnição ter lutado pela sobrevivência durante mais de 60 horas. Deste acidente, resultou a morte de um total de 18 homens, entre vítimas da explosão e outros que, tendo caído à água, não foi possível recuperar.

No final do ano o *Albert Leo Schlageter* seguiu a reboque para Kiel, onde foi sujeito às

Arquivo CTR António Gonçalves

mais, também não era viável, naquela altura, fazer chegar à Alemanha toda uma guarnição e treiná-la, de forma a poder atravessar o Atlântico em segurança. Por conseguinte, logo que terminadas as formalidades, procedeu-se à preparação do navio, que ainda no dia 4 de julho de 1948 deixou o porto de Bremerhaven, a reboque, rumo ao Rio de Janeiro. Para este serviço, foram contratados, no porto holandês de Ijmuiden, o rebocador *Noord-Holland* bem como uma tripulação reduzida. Curiosamente, o preço pago pela operação de reboque foi exatamente o mesmo pelo qual o navio havia sido transacionado, ou seja, 5.000 dólares americanos. O que, por si só, atesta bem o seu valor simbólico.

No dia 6 de agosto, ao fim de 33 dias de viagem, o navio entrava pela primeira vez na baía de Guanabara. Depois de cuidadosamente inspecionado, foi cumprido um rigoroso período de fabricos, com vista a dotá-lo de todas as condições para desempenhar as funções de navio-escola. Recebeu o nome *Guanabara* e a cerimónia de incorporação na Marinha do Brasil teve lugar a bordo no dia 27 de outubro de 1948, presidida pelo Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra (1883-1974). Por esta ocasião, o Capitão-de-fragata Pedro Paulo de Araújo Suzano (1903-1978) tomou posse como primeiro comandante do *Guanabara*.

Durante o período em que navegou com a bandeira brasileira, o *Guanabara* manteve como figura de proa a águia alemã do *Albert Leo Schlageter*, à qual foi retirada a cruz suástica no brasão existente na sua base. Mantiveram-se, igualmente, as duas peças de artilharia anti-aérea (76mm/L63) do período alemão localizadas no castelo à proa, que foram regularmente utilizadas pelos alunos e pela guarnição do navio nas viagens de instrução, para exercícios de tiro. Tanto a águia alemã como as duas peças de artilharia só foram substituídas depois de Portugal adquirir o navio.

Na sua primeira viagem, o *Guanabara* visitou o porto de Recife, depois de largar do cais da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, a 8 de dezembro de 1948, debaixo de um violento temporal. Terminado o mau tempo, foi efetuada a compensação das agulhas magnéticas de bordo e o pano foi caçado pela primeira vez dois dias mais tarde.

Ao serviço da Marinha do Brasil, o navio-escola *Guanabara* efetuou inúmeras viagens de adaptação e de instrução com os guardas-marinhas e aspirantes da Escola Naval brasileira, mas também com alunos do Colégio Naval e da marinha mercante. Serviu ainda, por vezes, como meio de transporte de militares para as diferentes escolas de formação situadas ao longo do extenso litoral brasileiro, tendo sido utilizado na representação da Marinha do Brasil nos mais variados even-

tos e comemorações. Relativamente a portos estrangeiros, o *Guanabara* visitou apenas Montevidéu, no Uruguai, logo na segunda viagem, em janeiro de 1949.

Dez anos volvidos, mais precisamente a 14 de julho de 1959, o *Guanabara* largava para a última navegação. Fundeou no dia seguinte junto à ilha Francisca, onde embarcaram os alunos do Colégio Naval, suspendendo ainda nesse mesmo dia. Atracou no porto de Vitória no dia 18 e dali largou dois dias depois. Chegou ao Rio de Janeiro no dia 21, onde atracou pelas 15h45, completando, assim, a última viagem com a bandeira do Brasil.

Em cerca de treze anos ao serviço da Marinha do Brasil, o *Guanabara* efetuou um total de 79 viagens, incluindo as pequenas saídas de caráter técnico. Percorreu, neste período,



Cadetes em exercício de tiro a bordo do *Guanabara*.

cerca de 65 000 milhas em 861 dias de mar e apenas não navegou no ano de 1958.

A 30 de novembro de 1960 o navio-escola *Guanabara* era formalmente abatido ao efetivo dos navios da Marinha Brasileira. A paragem do *Guanabara* foi o corolário de uma política iniciada em 1954, com vista a pôr fim à existência de navios de vela na Marinha do Brasil.

Naquela época, em Portugal, eram muitos os que preconizavam também o fim dos veleiros na Marinha Portuguesa. Os apologistas desta corrente, consideravam que se deveria apostar numa renovação virada para um navio-escola com outras características e mais moderno. Os que defendiam a sua manutenção, apontavam o facto de um número crescente de marinhas terem ao serviço navios-escolas veleiros, sublinhando que, três anos antes, em 1958, a própria Marinha Alemã havia construído de raiz o seu *Gorch Fock*, de acordo com os mesmos planos dos seus anti-

gos veleiros, *Albert Leo Schlageter/Guanabara* e USCG *Eagle*.

Por essa altura, a situação em que se encontrava o antigo navio-escola *Sagres* só permitia uma de três saídas, à época devidamente equacionadas e ponderadas: prosseguir com a sua utilização em grandes viagens oceânicas, com os perigos daí decorrentes; optar por viagens de instrução mais curtas e essencialmente costeiras, de forma a minimizar os riscos, mas que não teriam grande utilidade prática; ou, em alternativa, avançar para a construção de um novo navio-escola. Se a primeira hipótese colocava riscos difíceis de assumir, a segunda tornava as viagens de instrução pouco proveitosas e quase inúteis, ao passo que a terceira, face aos custos inerentes, não foi sequer considerada. Por conseguinte, quando surgiu a hipótese de aquisição do *Guanabara*, esta foi de pronto vista como uma excelente oportunidade. Viria, no entanto, a revestir-se de inúmeras peripécias até à sua concretização.

Em 1959 o Dr. Theotónio Pereira (1902-1972), então Ministro da Presidência, teve conhecimento de que a Marinha Brasileira havia parado o *Guanabara*, e que estaria, eventualmente, na disposição de vender o navio. Amante do mar e da nossa cultura marítima, entendia que não se deveria, de forma alguma, pôr fim à existência de veleiros na Marinha Portuguesa. Foram então encetados os primeiros contactos, com vista a saber quais as condições exigidas para a sua aquisição. Quando se soube que o próprio presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902-1976), pretendia oferecer o navio a Portugal, tudo pareceu muito bem encaminhado. Não se concretizando de imediato a sua transferência devido a circunstâncias várias, pouco tempo depois Jânio Quadros (1917-1992) foi eleito

presidente do Brasil. Rodeado por algumas pessoas que defendiam a manutenção do *Guanabara* na Marinha Brasileira, e mesmo a sua recuperação para voltar a navegar, o presidente Jânio Quadros desistiu da intenção do seu antecessor de oferecer o navio a Portugal. Em qualquer dos casos, importa sublinhar que durante o seu curto mandato foi tomada a decisão de vender o navio, talvez pelo facto de existir um princípio de acordo entre as autoridades dos dois países. Esta circunstância terá inibido, por si só, uma alteração dos planos por parte do governo brasileiro. Além disso, a orientação da Marinha Brasileira ia, como referimos, no sentido de pôr termo aos navios de vela, razão pela qual, do outro lado do Atlântico, a venda do *Guanabara* ia de encontro à opção que muitos advogavam. Desta forma, foi estabelecida a quantia de 150.000 dólares americanos – 4.500 contos à época – pela qual o navio seria transacionado.

Em Portugal, quando foi tomada a decisão de adquirir o *Guanabara*, o Dr. Theotónio Pereira, Ministro da Presidência, e o Dr. Franco Nogueira (1918-1993), Ministro dos Negócios Estrangeiros, lideraram, no seio do governo português, as ações com vista a angariar a verba necessária, gorada que estava a hipótese de o navio ser oferecido.

Ainda antes da formalização da venda do navio, seguiram para o Rio de Janeiro o Primeiro-tenente Ferreira da Apresentação e o Primeiro-sargento António de Sá Oliveira, com o objetivo de avaliar e coordenar a sua reparação. Foram, como se sabe, o primeiro engenheiro e o primeiro mestre do navio. Formalmente adquirido ao Brasil a 10 de outubro de 1961, o *Guanabara* veio substituir o antigo navio-escola homónimo, em virtude do seu avançado estado de degradação. De referir que quando o atual navio-escola *Sagres* foi adquirido ao Brasil, era ainda um navio relativamente novo, pois contava apenas 24 anos.

Na viagem aérea até ao Brasil, daquela que viria ser primeiro comandante do navio, o Capitão-tenente Silva Horta (1920-2012), ocorreu um grave acidente. Pelas 2h12 do dia 1 de novembro, na aproximação ao aeroporto de Recife, o avião onde este seguia, com mais 12 homens da futura guarnição, embateu num pequeno morro que se encontrava a cerca de 5 quilómetros da cabeceira da pista. Quando se despenhou, o aparelho sofreu graves danos e incendiou-se, acabando por explodir ao fim de algum tempo. Dos futuros elementos da guarnição da *Sagres* todos se salvaram, à exceção do Primeiro-sargento Ilídio Manuel da Costa (1914-1961). Aliás, entre a queda do avião e a explosão, que ocorreu ainda antes de chegar ajuda, o Comandante Silva Horta e os que se encontravam em melhores condições ajudaram a resgatar os restantes camaradas e muitos dos passageiros gravemente feridos a bordo do avião em chamas. Não obstante, de um total de 88 pessoas que seguiam no voo da *Panair*, só 36 sobreviveram.

A 8 de fevereiro de 1962, no Rio de Janeiro, teve lugar a bordo a cerimónia de aumento do NRP *Sagres* ao efetivo dos navios da Armada, nove dias depois de publicado em portaria. Este desencontro de datas ficou a dever-se ao facto de só na véspera se terem apresentado os 101 elementos da guarnição ainda em falta, que viajaram de Lisboa a bordo da fragata *Corte Real*.

Relativamente ao nome a atribuir ao navio, a escolha também não foi pacífica. Coube a última palavra ao Ministro da Marinha, Contra-almirante Quintanilha Mendonça Dias

(1898-1992), que de forma sagaz colocou um ponto final nesta questão:

«A um navio que vem manter uma tradição, deve, igualmente, manter-se o nome. A tradição da navegação à vela, a tradição do nome *Sagres*. Os navios, como os homens, criam predileções populares. Pela própria natureza da sua missão, o navio-escola à vela



O Dr. Theotónio Pereira, no seu iate *Bellatrix*, numa foto que ofereceu à *Sagres* em 1962, com dedicatória.

da *Marinha Portuguesa* está na alma dos Portugueses. É natural, é compreensível, que o nome se mantenha, já que a tradição não se perde também».

No dia 25 de abril, concluídas as reparações e efetuadas as imprescindíveis provas de



O Vizeadmiral Bernard Rogge, primeiro Comandante do *Albert Leo Schlageter* a bordo da *Sagres* em Kiel, em 1963, com o Primeiro-tenente Ferreira da Apresentação.

mar, o navio-escola *Sagres* largou do Rio de Janeiro com destino a Lisboa, onde chegou a 23 de junho, depois de fazer escala no Recife, Mindelo e Funchal. Daí para cá, realizou 3 voltas ao mundo (1978-1979, 1982-1983 e 2010) e embarcou cadetes de 50 cursos da Escola Naval, sendo que alguns tiveram o

privégio de realizar mais de uma viagem. Coube a primazia aos cadetes do curso *Luís de Camões* (1960), logo em 1962. No ano seguinte, o NRP *Sagres* esteve pela primeira vez em Kiel, na Alemanha, tendo recebido a bordo o Vizeadmiral Bernard Rogge (1899-1982), que havia sido o primeiro comandante do *Albert Leo Schlageter*.

Desde então para cá, o navio-escola *Sagres* apenas não efetuou viagens de instrução em 1987 e 1990, por se encontrarem em curso, respetivamente, a primeira e segunda fases da grande reparação.

Na grande maioria dos portos, o navio é, por norma, visitado por muitos milhares de pessoas, constituindo-se como veículo privilegiado para a divulgação da nossa cultura e afirmação de Portugal no mundo cada vez mais globalizado em que vivemos. Neste particular, importa relembrar, a título de exemplo, alguns números de visitantes registados a bordo, que certamente nos ajudam melhor a refletir sobre esta questão: viagem de 1992 (185 000); Expo'98 (235 000); viagem do ano 2000 (133 000); estadia em Rouen em 2003 (102 000); e volta ao mundo em 2010 (300 000). Além dos muitos milhares de visitantes que habitualmente recebe em cada porto, o navio-escola *Sagres* é também motivo de orgulho para os portugueses que vivem além fronteiras.

Além dos milhares de visitantes anónimos, nestes 50 anos o NRP *Sagres* teve também o privilégio de acolher a bordo inúmeras personalidades, portuguesas e estrangeiras, destacando-se, meramente a título de exemplo, Amália Rodrigues (1920-1999), Fernando Pessa (1902-2002), Manoel de Oliveira, Alan Villiers (1903-1982), Bernard Rogge (1899-1982), Roger Chapelet (1903-1995), Helmut Schmidt, o duque de Edimburgo, os atuais reis da Bélgica, os reis da Suécia, os reis de Espanha e os Presidentes da República Ramalho Eanes, Mário Soares, Jorge Sampaio, Cavaco Silva, Joaquim Chissano (Moçambique), Fernando Henrique Cardoso e Lula da Silva (Brasil), a Rafael Correa (Equador) e Ramos Horta (Timor-Leste).

Nos atuais tempos de incerteza e temor em que vivemos, o NRP *Sagres* subsiste como imagem de prestígio associada a Portugal. Por conseguinte, no seu cinquentenário estão de parabéns o navio e o país, mas, sobretudo, a Marinha, por ter sabido, com enorme perseverança e ao longo de décadas, edificar um símbolo que engrandece Portugal, motivo de orgulho dos portugueses.

CFR António Manuel Gonçalves  
Membro do CINAV

# Recordações da Sagres

No ano das comemorações do cinquentenário da *Sagres* ao serviço da Marinha Portuguesa, fui convidado pelo Diretor da Revista da Armada, CALM Roque Martins, a escrever um pequeno artigo sobre a minha passagem pela guarnição do navio. Lembra-me que teria algum interesse recordar quem foram as pessoas que mais contribuíram para a aquisição do navio e alguns acontecimentos, pouco conhecidos, que sucederam até à sua integração na Marinha.

A compra da *Sagres* resultou de uma coincidência feliz. A antiga *Sagres*, em 1960, estava muito degradada. O seu estado geral não aconselhava, como medida de segurança, que continuasse a navegar. Por outro lado, a Marinha Brasileira tinha decidido pouco tempo antes acabar com os seus veleiros. Dispunha de dois navios à vela, o *Almirante Saldanha* e o *Guanabara*. O primeiro era um navio em muito bom estado que foi transformado em navio oceanográfico. O *Guanabara* tinha na altura um futuro indefinido. Conhecedor desta situação, o doutor Teotónio Pereira, pessoa muito ligada aos assuntos da vela, proprietário de um iate e frequentador de regatas, na altura Ministro da Presidência, contactou o Presidente do Brasil, Juscelino Kubischek de Oliveira, no sentido de saber se o Brasil estava na disposição de vender o navio a Portugal. A resposta foi afirmativa e constava, na altura, que tudo faria para o oferecer a Portugal.

Em meados de 1960, o Comandante da *Sagres*, Capitão-de-fragata Tengarrinha Pires, acompanhado pelo engenheiro construtor naval Caldeira Saraiva, deslocam-se ao Rio de Janeiro para avaliarem o estado em que se encontrava o navio. A conclusão foi que o *Guanabara* seria um bom substituto para a *Sagres* como navio-escola. Eram, apenas, necessárias algumas transformações ao nível de salas de aula e pequenas reparações na instalação de máquinas, necessárias para o navio fazer uma viagem segura para Lisboa.

Em fins de 1960, realizam-se no Brasil eleições para a Presidência da República. O Presidente Kubischek já não podia concorrer por ter atingido o limite de mandatos. As eleições foram ganhas pelo doutor Jânio Quadros que tinha da política ultramarina portuguesa uma opinião muito diferente. No mandato do Presidente Kubischek, a posição portuguesa era

defendida pelo Brasil nas votações da Assembleia Geral da ONU. Após a posse do doutor Jânio Quadros, o Brasil optava pela abstenção. As relações diplomáticas entre os dois Governos alteraram-se substancialmente.

Em Janeiro de 1961, destaquei para a *Sagres*, a fim de assumir as funções de chefe do serviço de máquinas. O navio estava atracado no cais de Xabregas e nele funcionava a Escola de Marinharia da Armada. Eram ministrados cursos de formação para marinheiros e sargentos da classe de manobra. Devido ao seu estado de degradação, a Marinha consi-

contravam as conversações para a compra do veleiro, tendo o Ministro retorquido que se a Marinha achava que seria uma boa solução a área financeira do Governo prestaria todo o apoio necessário.

Com a mudança do Governo no Brasil, pelas razões políticas anteriormente expostas, as conversações pararam. Durante alguns meses não houve qualquer evolução e o sentimento geral que havia na guarnição da *Sagres* era que a aquisição do *Guanabara* era muito improvável.

Por não haver, na altura, um navio disponível para efetuar a viagem de instrução dos cadetes da Escola Naval do curso "D. João I", a *Sagres*, já sob o Comando do Capitão-tenente Silva Horta, recebeu instruções para se preparar para a realizar. Foi uma viagem com estadia em portos do Continente e do Arquipélago da Madeira.

Quando o navio se encontrava em Porto Santo, inesperadamente, chegou uma mensagem para que o chefe do serviço de máquinas e o mestre, sargenteiro António Oliveira, partissem para Lisboa a fim de acompanharem o Comandante Tengarrinha na viagem para o Brasil.

Na nossa primeira visita ao *Guanabara*, o veleiro encontrava-se atracado ao cais no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Dispunha de uma guarnição reduzida, mas suficiente para que a entrega decorresse sem problemas.

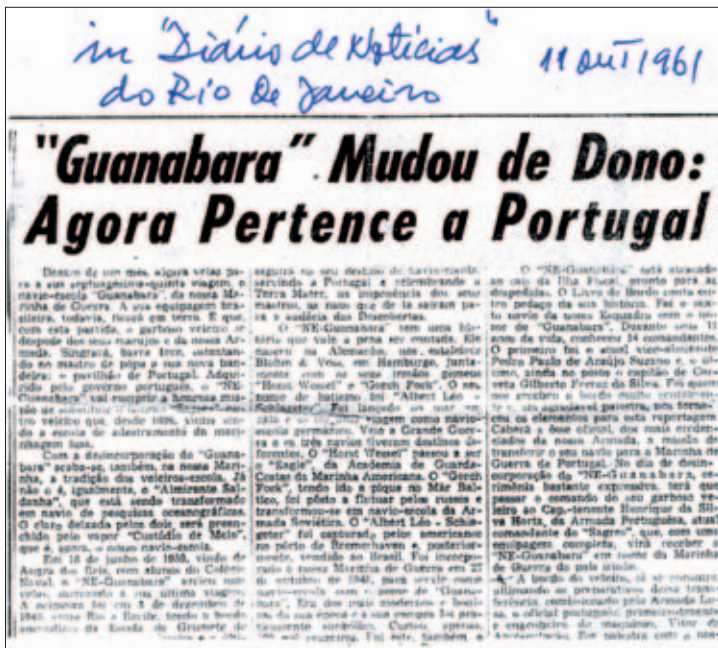
Em 10 de Outubro de 61, no Gabinete do Ministro da Marinha do Brasil, foi formalizada a escritura do contrato de venda do *Guanabara* a Portugal pela quantia de 150.000 dólares americanos. Foi, como é evidente, um preço simbólico. Seguiu-se cerimónia do arriar da bandeira do Brasil a bordo do navio.

Finalmente, a nossa Marinha acabava de adquirir um navio à vela, para substituir a "velha" *Sagres*, nas atividades de navio-escola. Os 50 anos de bons serviços prestados à Marinha e ao País pela atual *Sagres* que agora se comemoram, vieram provar que a aquisição do *Guanabara* foi uma decisão acertada.

Algumas das datas anteriormente citadas foram tiradas da excelente obra "Sagres construindo a lenda", da autoria do Comandante António Manuel Gonçalves.



Cerimónia do arriar da bandeira do Brasil em 10OUT1961 a bordo do NE Guanabara.



derou que não era aconselhável que voltasse a navegar. Admitia-se que brevemente uma parte da guarnição partiria para o Brasil para ir buscar o *Guanabara*.

O doutor Teotónio Pereira considerou, na altura, que seria importante para a aquisição do *Guanabara* o envolvimento no processo do ministro das Finanças, professor Pinto Barbosa. Sugeriu ao Comandante Tengarrinha Pires que o convidasse a visitar a *Sagres*. Assim aconteceu. Durante o almoço, o Comandante Tengarrinha expôs a situação em que se en-

Victor Apresentação  
CALM EMQ

# SAGRES

## OS PRIMEIROS ANOS

A partir de 2008, tornou-se particularmente difícil escrever seja o que for acerca da SAGRES e da sua história, pela simples razão de que já está tudo escrito e bem escrito.

Voltar ao tema é correr o risco duma repetição, rés-vés com o plágio, se não das palavras, pelo menos dos temas e do relato que o Comandante António Gonçalves fez no seu magnífico livro "SAGRES - Construindo a Lenda": está lá tudo o que possa interessar acerca do navio, o que torna redundante ou muito difícil acrescentar algo de novo, tão completa é a sua descrição.

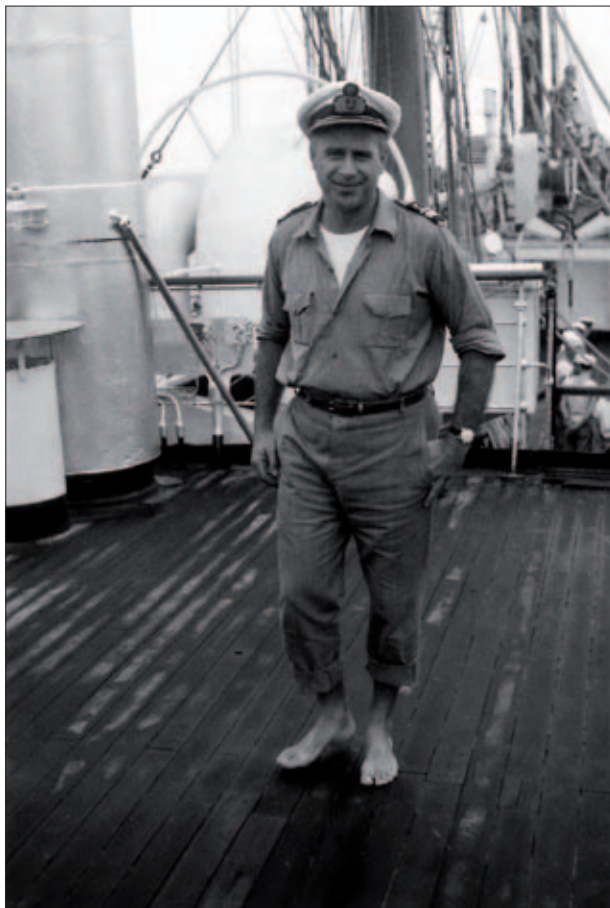
Era nisto que eu ia pensando, à medida que o autocarro seguia a caminho da Junqueira, onde no Arquivo da Marinha tencionava dar uma vista de olhos no processo da *Sagres*, na esperança de encontrar alguma coisa que pudesse ajudar-me a escrever estas linhas.

O Arquivo da Marinha tem uma organização excelente, com a eficácia discreta dos mecanismos que não são apenas "para vista" e que realmente funcionam: num instante me foi entregue, com outros documentos, o primeiro Diário Náutico da *Sagres* - "numerado e rubricado pelo Dr. António Pedro Cabral de Abreu para registo da navegação deste navio, em 26/02/1962" - bem como outros documentos relativos aos primeiros passos da terceira etapa da sua vida no mar - imediatamente posterior aos períodos "brasileiro" e "alemão" de um passado cujo início se reporta aos anos trinta e quarenta.

Aos oitenta e tal anos, já não temos a frieza pragmática da juventude: "sentimos" para além daquilo que "vemos", fazendo associações de imagens e de lembranças perante factos que, quando ocorreram, eram apenas isso mesmo: meros factos, completamente neutros do ponto de vista afetivo e limitados à expressão seca da sua concreta materialidade.

Por isso, foi com alguma emoção que reli, a cinquenta anos de distância e num contexto global totalmente diferente, palavras tão simples e inócuas como as clássicas expressões "*Tempo, mar e navegação do Diário*", seguidas de referências sintéticas a "*ventos, velas, velocidades, rumos, avistamentos*", e todas as demais mil e uma coisas que se registavam no Diário Náutico - incluindo a loíça partida "*devido ao balanço*", para acertar o inventário do despenseiro... Curiosamente, este mergulho no pas-

sado permitiu-me compreender melhor o Comandante Joaquim Costa, no seu livro "Cartas de Tempos Idos - No Navio Escola "Sagres" (Ed. Livros de Portugal SA Rio de Janeiro - 1959), no qual relata a sua vivência de um "tempo" correspondente àquele a que aqui me refiro, mas relativo à *Sagres* anterior e às suas primeiras viagens, nos anos vinte do século passado.



O Comandante Silva Horta no tombadilho da *Sagres* após a baldeação.

É curiosa a semelhança transtemporal na atitude de relacionamento dos marinheiros com os seus navios, confirmando a perenidade de um comportamento cuja origem se perde na noite dos tempos, e que por certo perdurará enquanto o homem navegar: Joaquim Costa revela factos e sentimentos datados de 1927 que, não apenas no essencial, coincidem com os daqueles que, em 1962, foram ao Brasil buscar outro navio com o mesmo nome! Tema interessante para a ele voltar um dia!..

Mas concentremo-nos, por agora, no que se passou em 1962. Quanto aos "antecedentes" (negociações para a aquisição do navio, sua entrega, reparações) consta-me haver já um excelente texto do Engº Apresentação - o competentíssimo e incansável Chefe do Serviço de Máquinas, que sempre conseguia persuadir a "bichana" - a alcinha do motor - a dar o seu melhor, quando era preciso...

Depois da entrega formal, os primeiros movimentos do navio, já sob bandeira portuguesa, foram todos relacionados com os trabalhos a efetuar pelo Arsenal da Marinha do Rio de Janeiro: em 26/02/1962, foi da muralha para a doca seca, onde permaneceu até 21/03; de 27/03 a 03/04, esteve atracada primeiro ao cruzador *Tamandaré*, depois ao *Barroso*; depois, em abril, na bóia, em frente à Ilha das Cobras (16/04). Dois dias depois, Praça Mauá, a que se seguiu a regulação de agulhas (19/04); e finalmente, às 15.30 de 25 de Abril de 1962, partida para Lisboa, com escala prevista em S. Vicente e Funchal - previsão que se veio a alterar, como veremos adiante.

Fique registada a identidade do primeiro oficial a entrar de quarto nesta viagem: o Tenente Vilas Boas, da Reserva Naval, um "oficial de mão cheia", muito sabedor, dedicado ao serviço, jovial, educadíssimo - enfim, um daqueles que qualquer câmara de oficiais sempre deseja ter a bordo.

Depois, na rotina habitual duma travessia longa, lá fomos seguindo em demanda de S. Vicente de Cabo Verde - destino que se alterou inesperadamente, já em princípios de Maio, devido a doença grave do Ten. Moitinho de Almeida, que teve que ser hospitalizado no Recife, obrigando a uma arribada a esse porto.

Recomeçou a viagem em 21 de Maio; cinco dias depois cruzávamos o Equador, com a habitual solenidade e a visita do Rei dos Mares; e em 2 de Junho a *Sagres*

entrava, finalmente, no seu primeiro porto português: Mindelo, S. Vicente de Cabo Verde, ao qual viria a ficar para sempre "ligada" por elos muito especiais.

Isto da "ligação" de navios a portos é talvez um sentimentalismo subtil; mas os velhos marinheiros, para quem escrevo estas linhas, compreendem bem o que quero dizer, pelo que me dispense de dar mais explicações.

No caso da *Sagres* (aliás, das duas *Sagres*) Mindelo é, sem dúvida, o seu porto de registo "afetivo", tantas e tantas vezes escalado por qualquer delas. Bem o revela a imortal morna de B. Leza, "*Selô Selô*, é barca *Sagres*..." dedicada à primeira, mas apropriada, por osmose, pela segunda, a bordo da qual, anos mais tarde, daria o seu primeiro espetáculo público formal essa grande artista que se chamou Cesária Évora.

Nessa escala e durante uma estadia de cinco dias se reforçaram ligações cuja memória havia de perdurar no tempo; e que, disso estou certo, não só ainda hoje permanece viva como assim se continuará a manter no futuro.

Em 08/06 seguimos para o Funchal, onde chegámos nove dias depois para uma curta estadia.

Finalmente, em 18 de junho de 1962, cerca das 18.00, Lisboa, fundeando em frente do Terreiro do Paço. Por coincidência, o último oficial de quarto foi o mesmo que iniciara a viagem dois meses antes - o Ten. Frederico Vilas Boas.

Seguiu-se um período de fabricos, durante o qual se executaram beneficiações mais completas do que as realizadas no Brasil, que apenas se destinavam a garantir a segurança na viagem para Portugal.

Concluídas essas reparações, que puseram o navio como novo, começaram as viagens de instrução de cadetes: a primeira ao Funchal, S. Vicente e Guiné; e a seguir mais duas, para destinos pouco usuais: uma para St. Malo e Kiel, outra para Passages, na Biscaia.

Qualquer delas daria para escrever um texto maior do que este, tantas e tamanhas as novidades que nos proporcionou esse ano de 1963. A ambas se refere com rigor e minúcia, o livro do Cte. António Gonçalves, para o qual remeto.

Reservo os centímetros de página que porventura ainda me restem sem incorrer na



Ferrar do pano na Sagres em St. Malo, 1963.

ira do editor para um rápido balanço final da experiência de vários anos de embarque na *Sagres*, e de muitas viagens que nela fiz, algumas das quais inesquecíveis pelas circunstâncias e vivências que proporcionaram.

Na altura em que começo a "aparelhar" para a Grande Viagem, aquela de onde não se regressa, lembro esses tempos como os mais fecundos e felizes da minha carreira como oficial da Armada.

Tive o privilégio de servir, em qualquer das *Sagres*, sob as ordens de comandantes notáveis; mas quero deixar aqui uma referência muito especial ao Almirante Silva Horta, lembrando a forma natural e espontânea como exercia a sua extraordinária liderança, em quaisquer circunstâncias, formais ou informais, o que lhe granjeava ilimitado e merecido respeito, consideração e amizade de todos os que serviam sob as suas ordens!

Não me restam dúvidas de que o treino de vela continuará a ser importante na formação dos homens do mar, não pela "destreza" e "desembaraço" que se diz que proporciona - nada disso... O que tenho em mente é, pelo contrário, o facto de levar a aprender a "respeitar o mar", a ter a humildade de reconhecer que "a técnica não vence tudo" e que "há regras que têm que ser sempre cumpridas" - mesmo nesses grandes "empreendimentos turísticos flutuantes" que por aí andam, com muitos "andares", casinos, piscinas, lojas e mais de 100.000 toneladas de deslocamento - mas tão sujeitos a ficar com o pano às costas ou a fazer da quilha portaló como uma hipotética barca mal governada e com o oficial de quarto desatento!

O mar é mais forte que nós, e acaba sempre por sair vencedor!

*(Imodestamente, plagiando Gago Coutinho)*

G. Conceição Silva  
Ex-Tenente de Veleiros



## BRASÕES DO NRP SAGRES



8/2/1962 a 28/1/1976



28/1/1976 a 7/4/1993



desde 7/4/1993

Desenhos José Cabrita

# Almirante Henrique da Silva Horta

## Alma de Marinheiro, líder carismático, trato de diplomata

«Um navio de vela tem muita beleza própria, não se desactualiza e é o único que pode representar, sem ser objecto de comparações melindrosas, a pequena Marinha de um país pequeno, num porto de um qualquer país, grande e poderoso»<sup>1</sup>.

Filho de Henrique Guilherme Bastos Horta e de Armandina Augusta da Silva, o Vice-almirante Henrique Afonso da Silva Horta nasceu em Lisboa a 21 de setembro de 1920. Depois de viver boa parte da infância e juventude em Lourenço Marques, Moçambique, regressou a Lisboa onde completou os estudos secundários no liceu *Pedro Nunes*. Como era prática naquela época, «assentou praça no Exército como soldado cadete» em 31 de julho de 1940. Foi posteriormente transferido para o serviço da Armada, a 16 de Setembro, integrou o curso *D. João IV* da Escola Naval, onde pontificavam nomes como Rogério Silva de Oliveira, Joaquim Soeiro de Brito e Eduardo Serra Brandão. Ainda como cadete, efetuou na antiga *Sagres*, nome que haveria de se tornar sinónimo do seu navio de eleição, duas viagens de instrução, em 1940 e 1941.

Promovido a guarda-marinha a 16 de setembro de 1943, encetava, pouco depois, um período de embarque de cerca de dois anos, com passagem pelos contratorpedeiros *Douro*, *Tejo* e *Vouga*, pelos avisos *Bartolomeu Dias*, *João de Lisboa* e *Afonso de Albuquerque*, e pela canhoneira *Zaire*, que o levou a paragens como S. Tomé, Angola, Moçambique, Guiné e Cabo Verde.

A 17 de abril de 1945, já segundo-tenente, assumiu o comando do navio patrulha *Santa Maria*, que exerceu até 14 de outubro do ano seguinte, em missão nos Açores. No louvor que lhe foi dado pelo Comandante da Defesa Marítima da Horta, quando concluiu o seu primeiro comando no mar, pode ler-se que «pela competência e desembaraço demonstrados no exercício do seu comando fazem supor ter na sua frente uma brilhante carreira profissional».

No período compreendido entre 1 de novembro de 1946 e 14 de março de 1950, esteve como oficial de guarnição na antiga *Sagres*, primeiro como «encarregado da pilotagem» e, posteriormente, como oficial imediato, sendo ainda de realçar a sua ação enquanto instrutor da Escola de Marinharia, que nessa época funcionava a bordo do navio.

Depois de uma fugaz passagem pela Superintendência dos Serviços da Armada, seguiu para a Guiné, onde a 10 de abril de 1950 assumiu os cargos de Capitão dos Portos e Chefe dos Serviços da Marinha daquela província ultramarina. Promovido a primeiro-tenente a 31 de março de 1953, exerceu aquelas funções durante cinco anos, mais concretamente até 5 de junho de 1955, a que somou ainda, durante cerca de dois anos, a presidência da Câmara

Municipal de Bissau. «Oficial de pequena patente mas com excepcionais qualidades de iniciativa e execução», foi responsável pelo «notável incremento dos serviços e condições de navegabilidade e segurança das embarcações, balizagem e demais assinalamento marítimo», que até então constituíam um «pesadelo para os capitães dos navios que aportavam à Guiné».

Regressou da Guiné para no dia 12 de setembro de 1955 assumir o cargo de oficial imediato do aviso *Gonçalves Zarco*, que exerceu até 7 de maio de 1957. No exercício daquelas funções, importa sublinhar o seu



O Guarda-marinha Silva Horta.

contributo decisivo para a otimização da organização implementada a bordo, que se refletiu «no elevado rendimento militar do navio durante a campanha na Índia», onde o *Gonçalves Zarco* permaneceu cerca de um ano, entre 31 de outubro de 1955 e 26 de setembro de 1956, como resposta do governo português ao bloqueio imposto pela União Indiana. Foi ainda oficial imediato do contratorpedeiro *Douro*, entre julho de 1957 e março do ano seguinte, que acumulou, de passagem, com idênticas funções no aviso *João de Lisboa*.

Completada a frequência do curso de Controle Naval da Navegação, a 14 de março de 1958 regressava de novo ao seu navio de eleição como oficial imediato, cabendo-lhe, desde logo, a importante tarefa de coordenar a preparação da antiga *Sagres* para a segunda edição das regatas organizadas pela *Sail Training Association* (STA). A sua ação, saber e liderança, constituíram triunfos decisivos para que o navio alcançasse o primeiro lugar na regata

Brest/Las Palmas em 1958. O então Primeiro-tenente Silva Horta desempenhou igualmente, por inerência, durante cerca de dois anos e meio, até 29 de outubro de 1960, os cargos de diretor de instrução da Escola de Marinharia e de secretário escolar do Grupo n.º 1 de Escolas da Armada. Promovido a capitão-tenente a 24 de maio de 1959, frequentou em 1960-1961 o Curso Geral Naval de Guerra (CGNG), que terminou como primeiro classificado, tendo, por isso, sido distinguido com o prémio *Almirante Botelho de Sousa*.

Concluído o CGNG, assumiu o comando da antiga *Sagres* no dia 26 de junho de 1961, que oficialmente exerceu até 31 de janeiro de 1962. Em regime de acumulação, entre 1 de novembro de 1961 e 8 de fevereiro de 1962 chefiou a *Missão de Recepção do NE "Guanabara"*, altura em que seguiu para o Brasil na companhia de outros 12 elementos da futura guarnição do atual navio-escola *Sagres*. E foi precisamente à chegada ao Brasil que o então Capitão-tenente Silva Horta viveu o acontecimento mais dramático da sua vida, quando o avião onde viajava se despenhou. Em estado de choque, uma parte dos passageiros que se encontravam na parte traseira do aparelho, nomeadamente os militares portugueses, saíram ilesos. Uma vez a salvo, perceberam que o aparelho em chamas poderia explodir a qualquer momento. Foi assim que, sob a liderança do Capitão-tenente Silva Horta, arriscaram as suas vidas para resgatar os passageiros que se encontravam feridos e presos nos destroços do avião, libertando-os e arrastando-os, por entre as chamas, para um local seguro. Muito antes da chegada das equipas de socorro ao local, o que restava do avião acabou por explodir. Só por essa altura o Capitão-tenente Silva Horta deu conta que aquele seria o dia de maior ventura da sua vida, por muitos anos que vivesse. Recordou então que ainda em Lisboa, depois de tomar o seu lugar, uma senhora lhe tinha vindo perguntar se ele se importava de trocar consigo, uma vez que não se sentia confortável a viajar na parte traseira do avião, ao que ele, gentilmente, acedeu. Importa referir que foi exatamente pelo local onde se havia inicialmente sentado que o avião se partiu, morrendo de imediato todos quantos aí se encontravam. De um total de 88 pessoas que viajavam no voo da *Panair* – 9 tripulantes e 79 passageiros, dos quais 3 eram crianças – só 36 sobreviveram.

Relativamente à ação do Comandante Silva Horta no auxílio dos demais passageiros, o

Arquivo Histórico da Marinha

Coronel Joaquim da Luz Cunha, na altura Adido Militar junto da Embaixada de Portugal no Brasil, escreveu no seu relatório:

«O comportamento do Capitão-tenente Horta durante o desastre e depois dele foi a figura que mais se distinguiu nos primeiros trabalhos de salvamento, dirigindo e actuando com grande perigo da própria vida, pois havia o risco de explosão do avião que pouco depois, de facto, se deu.

Muitas vidas se devem, sem dúvida, à sua acção. Para os seus homens tem sido dum desvelo inextinguível. Todos me fizeram as mais calorosas referências à conduta do Comandante Horta, quer passageiros salvos, quer pessoal do Hospital e da Marinha Brasileira. No noticiário dos jornais têm igualmente sido feitos os maiores elogios ao comportamento do Comandante Horta».

Pelo comportamento corajoso dos seus homens, que permitiu salvar muitas vidas, o Comandante Silva

Horta louvou-os a todos no dia 12 de dezembro. Também ele foi louvado e condecorado pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo Presidente da República e pelas autoridades brasileiras.

Chegado ao Rio de Janeiro, assumiu de imediato a coordenação, durante três meses, dos trabalhos que decorriam no Guanabara, sempre coadjuvado pelo Primeiro-tenente Vitor Ferreira da Apresentação e pelo Primeiro-sargento António de Sá Oliveira, que já se encontravam no Brasil desde agosto.

Depois de ter sido o último comandante da antiga *Sagres*, a 8 de fevereiro de 1962 o então Capitão-tenente Silva Horta tornava-se no primeiro comandante do atual NRP *Sagres*. Sob seu comando, o navio-escola *Sagres* chegou a Lisboa no dia 23 de junho e ainda nesse ano realizou a primeira viagem de instrução com os cadetes da Escola Naval, curso *Luís de Camões*. No ano seguinte, levou o navio ao norte da Europa. Em St. Malo, o NRP *Sagres* foi distinguido com a medalha de homenagem aos *Cap-Hornier* e em Kiel a *Sagres* recebeu a bordo o primeiro comandante alemão, o *Vize-almiral* Bernard Rogge (1899-1982), que sempre considerou este como o «seu navio».

Nesse mesmo ano, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Vice-almirante Roberto e Silva (1903-1987), escrevia a respeito do Capitão-tenente Silva Horta as palavras que abaixo se transcrevem:

«Magnífico oficial cheio de qualidades. Considero-o um dos mais distintos oficiais de que a Armada dispõe, a quem se poderão entregar toda a espécie de missões, por mais complexas que sejam».

Em 1964, depois de em Porto Santo o NRP *Sagres* ter servido de palco à rotação do filme *As Ilhas Encantadas*, protagonizado por Amália Rodrigues (1920-1999), o Capitão-tenente Silva Horta levou o navio a estrear-se nas regatas internacionais organizadas pela STA. No trajeto entre Lisboa e as Bermudas, seguiu a bordo o famoso marinheiro e escritor australiano *Captain* Alan Villiers (1903-1982). Obrigada

de *Guerra Naval*, em Madrid. Foi promovido a capitão-de-fragata a 26 de maio de 1966.

Esteve depois, durante cerca de três anos, colocado no Estado-Maior da Armada (EMA), entre 11 de dezembro de 1967 e 2 de setembro de 1971, primeiro na 1.ª Divisão e, posteriormente, na 2.ª Divisão, sendo que nesta última foi chefe do Serviço de Informações Militares (SIM), muito aproveitando do contacto que manteve com o então Comodoro Manuel Pereira Crespo (1911-1980). Neste mesmo período, assumiu igualmente funções docentes em quatro instituições de referência do nosso país: Instituto Superior Naval de Guerra (5 de novembro de 1968 a 7 de setembro de 1971); Escola Náutica (31 de agosto de 1968 a 1 de outubro de 1971); Instituto de Altos Estudos Militares (11 de março de 1970 a 7 de setembro de 1971); e Escola



As duas *Sagres* que o VALM Silva Horta comandou.

de a desistir por falta de vento, o navio logrou vencer a regata seguinte, entre as Bermudas e Nova Iorque. No ano seguinte, o navio fez a primeira viagem de instrução ao Brasil, levando a bordo os cadetes do curso *Miguel Corte-Real*. Sob seu comando, que cessou a 29 de setembro de 1965, o navio-escola *Sagres* realizou um total de 14 viagens, efetuou 6928 horas de navegação, percorreu 40 606 milhas e embarcou quatro cursos da Escola Naval, sendo que os primeiros três cumpriram duas viagens cada.

de Estudos Superiores da Força Aérea (12 de março de 1970 a 7 de setembro de 1971). Entre 1968 e 1970 foi também, por três vezes, Capitão de Bandeira do paquete *Vera Cruz* (10 de setembro a 22 de outubro de 1968; 5 a 16 de outubro de 1969; e 1 a 13 de outubro de 1970).

Em 1970 foi nomeado representante da Marinha na delegação portuguesa enviada à Exposição Mundial de Osaka, que nesse ano se realizou no Japão, frequentando, no ano seguinte, o curso de Tática Naval para Comandantes e Imediatos dos Escoltadores Oceânicos e Navios Patrulhas e o *Maritime Tactical Course*, na HMS *Dryad*, em Southwick, Inglaterra. Posto isto, no dia 31 de março de 1972 assumiu o comando da fragata *Comandante Sacadura Cabral*, que exerceu até 8 de agosto de 1973. Sob seu comando, o navio apoiou a viagem presidencial que o Almirante Américo Thomaz (1894-1987) efetuou ao Brasil, sendo ainda de realçar que numa outra ocasião, debaixo de mau tempo, salvou o atuneiro *Nuno* e toda a sua tripulação. Efetuaria ainda uma «missão de soberania às províncias africanas», durante a qual praticou portos e fundeadouros em Cabo Verde, S. Tomé e Príncipe, Angola e Guiné, percorrendo cerca de 18 000 milhas. Foi promovido a capi-



O comandante Silva Horta na camarinha do NRP *Sagres*.

A 2 de novembro de 1965, o Capitão-tenente Silva Horta assumiu as funções de adjunto para as informações no Gabinete Militar do Comando-Chefe das Forças Armadas de Angola, onde se manteve até 28 de outubro de 1968, com uma interrupção momentânea, cerca de mês e meio, durante a qual frequentou o curso de Operações Anfíbias na *Escuela*

tão-de-mar-e-guerra a 1 de março de 1973. Pouco tempo depois, dava conta daquilo que considerava essencial para prestar bom serviço a bordo, em grande medida suportado pela sua vasta experiência: «no mar só pode servir bem quando se serve com vontade».

Concluído o quarto e último comando no mar, entre 21 de setembro de 1973 e 8 de

Arquivo CFR António Gonçalves

Foto Momo Rankis

Arquivo CFR António Gonçalves

junho de 1974 foi Chefe do Estado-Maior do Comando Naval do Continente. Deixou estas funções para assumir o cargo de Governador de Cabo Verde, que exerceu entre 6 de agosto e 21 de setembro de 1974. Numa época marcada por grandes convulsões, voltou a passar pelo Estado-Maior da Armada (8 de junho a 6 de agosto e 21 de setembro a 12 de dezembro de 1974). Neste período conturbado, foi Comandante da Base Naval de Lisboa (25 de setembro de 1974 a 17 de março de 1975); subdiretor do Museu de Marinha (19 de maio a 21 de agosto de 1975); e Diretor do Museu de Marinha (8 de outubro de 1975 a 10 de março de 1976).

Em virtude de razões do foro familiar, passou à situação de reserva, por opção própria, a 25 de março de 1975. Atendendo à época conturbada em que se vivia, o país e a Marinha não podiam dar-se ao luxo de dispensar a sua vasta experiência, os seus valiosos conhecimentos e, sobretudo, a sua firme liderança, razões que estiveram na base do diploma do Conselho da Revolução que, a título excepcional, abriu caminho à sua reintegração na Marinha, a 16 de janeiro de 1976. Promovido a comodoro a 8 de março desse ano, foi Superintendente dos Serviços de Pessoal da Armada, entre 10 de março e 16 de setembro de 1976, altura em que ascendeu ao posto de contra-almirante. Quatro dias depois, assumia o cargo de Vice-chefe do Estado-Maior da Armada (Vice-CEMA), que desempenhou cerca de dois anos, até 25 de setembro de 1978, durante o qual foi promovido a vice-almirante. Com efeito, foi o primeiro vice-almirante a exercer as funções de Vice-CEMA, num período que se revelou crucial para o futuro da Marinha.

Em julho de 1976, ainda antes de serem fixados os quadros do Instituto de Defesa Nacional, foi-lhe confiada a preparação e apresentação das conferências e exposições ministradas aos cursos de instituições congêneres estrangeiras, que se deslocavam a Lisboa.

Apesar de contar já uma folha de serviços a diversos títulos notável, o país reservava-lhe ainda as mais altas funções, para as quais, diga-se, o Vice-almirante Silva Horta se encontrava particularmente habilitado. Por conseguinte, depois de cessar funções como Vice-CEMA, a 11 de setembro de 1978 assumiu o cargo de Ministro da República para a Região Autónoma dos Açores, que desempenhou durante cerca de cinco anos, até 28 de abril de 1981. Para o cumprimento daquelas exigentes funções, muito terá contribuído a experiência que granjeou nos cargos que ao longo da sua carreira desempenhou nas antigas províncias ultramarinas.

Oficial culto e conciliador, mas muito determinado, encontrava-se, pela experiência entretanto adquirida, particularmente bem prepa-

rado para compreender as recentes questões e desafios colocados pela autonomia dos Açores, que havia sido consagrada na nova Constituição. Neste contexto, importa sublinhar o seu eficiente empenho, simultaneamente firme e discreto, que tornou possível, sem grandes atritos, a transferência dos serviços perifé-



O livro da Sagres da autoria do VALM Silva Horta.

cos do Estado para a tutela daquela Região Autónoma, contribuindo, assim, para dirimir os conflitos institucionais que datavam do tempo do seu antecessor. Cumpre sublinhar que, enquanto Ministro da República para os Açores, e tendo em conta a instabilidade que o



O VALM Silva Horta na última vez que esteve a bordo do navio-escola Sagres, a 8 de fevereiro de 2011, ladeado pelos Comandantes Martins e Silva e Proença Mendes.

país então vivia, o Vice-almirante Silva Horta teve assento em cinco governos. Todos eles, sem exceção, lhe renovaram sucessivamente a confiança, sendo ainda de realçar o facto de através do decreto presidencial n.º 83-A/81, de 7 de julho, ter sido nomeado para presidir à Comissão Consultiva para os Assuntos das Regiões Autónomas.

Transitara, entretanto, para a situação reserva a 21 de setembro de 1979, aos 59 anos de idade, facto que não o impediu de continuar a prestar ao país os mais elevados e relevantes serviços. Com efeito, após terminar as funções de Ministro da República para os Açores, assumiu ainda, a convite do Presidente da República, General Ramalho Eanes, durante o seu segundo mandato, a chefia da Casa Militar da Presidência, entre 28 de abril de 1981 e 10 de março de 1986. Foi, de resto, o único oficial da Marinha que nestes quase 40 anos exerceu aquele cargo.

Depois de deixar a Presidência da República, foi Presidente da Comissão Nacional Contra a Poluição no Mar, entre abril de 1986 e outubro de 1990. Neste cargo, que exerceu até se reformar, foi eleito vice-presidente das Comissões Internacionais de Paris e de Londres, sendo a última de âmbito mundial.

Reformou-se a 21 de setembro de 1990, quando completou 70 anos de idade, depois de prestar 50 anos de serviço efetivo.

A 11 de maio de 1988 tornou-se membro efetivo da Academia de Marinha, na Classe Artes, Ciências e Letras, e foi vogal da respectiva comissão científica entre 12 de dezembro de 1991 e 1 de abril de 1992.

Como escritor, atividade que apreciava particularmente, dedicava-se especialmente a assuntos militares, navais e de política internacional, tendo espalhado a sua colaboração por diversos títulos, designadamente, nos *Anais do Clube Militar Naval*, na *Revista Militar*, na revista *Defesa Nacional*, na revista *Panorama* e na revista *Olissipo*, sob a forma de artigos, estudos e crónicas. Sócio da *Revista Militar* desde 1969, foi, durante muitos anos, colaborador assíduo da revista *Defesa Nacional* e dos *Anais do Clube Militar Naval*. Diretor da Comissão de Redação dos *Anais* em 1976, foi responsável pela «Crónica Internacional» durante 27 anos, entre 1964 e 1990, tendo publicado um total de 109 artigos, que se estenderam por quase 800 páginas! Em 1969 foi distinguido com o prémio *Almirante Barroso*.

É igualmente da sua autoria o texto do livro *Navio Escola Sagres nas Rotas do Mundo* (1990), cujas fotografias são do conhecido fotógrafo Homem Cardoso. Traduziu ainda um número apreciável de livros, versando assuntos de matemática, história, evolução tecnológica, guerra subversiva e política, tendo igualmente realizado inúmeras conferências sobre temas como a guerra em Angola, a política açoriana e política internacional.

Depois de uma vida plena, quis o destino que o Vice-almirante Henrique Afonso da Silva Horta nos deixasse, aos 91 anos, no passado dia 29 de janeiro. Escassos dez

dias depois, a 8 de fevereiro, celebravam-se os 50 anos do aumento do NRP *Sagres* ao efetivo aos navios da Marinha Portuguesa e da data em que pela primeira vez foi içada a bordo a bandeira de Portugal, mas também o cinquentenário da sua tomada de posse como primeiro comandante do navio. Esteve pela última vez a bordo do «seu navio» no dia 8 de fevereiro de 2011, para um almoço que juntou os antigos comandantes, por ocasião do 49.º aniversário do navio-escola *Sagres*. No final, o Vice-almirante Silva Horta escreveu no *Livro de Honra* as palavras abaixo transcritas, que os demais antigos comandantes subscreveram:

«Voltar à “SAGRES” é recordar belas horas da minha vida passada. Faz doer mas é muito bom. Que todos os que por aqui passaram retenham as mesmas maravilhosas recordações que eu guardo, são os meus votos».

Como que antecipando a sua despedida, no passado dia 8 de julho de 2011 o Vice-almirante Silva Horta esteve igualmente no EMA, a convite do Vice-CEMA, Vice-almirante João da Cruz de Carvalho Abreu, conjuntamente com outros antigos titulares deste cargo, onde assistiu à sessão evocativa da figura do Vice-almirante Manuel Pereira Crespo, cujo nome foi por essa altura atribuído ao auditório do EMA.



O Vice-almirante Silva Horta.

Em homenagem à memória de um dos mais proeminentes oficiais, que durante cinco décadas prestou os mais relevantes serviços à Marinha e ao país, o Vice-CEMA tomou a decisão de atribuir o nome do Vice-almirante Silva Horta à sua sala de reuniões no EMA.

No prefácio ao livro *Sagres, Construindo a*

*Lenda*, com o qual muito nos honrou, o Vice-almirante Henrique Afonso da Silva Horta afirmava:

«Nas duas *Sagres* que conheci na minha vida de Marinheiro, estive nelas embarcado cerca de dez anos. Na primeira percorri todas as funções de cadete a Comandante, durante cinco anos. Na segunda estive outro tanto tempo, como Comandante. Foram sem dúvida os melhores anos dos cinquenta que vivi na *Marinha*».

Demonstrava, assim, mais de quarenta anos volvidos desde que deixara o comando do NRP *Sagres*, a enorme saudade e especial afeição que nutria pelo navio. No ano em que se celebram os seus 75 anos e os 50 que leva com a bandeira de Portugal, consideramos que as palavras de Sophia de Mello Breyner Andresen (1919-2004), e que propositamente escolhemos para concluir este artigo de homenagem ao Vice-almirante Henrique Afonso da Silva Horta (1920-2012), parecem ser-lhe dedicadas:

*Através do teu coração passou um barco  
Que não para de seguir sem ti o seu caminho*

CFR António Manuel Gonçalves  
Membro do CINAV

#### Notas

<sup>1</sup> Vice-almirante Silva Horta (1990).

CONDECORAÇÕES	ALGUNS DOS TRABALHOS PUBLICADOS																				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cruz de 1.ª Classe da Ordem do Mérito Naval (Espanha – 1949)</li> <li>- Cavaleiro da Ordem Militar de Avis (1952)</li> <li>- Oficial da Ordem Militar de Avis (1954)</li> <li>- Medalha Comemorativa das Campanhas do Exército Português no Estado da Índia 1955/57 (1958)</li> <li>- Comendador da Ordem do Infante D. Henrique (1961)</li> <li>- Comendador da Ordem Militar de Avis (1961)</li> <li>- Medalha de Mérito Militar de 2.ª classe (1961)</li> <li>- Oficial da Ordem do Mérito Naval (Brasil – 1962)</li> <li>- Medalha de prata da Ordem do Mérito Santos Dumont (Brasil – 1964)</li> <li>- Cavaleiro da Ordem de Mérito Aeronáutico (Brasil – 1964)</li> <li>- Medalha de Mérito Tamandaré (Brasil – 1965)</li> <li>- Medalha Militar de Serviços Distintos de Prata (1965)</li> <li>- Medalha Comemorativa das Campanhas das Forças Armadas – Norte de Angola 1965-67 (1967)</li> <li>- Medalha Militar de Serviços Distintos de Ouro com Palma (1967)</li> <li>- Medalha Militar da Classe de Comportamento Exemplar (1972)</li> <li>- Medalha Comemorativa das Campanhas das Forças Armadas – Ultramar 1972-73 (1973)</li> <li>- Medalha de Mérito Militar de 1.ª classe (1978)</li> <li>- Comendador da Ordem da Legião de Honra (França – 1982)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem de Santo Olavo (Noruega – 1982)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem da Bandeira (Hungria – 1982)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem do Mérito (Itália – 1982)</li> <li>- Medalha Naval de Vasco da Gama (1983)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem do Mérito Melitensi (Malta – 1983)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem da Bandeira (Jugoslávia – 1983)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo (1983)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem da Fénix (Grécia – 1983)</li> <li>- Ordem do Falcão (Islândia – 1983)</li> <li>- Comendador da Ordem do Mérito (Congo – 1984)</li> <li>- Grau da 1.ª Classe da Ordem de Mérito (Egipto – 1984)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem de Leopoldo II (Bélgica – 1985)</li> <li>- Grã-Cruz das Ordens do Mérito (Áustria – 1985)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem de Adolfs de Haussau (Luxemburgo – 1985)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem de Denebrog (Dinamarca – 1985)</li> <li>- Grande Oficialato da <i>Royal Victorian Order</i> (Reino Unido – 1986)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem Militar de Aviz (1986)</li> <li>- Medalha Comemorativa do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique (1988)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem do Mérito (Congo – 1988)</li> <li>- Grã-Cruz da Ordem Nacional (Zaire – 1989)</li> <li>- Medalha da Cruz Naval 1.ª Classe (1990)</li> </ul>	<p>«Crónica Internacional», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, 1964-1990.</p> <p><i>N. E. Sagres nas rotas do mundo</i>, Lisboa, INAPA, 1990.</p> <p><i>Condução e instrução do pessoal: curso do 2.º grau de manobra</i>, Escola de Marinharia da Armada, 1961.</p> <p><i>Polição marítima</i>, Lisboa, Instituto Hispano-luso-americano, 1985.</p> <p><i>Marinha de Guerra: ramo das Forças Armadas</i>, Lisboa, Academia de Marinha, 1990.</p> <p>«Vasco da Gama e a cartografia náutica», <i>Panorama</i>, n.º 31, 1969.</p> <p>«O lisboeta Gago Coutinho – Marinheiro, aviador e geógrafo», <i>Revista de Marinha</i>, n.º 561, dezembro de 1969, pp. 21-30.</p> <p>«A “Sagres” nas regatas Lisboa-Bermudas», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, n.º 94, 1964, pp. 923-928.</p> <p>«Para uma programação da carreira naval», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, n.º 102, 1972, pp. 569-571.</p> <p>«Para uma marinha com navios», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, n.º 104, 1974, pp. 351-357.</p> <p>«Navegação à vela», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, n.º 112, 1982, pp. 345-348.</p> <p>«O mundo nos últimos trinta anos», <i>Anais do Clube Militar Naval</i>, n.º 127, pp. 667-678.</p>																				
	PROMOÇÕES																				
	<table border="0"> <tr> <td>Cadete</td> <td>16 de setembro de 1940</td> </tr> <tr> <td>Guarda-marinha</td> <td>16 de setembro de 1943</td> </tr> <tr> <td>Segundo-tenente</td> <td>16 de setembro de 1944</td> </tr> <tr> <td>Primeiro-tenente</td> <td>31 de março de 1953</td> </tr> <tr> <td>Capitão-tenente</td> <td>24 de maio de 1959</td> </tr> <tr> <td>Capitão-de-fragata</td> <td>26 de maio de 1966</td> </tr> <tr> <td>Capitão-de-mar-e-guerra</td> <td>1 de março de 1973</td> </tr> <tr> <td>Comodoro</td> <td>8 de março de 1976</td> </tr> <tr> <td>Contra-almirante</td> <td>15 de setembro de 1976</td> </tr> <tr> <td>Vice-almirante</td> <td>2 de junho de 1977</td> </tr> </table>	Cadete	16 de setembro de 1940	Guarda-marinha	16 de setembro de 1943	Segundo-tenente	16 de setembro de 1944	Primeiro-tenente	31 de março de 1953	Capitão-tenente	24 de maio de 1959	Capitão-de-fragata	26 de maio de 1966	Capitão-de-mar-e-guerra	1 de março de 1973	Comodoro	8 de março de 1976	Contra-almirante	15 de setembro de 1976	Vice-almirante	2 de junho de 1977
Cadete	16 de setembro de 1940																				
Guarda-marinha	16 de setembro de 1943																				
Segundo-tenente	16 de setembro de 1944																				
Primeiro-tenente	31 de março de 1953																				
Capitão-tenente	24 de maio de 1959																				
Capitão-de-fragata	26 de maio de 1966																				
Capitão-de-mar-e-guerra	1 de março de 1973																				
Comodoro	8 de março de 1976																				
Contra-almirante	15 de setembro de 1976																				
Vice-almirante	2 de junho de 1977																				

# NRP Sagres

## 50 Anos, 50 Efemérides

**C**omo forma de assinalar os 50 anos do navio-escola *Sagres* ao serviço de Portugal, apresentam-se aqui outras tantas efemérides do *ex-libris* da Marinha, alcançadas sob bandeira portuguesa. Importa sublinhar que, no último século, o atual NRP *Sagres* constituiu-se como o único navio da Marinha a navegar por período tão dilatado. Com efeito, até à data apenas não efetuou a tradicional viagem de instrução com os cadetes da Escola Naval em 1987 e 1991, por ter sido sujeito à primeira e segunda fases da grande reparação de que foi alvo. Sem essas intervenções, não teria sido possível cumprir cinco décadas a navegar, prestando relevantes serviços a Portugal e à Marinha Portuguesa.

**19 de janeiro de 2010** – Início da terceira volta ao mundo, aquela que foi a maior viagem alguma vez realizada pelo navio, num total de 344 dias, que se traduziram em 39 207 milhas percorridas e 5 400 horas de navegação. Nesta viagem visitou 26 portos em 18 países, que constituem igualmente dois máximos. Foi também a única em que o navio cruzou por quatro vezes a linha do Equador, nos três maiores oceanos do planeta.

**30 de janeiro de 1962** – Data da portaria n.º 18 997, em que o atual NRP *Sagres* é aumentado ao efetivo dos navios da Marinha Portuguesa. No mesmo diploma, a antiga *Sagres* é classificada como navio-depósito, com o nome *Santo André*.

**8 de fevereiro de 1962** – Cerimónia de incorporação do navio-escola *Sagres* na Marinha Portuguesa, que decorreu no Rio de Janeiro. Neste mesmo dia foi içada oficialmente e pela primeira vez a bandeira portuguesa. O então Capitão-tenente Silva Horta tomou posse como Comandante do navio, depois de ter sido o último Comandante da antiga *Sagres*.

**24 de fevereiro de 1979** – Chegada do navio-escola *Sagres* ao porto de Mormugão, em Goa, durante a primeira volta ao mundo (1978-1979). Foi o primeiro navio da Marinha Portuguesa a visitar aquele país, depois dos antigos territórios portugueses terem sido anexados pela Índia em 1961.

**20 de março de 2010** – O navio-escola *Sagres* atraca no porto de Ushuaia, na Argentina, naquela que é cidade mais meridional do mundo, no decurso da terceira viagem de circum-navegação (2010).

**22 de março de 1984** – Data em que o NRP *Sagres* concluiu a segunda viagem de circum-navegação (1983-1984).

**25 de março de 2010** – O navio dobra pela primeira vez o cabo Horn, primeiro a motor, no sentido leste-oeste, e logo depois à vela, em sentido contrário, durante a terceira volta ao mundo (2010). Seguiam embarcados o Secretário de Estado da Defesa e dos Assuntos do Mar, Dr. Marcos Perestrello, e o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes.

**31 de março de 1975** – Início da primeira docagem do navio-escola *Sagres* na doca-seca do Arsenal do Alfeite. Até à data, já ali docou, para limpeza do casco e fabricos, dez vezes.

**1 de abril de 1977** – O navio-escola *Sagres* atraca em Hamburgo, associando-se às comemorações do centenário da *Blohm & Voss*, estaleiro alemão onde havia sido construído quarenta anos antes (1937). Neste mesmo dia, mas em 1979, tem lugar a primeira passagem do navio-escola *Sagres* pelo canal de Suez, no sentido leste-oeste, durante a primeira volta ao mundo (1978-1979), data em que se estreia a navegar no mar Mediterrâneo.

**13 de abril de 2010** – O NRP *Sagres* atraca em Valparaíso, no Chile, primeiro porto praticado pelo navio no Pacífico sul, no decorrer da terceira viagem de circum-navegação (2010).

**18 de abril de 1962** – Início das primeiras provas de mar do navio-escola *Sagres*, no Rio de Janeiro. Neste mesmo dia, em 1979, a *Sagres* chega a Marselha. Foi o primeiro porto visitado pelo na-

vio no mar Mediterrâneo e a última escala da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979).

**25 de abril de 1962** – Dia em que o navio-escola *Sagres* largou do Rio de Janeiro com destino a Lisboa, na primeira viagem com a bandeira de Portugal. Trinta anos mais tarde, em 1992, um Presidente da República, o Dr. Mário Soares, encontrava-se pela primeira vez embarcado para participar numa parte da regata Colombo, no trajeto Lisboa/Cádiz. Seguiam também a bordo o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Fuzeta da Ponte, e o Comandante Naval do Continente, Vice-almirante Carmo Duro.

**27 de abril de 1979** – O navio-escola *Sagres* atravessa pela primeira vez o estreito de Gibraltar, no sentido leste-oeste, a concluir a primeira viagem de circum-navegação (1978-1979).

**30 de abril de 1962** – Chegada a Recife, primeiro porto estrangeiro visitado pelo navio-escola *Sagres*. Neste mesmo dia, mas em 1979, o navio completava a sua primeira volta ao mundo (1978-1979).

**3 de maio de 1963** – Pela primeira vez o navio-escola *Sagres* dobra a mítica ponta de Sagres. Encontravam-se por essa ocasião embarcados os cadetes do curso *Luís de Camões* (1960), em viagem de instrução.

**4 de maio de 1982** – Início da viagem aos Estados Unidos com participação, no regresso, na regata Newport/Lisboa. Até à data esta foi a viagem em que se atingiu a maior percentagem de navegação à vela, com uns impressionantes 80%.

**11 de maio de 1984** – Em cerimónia que decorreu a bordo, o Presidente da República, General Ramalho Eanes, condecorou o Estandarte Nacional do navio-escola *Sagres* com a Ordem do Infante D. Henrique.

**25 de maio de 1965** – Primeira passagem do Equador pelo navio-escola *Sagres* no sentido norte-sul, na primeira viagem que o levou ao Brasil.

**26 de maio de 1962** – Primeira passagem do Equador pelo navio-escola *Sagres* no sentido sul-norte, na primeira viagem que efetuou com a bandeira de Portugal, com destino a Lisboa.

**3 de junho de 1962** – Chegada ao Mindelo em Cabo Verde, para todos os efeitos, à época, o primeiro porto nacional visitado pelo navio-escola *Sagres*. É, na atualidade, o porto estrangeiro mais vezes visitado pelo navio.

**4 de junho de 1997** – Início da viagem de instrução do curso *Dantas Pereira* (3.º ano), aquela em que pela primeira vez embarcaram cadetes femininos no NRP *Sagres*.

**5 de junho de 1964** – Início da primeira regata em que o navio-escola *Sagres* participou (Lisboa/Bermudas), seguindo embarcado o famoso marinheiro e escritor australiano *Captain Alan Villiers* (1903-1982).



**20 de junho de 1976** – Início da regata Bermuda/Newport, que pela primeira e única vez na história contou com a presença dos cinco navios-irmãos, *Tovarich* (União Soviética), *Eagle* (Estados Unidos), *Sagres* (Portugal), *Mircea* (Roménia) e *Gorch Fock* (Alemanha Federal). Para o efeito seria instituído o troféu *Five Sisters*, que foi conquistado pelo navio-escola alemão *Gorch Fock*.

**23 de junho de 1962** – Chegada do navio-escola *Sagres* a Lisboa, data em que, também pela primeira vez, o navio pratica um fundeadouro nacional, desta feita em Cascais, tendo, depois de entrar a barra, fundeado no Quadro dos Navios de Guerra (QNG). Neste mesmo dia, mas em 1978, teve início a primeira volta ao mundo do navio-escola *Sagres* (1978-1979).

**27 de junho de 1962** – Data em que o navio-escola *Sagres* atracou pela primeira vez em Lisboa. O local escolhido foi o cais da Doca da Marinha.

**29 de junho de 1993** – O navio-escola *Sagres* dobra pela primeira vez o cabo da Boa Esperança, no sentido oeste-leste, no decorrer da viagem ao Japão (1993-1994).



Foto: Marinha do Chile

**30 de junho de 1962** – Pela primeira vez os dois navios-escolas atracam de braço-dado, o actual navio-escola *Sagres* e o navio-depósito *Santo André*, antiga *Sagres*.

**1 de julho de 1983** – O navio-escola *Sagres* inicia nesta data a segunda viagem de circum-navegação (1983-1984).

**10 de outubro de 2006** – Dia da largada do NRP *Sagres* para a regata Torbay/Lisboa, por ocasião do cinquentenário das denominadas *Tall Ships' Races* (1956-2006). Importa realçar que a antiga *Sagres* havia igualmente

tomado parte neste mesmo trajecto em 1956, aquando da primeira edição destes eventos, em que Lisboa foi escolhida como porto de destino.

**11 de julho de 1981** – Nesta data o navio-escola *Sagres* cruzou pela primeira vez o estreito de Gibraltar, no sentido oeste-leste.

**12 de julho de 1964** – Data da chegada do navio-escola *Sagres* a Nova Iorque, primeiro porto visitado na América do Norte.

**28 de julho de 1982** – O navio-escola *Sagres* vence a regata Newport/Lisboa e conclui a tirada de maior duração efetuada até à data, num total de 31 dias de mar.

**31 de julho de 2009** – Em plena regata Halifax/Belfast, o navio-escola *Sagres* percorreu 1230 milhas, entre as 20 horas do dia 31 de julho e as 24 horas do dia 5 de agosto, conquistando o *Boston Teapot Trophy*, galardão anualmente atribuído ao navio que percorre a maior distância à vela, em 124 horas consecutivas.

**10 de agosto de 1986** – Data em que pela primeira vez um Presidente da República embarcou no navio-escola *Sagres*, na ocasião o Dr. Mário Soares, efetuando o trajeto entre Ponta Delgada e Lisboa, com paragem nas Berlengas, no regresso da viagem de instrução que levou o navio aos Estados Unidos.

**11 de agosto de 2004** – Primeira e única travessia do canal de Corinto pelo navio-escola *Sagres*, encontrando-se embarcados o Presidente da República, Dr. Jorge Sampaio, e o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vidal Abreu. Neste mesmo dia, mas

em 2008, o navio dobrava pela primeira vez o cabo da Boa Esperança, no sentido leste-oeste.

**22 de agosto de 1978** – Primeira travessia do canal do Panamá pelo navio-escola *Sagres* no sentido leste-oeste, data em que também, pela primeira vez, entrou no oceano Pacífico, no decurso da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979).

**3 de setembro de 1978** – Chegada do navio-escola *Sagres* a Acaapulco, México, primeiro porto visitado no Pacífico Norte, durante a primeira volta ao mundo (1978-1979).

**9 de setembro de 1975** – Chegada da *Sagres* a Leningrado – actual S. Petersburgo, na Rússia – tendo sido o único navio da Marinha Portuguesa a visitar um porto na ex-União Soviética. Leningrado constituiu-se, igualmente, como o porto mais setentrional visitado pelo navio.

**8 de outubro de 1962** – Início da primeira viagem de instrução com cadetes da Escola Naval, cabendo esse privilégio aos cadetes do curso *Luís de Camões* (1960).

**18 de outubro de 1984** – Início da primeira viagem de adaptação de candidatos ao ingresso na Escola Naval feita a bordo do navio-escola *Sagres*. O privilégio coube aos futuros cadetes do curso *Conde de S. Vicente* (1984).

**26 de outubro de 2007** – Por ocasião da cerimónia que assinou a abertura do ano operacional, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, condecorou o Estandarte Nacional do navio-escola *Sagres* com a Medalha Naval de Vasco da Gama.

**16 de novembro de 1962** – Data da chegada do navio-escola *Sagres* a Bissau, primeiro porto no continente africano visitado pelo navio. Neste mesmo dia, em 1992, ocorreu a primeira e única travessia do canal do Panamá no sentido oeste-leste.

**25 de novembro de 1978** – Primeira passagem da Linha Internacional de Mudança de Data pelo navio-escola *Sagres*, no sentido leste-oeste, aquando da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979). Na segunda (1983-1984) e terceiras (2010) voltas ao mundo, a passagem por aquela linha teve lugar, respetivamente, a 1 de Outubro de 1983 e a 11 de Julho de 2010.

**5 de dezembro de 1992** – Maior número de milhas à vela (55,9) percorridas num quarto (16h00-20h00) pelo navio-escola *Sagres*, a que corresponde uma velocidade média de 13,98 nós. Foi efetuada na tirada entre Hamilton nas Bermudas e Lisboa, a concluir a viagem que se prolongou por oito meses.

**14 de dezembro de 2010** – O navio-escola *Sagres* foi o primeiro veleiro do mundo a ser distinguido pela *Sail Training International* (STI) com o *Blue Flag Scheme*, pelo facto de cumprir com aquele código de conduta ambiental, tendo, por isso, recebido o certificado de membro n.º 001.

**15 de dezembro de 1978** – Chegada a Tóquio, no Japão, primeiro porto da Ásia visitado pelo navio-escola *Sagres*, no decurso da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979).

**24 de dezembro de 2010** – Data em que o NRP *Sagres* concluiu a terceira viagem de circum-navegação (2010).

**25 de dezembro de 1978** – Primeiro e único dia de Natal até à data cumprido a navegar, entre Tóquio e Nagasaki, no decurso da primeira viagem de circum-navegação (1978-1979). Aquando da viagem ao Médio Oriente (1981-1982) o Natal foi celebrado em Port Saïd, Egipto, ao passo que na segunda volta ao mundo (1983-1984), por esta ocasião, o navio encontrava-se atracado em Macau. Já na viagem ao Japão (1993-1994), o dia de Natal foi celebrado no porto de Mormugão, em Goa, na Índia.

**29 de dezembro de 1981** – Primeira e única passagem do Canal de Suez, no sentido oeste-leste.

**31 de dezembro de 1978** – Primeira passagem de ano fora de Portugal, com o navio atracado em Nagasaki, Japão, durante a primeira volta ao mundo (1978-1979). Na viagem ao Médio Oriente (1981-1982), na segunda viagem de circum-navegação (1983-1984) e na viagem ao Japão (1993-1994), este momento foi celebrado a navegar.



CFR António Manuel Gonçalves  
Membro do CINAV

# Cinquentenário do NRP Sagres com bandeira de Portugal

## - Evolução da lotação do navio

O actual navio-escola *Sagres*, por vezes referido como *Sagres II*, içou pela primeira vez a bandeira portuguesa em 8 de Fevereiro de 1962, nove dias após a publicação da portaria que o aumentava ao efectivo dos navios da Armada<sup>1</sup>. Navegou inicialmente com a lotação da antiga *Sagres*, que estivera ao serviço da Marinha Portuguesa entre 1924 e 1962. Essa situação prolongou-se até 1967, altura em que foi estabelecida a lotação provisória do novo navio-escola: 10 oficiais, 19 sargentos e 134 praças, num total de 163 elementos<sup>2</sup>. O diploma definia ainda que os cargos de comandante e de imediato eram desempenhados por oficiais com o posto de capitão-de-fragata e de capitão-tenente, respectivamente, sendo a função de mestre do navio exercida por um sargento-ajudante. Como curiosidade, refira-se que essa lotação incluía ainda um sargento e uma praça fuzileiros, “habilitados com o curso de especialização em monitor”, sendo ambos responsáveis por ministrar a educação física a bordo.

No ano seguinte, seriam feitos dois pequenos ajustes na lotação. O comandante passava a poder ser capitão-de-mar-e-guerra ou capitão-de-fragata, assim se mantendo até hoje, e o engenheiro maquinista naval – que inicialmente tinha o posto de primeiro-tenente – passava a ser capitão-tenente.

Esta lotação manteve-se até ao final dos anos 80, altura em que o navio efectuou uma grande modernização, dividida em duas fases: uma em 1987 e outra em 1991.

Essa grande modernização incluiu, entre outros trabalhos, a colocação de novas anteparas estanques, com portas estanques controladas remotamente, o aumento da capacidade dos tanques de combustível

constituído, aliás, os dois únicos, desde 1962, em que a *Sagres* não navegou. Os ajustamentos nos serviços de bordo, decorrentes da modernização efectuada, permitiram reduzir ligeiramente a guarnição do navio, que então passou a contemplar 159 elementos: 10 oficiais, 21 sargentos e 128 praças<sup>3</sup>. Entre outras alterações, o cargo de oficial imediato passava a poder ser exercido por um oficial com o posto de capitão-de-fragata ou capitão-tenente, o engenheiro maquinista naval voltava a ser primeiro-tenente e deixava de haver monitores de educação física na lotação, passando o clarim a ser o único fuzileiro a bordo. Todas estas alterações se mantêm ainda na actualidade. Importa ainda esclarecer que o aumento no número de sargentos (19 em 1967 e 21 em 1988) se deveu ao facto de a lotação ter passado a contemplar 4 sargentos carpinteiros, que de acordo com o diploma embarcariam apenas “quando a natureza da missão o justificar”. Por conseguinte, não levando em conta esses 4 carpinteiros – que nem sempre embarcavam – o número de sargentos, na realidade, passou de 19 para 17.

Foto Comandante C. Conceição Silva



Formatura a bordo quando o navio estava a ser recebido no Rio de Janeiro, em 1962.



Formatura a navegar durante a Viagem de Instrução de 2011.

em benefício de uma maior autonomia do navio, a instalação de duas estações de tratamento de esgotos (uma biológica e outra química), a substituição dos geradores de energia eléctrica, a substituição do motor original MAN de 750 cavalos por um motor MTU de 1000 cavalos, a colocação de sistemas de ar condicionado na camarinhá do comandante e na casa dos transmissores, a instalação de um gerador de água doce e a montagem de uma grua hidráulica a meio navio para movimentar as embarcações. A dimensão dos trabalhos não permitiu que o navio navegasse em 1987 e em 1991 – tendo esses anos

periféricos, justificada com as seguintes razões:

- Maior facilidade de realização das manobras com as velas, nomeadamente da manobra de virar por diante, devido aos novos materiais empregues no velame, no massame e no poleame;
- Informatização de alguns serviços de bordo (nomeadamente do detalhe, da companhia e do serviço de abastecimento); e

- Redução significativa dos espaços de alojamento de pessoal devido à introdução de novos sistemas a bordo (estações de tratamento de esgotos, portas estanques hidráulicas, troncos de fuga dos compartimentos e sistemas de ventilação de ar condicionado).

Evolução da lotação da *Sagres*

Lotação	1962-1988	1988-2001	2001-2011	Actual (título experimental)
Oficiais	10	10	9	9
Sargentos	19	21	16	16
Praças	134	128	114	103
<b>Total</b>	<b>163</b>	<b>159</b>	<b>139</b>	<b>128</b>

Estas premissas levaram a propor a redução da lotação para um total de 139 militares: 9 oficiais, 16 sargentos e 114 praças. Durante o período experimental foi possível confirmar a adequabilidade da redução proposta, que viria a ser oficializada por portaria do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, de 20 de Abril de 2001.

Esta lotação sofreria, entretanto, pequenos reajustamentos em 2002, 2005, 2009 e 2011, sem impactos nos quantitativos totais. Em 2002, estabeleceu-se que o enfermeiro só embarcaria “quando determinado superiormente”. Em 2005, abriu-se a possibilidade de o mestre do navio poder ser sargento-ajudante ou primeiro-sargento. Em 2009, fizeram-se várias alterações a nível das praças. Finalmente, em 2011, a lotação passou a contemplar um engenheiro naval do ramo de armas e electrónica (primeiro-tenente ou segundo-tenente) – por troca com um oficial da classe de marinha – tendo em vista o desempenho do cargo de chefe do serviço de electrotecnia.

No final de 2011, o comando do navio fez uma nova proposta de redução da guarnição, que teve como base duas motivações. Por um lado, racionalizar os recursos humanos, rentabilizando e potenciando valências, sem descuidar a manutenção dos padrões de prontidão estabelecidos e o cumprimento das missões superiormente determinadas. Por outro lado, contribuir para mitigar as fracas condições de habitabilidade das cobertas de praças, por redução do número de militares que habitam esses mesmos espaços.

Esta proposta de redução

teve por base as seguintes razões:

- Disponibilização de novas ferramentas tecnológicas (como o sistema MOST4 e o circuito INPORTCOMMS, na área das comunicações, e a aplicação SIGDN, na

área administrativa), que vieram simplificar procedimentos;

- Pequenas alterações efectuadas no aparelho do navio em 2010 (aumento do tamanho das escotas das gáveas altas e introdução de estingues nessas mesmas velas), tornando as manobras de içar e caçar

vio. Caso se venham a confirmar as condições para passar essa proposta a definitiva, ela acarretará uma diminuição, não negligenciável, nos custos de operação do navio. Estando o navio com missão atribuída – e tendo em conta as taxas de navegação típicas da *Sagres* – a diminuição de custos cifrar-se-á em cerca de 24 300 euros por mês (incluindo vencimentos, suplemento de embarque e alimentação). Já na situação do navio sem missão atribuída, essa redução de custos quedar-se-á pelos 11 100 Euros por mês (incluindo vencimentos e alimentação).

Foto Comandante C. Conceição Silva



Marinheiros ao leme durante uma saída para efectuar provas de mar, no Rio de Janeiro, em 1962.



Marinheiros ao leme durante uma faina de atracação na Viagem de Instrução de 2011.

pano menos exigentes sob o ponto de vista do esforço requerido ao pessoal; e

- Reorganização dos serviços de bordo, eliminando alguns cargos e combinando outros.

Conforme se pode constatar, a lotação do navio sob bandeira portuguesa foi-se progressivamente adaptando ao passar dos tempos e, mesmo mantendo a tradição de operação manual do aparelho de vela, já sofreu uma diminuição de 35 elementos, isto é, mais de 20% da guarnição original.

Importa acrescentar que, durante as viagens de instrução, os cadetes da Escola Naval, no âmbito do seu processo de formação técnica e humana, colaboram activamente em muitas das tarefas de bordo, complementando o trabalho dos militares da guarnição. Actualmente, o navio dispõe de capacidade para embarcar até 54 cadetes do sexo masculino e 12 cadetes do sexo feminino.

Aliás, é curioso notar que nos períodos em que o navio arvorou as bandeiras alemã (com o nome *Leo Schlageter*) e brasileira (com o nome *Guanabara*), apenas navegava com cadetes embarcados. Como *Albert Leo Schlageter* (1937-1948) o navio tinha uma guarnição fixa de apenas 76 militares, complementada por 220 cadetes e 7 civis – num total de

303 elementos. Como *Guanabara* (1948-1962) dispunha de uma guarnição fixa de 102 militares, que era complementada por 150 cadetes – totalizando 252 elementos.



CFR Nuno Sardinha Monteiro  
Comandante do NRP *Sagres*

#### Notas

<sup>1</sup> Portaria n.º 18 997 do Ministro da Marinha, de 30 de Janeiro de 1962.

<sup>2</sup> Portaria n.º 22 658 do Ministro da Marinha, de 27 de Abril de 1967.

<sup>3</sup> Portaria do Almirante CEMA, de 12 de Janeiro de 1988.

As três razões apontadas tornaram possível uma redução, por enquanto apenas a título experimental, de 11 militares na lotação do na-

Comparação entre as lotações alemã, brasileira e portuguesa, incluindo cadetes

Lotação	<i>Albert Leo Schlageter</i> (1937-1948)	<i>Guanabara</i> (1948-1962)	<i>Sagres</i> (1962)	<i>Sagres</i> (2012)
Lotação fixa	76	102	163	128
Cadetes	220 + 7 civis	150	80	66
<b>Total</b>	<b>303</b>	<b>252</b>	<b>243</b>	<b>194</b>

## A expedição de Francisco Barreto ao Monomotapa

O reino do Monomotapa\* define-se geograficamente nos limites do planalto africano, situado entre os rios Limpopo e Zambeze, limitado a leste pela cadeia montanhosa de Inyanga que o separa da actual República de Moçambique. As suas fronteiras naturais protegiam-nos dos vizinhos cobiçosos e permitiram o desenvolvimento de uma civilização milenar, de origem Bantu, cuja prosperidade se pressente na grandeza das ruínas do *Grande Zimbabwe*, que se supõe ter sido a capital até ao século XV. A sua riqueza assentou, sobretudo, na exploração mineira do subsolo, de onde extraíam cobre, prata e ouro, que chegavam à costa através dos grandes rios, e estavam na base de um comércio rico que sustentou pequenos potentados da região Swahili, onde ancoravam os navios do Mar Vermelho, do Guzerate, do Indostão e do Extremo Oriente.

O ouro de Sofala, que determinou a construção da primeira fortaleza, em 1506 (Marinha de D. Manuel (31)), foi uma tentação constante para os portugueses, cientes das dificuldades em alcançar as suas fontes no interior do sertão africano, mas sempre à espreita da oportunidade de controlar o ofríco reino, situado para além das montanhas do interior. Quem primeiro logrou alcançar os territórios do mítico Monomotapa foi António Fernandes, um “carpinteiro de naus degredado” que por ali ficou nos tempos de D. Francisco de Almeida, adaptando-se às duras condições de vida num território inóspito, aprendendo as línguas locais e entrosando-se progressivamente com as populações, ao ponto de obter as informações necessárias para alcançar o planalto, empreendendo duas viagens ao interior, entre o mês de Abril de 1514 e o princípio de 1515. Os resultados práticos desta incursão foram, porém, escassos, na medida em que a concorrência comercial árabe e swahili era muito intensa e contava com uma experiência secular que tolhia os portugueses. Digamos que a couraça protectora do ouro deixava infiltrar um elemento ou outro, de vez em quando, mantendo permanente a esperança lusa, mas sempre de forma muito ténue.

Foi pela via fluvial do Zambeze, por Sena e Tete, que o padre jesuíta Gonçalo da Silveira chegou ao Monomotapa, em 1560, convertendo-o ao cristianismo e baptizando-o com o nome de Sebastião. Acontece, contudo, que as conversões feitas nestas condições apressadas oferecem sonhos imediatos de imortalidade e glória que, com o andar dos tempos, se confrontam com os costumes locais. O poderoso soberano do sertão africano não se conformaria com as disciplinas cristãs que lhe impu-

nam monogamia, jejuns e privações diversas a que não estava habituado. A breve trecho as ameaças da perdição nos infernos acabariam por enfadá-lo e fazer o que era mais simples: matar ou mandar matar o conversor. Foi isto que aconteceu a Gonçalo Silveira, a 16 de Março de 1561: arrancado do catre a meio da noite, foi enforcado sem piedade e o seu corpo atirado ao rio. A notícia chegou a Lisboa alguns

uma forma cristã e legítima, calando as vozes de quem no Conselho se lhe opunha, encomendou um “parecer de letrados” sobre a justiça dessa guerra, para o que assumiu uma importância fulcral a evocação do martírio de Gonçalo Silveira.

Por carta de 19 de Março de 1569, o rei nomeou Francisco Barreto como “capitão-mor da empresa do senhorio do Monomotapa”, com um ordenado de 6000 cruzados por ano, pagos pela Casa da Índia. O nomeado não era figura inexperiente nos assuntos do Índico – já fora governador da Índia, após a morte de D. Pedro de Mascarenhas, em 1555 – e tinha agora como missão conduzir um corpo expedicionário que deveria apossar-se das fontes africanas do ouro, situadas a muitos quilómetros do mar.

Da empresa, na sua globalidade, ficou um relato feito pelo padre jesuíta Francisco Monclaro, que nos diz ter a armada aparelhada em Lisboa, com uma grande nau de cerca de 650 tonéis, onde embarcou o capitão-mor, e duas outras mais pequenas, de Vila do Conde, com 150 tonéis. Numa delas seguia como capitão Vasco Fernandes Homem, mestre de campo de um corpo expedicionário com cerca de 1000 homens de armas, contando muitos fidalgos e cavaleiros. Zarparam de Lisboa a 16 de Abril, depois de algumas peripécias infelizes que fizeram abortar uma primeira tentativa de sair a barra, e seguiram para sul, sabendo-se que a nau capitânia foi obrigada a arribar a S. Salvador da Baía, enquanto as restantes seguiam para Moçambique. Ali ficou cerca de seis inexplicáveis meses, provocando um atraso enorme, com despesas acrescidas e com as inerentes deserções de soldados e marinheiros que, em terra, iam arranjando o aconchego suficiente para os desmotivar de tão grande aventura. Só chegou a Moçambique em Maio de 1570, onde encontrou Fernandes Homem, com o

seu pessoal muito enfraquecido, fustigado pela malária e pela inacção. Mas este primeiro contratempo não seria o único de toda a empresa. Por iniciativa sua ou por dificuldades próprias da zona e do tempo, mal acauteladas e precavidas, outros infelizes episódios se lhe seguirão, até à morte de Francisco Barreto, em 1573, na povoação de Sena, à beira do rio Zambeze. A missão não iria corresponder às expectativas que D. Sebastião depositara nela, mas disso falarei na próxima revista.

J. Semedo de Matos  
CFR FZ



Francisco Barreto, governador da Índia, em 1555, e comandante da expedição ao Monomotapa, em 1569. Livro de S. Julião.

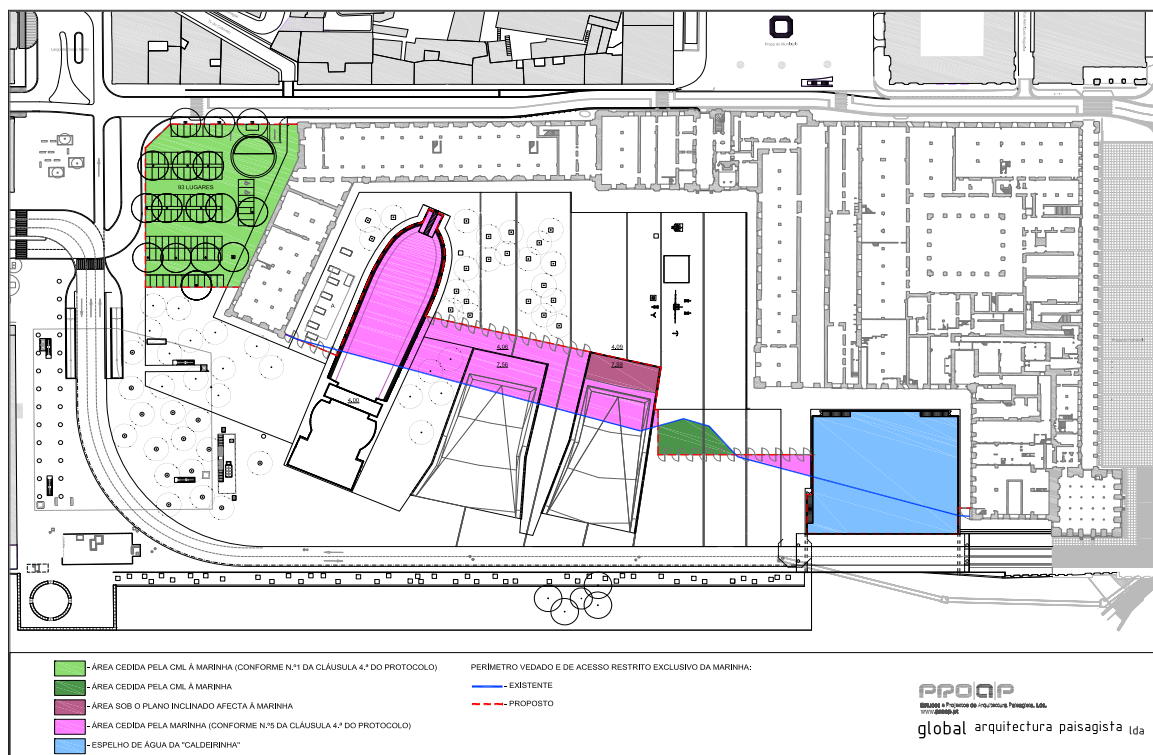
meses depois, gerando uma onda de indignação que clamou por vingança. O padre era filho do conde de Sortelha e o martírio teve, certamente, algum impacto, mas os tempos foram passando e nenhuma reacção haveria, por parte da coroa, se outras circunstâncias não se fivessem imposto.

Na verdade, D. Sebastião tinha intenção de mudar o espírito com que era exercida a presença portuguesa no Oriente, exaltando as virtudes da guerra e a abnegação, em detrimento dos mundanos prazeres asiáticos. É disso exemplo a forma como o conde de Atouguia assumiu o cargo de vice-rei da Índia, e também o é a decisão que tomou acerca de Moçambique, ordenando que se preparasse uma expedição para conquistar o reino do Monomotapa. Para fundamentar a sua decisão, de

### Nota

\* Monomotapa é uma corruptela da língua portuguesa do século XVI de “Muana ua tapa”, cujo significado é o de “senhor das minas”.

# Redescoberta da Ribeira das Naus



Por proposta do vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa, arquiteto Manuel Salgado, teve lugar nas Instalações Centrais da Marinha (Casa da Balança), em 10 de janeiro de 2012, a cerimónia de assinatura do auto de consignação da empreitada “Avanço de Margem e Nova Ribeira das Naus”, que constitui a primeira fase do projeto “Redescoberta da Ribeira das Naus”.

Após as boas-vindas dadas pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante José Saldanha Lopes, o Presidente da Câmara Municipal de Lisboa (CML), Dr. António Costa, salientou e agradeceu à Marinha os esforços e a disponibilidade dos seus técnicos em colaborar nas soluções que permitem “devolver o rio Tejo às pessoas” tendo em consideração as características especiais de uma área militar. “Vamos ter que ir gerindo com a Marinha porque isto não é um espaço qualquer, é o espaço onde funciona o Estado-Maior da Armada. Há restrições de segurança que têm de ser preservadas, há atividades cerimoniais que a Marinha desenvolve e que também têm de ser respeitadas”, explicou.

Já o arquiteto João Gomes da Silva, autor do projeto, adiantou que o que se pretende é “revelar o local, através das escavações de várias docas, rampas e pontões, ao mesmo tempo que se cria um espaço público com ligação direta ao rio”. Assim, a primeira fase da intervenção, agora adjudicada, consiste nos trabalhos de consolidação e avanço de margem, enquanto na segunda fase, “Zona de Terra”, terão lugar as escavações.

A intervenção da primeira fase pretende a redefinição da linha de costa da cidade com avanço de margem, com a criação de uma plataforma inclinada em direção ao rio, de re-

duzida pendente e em degraus com cerca de 250m de extensão e 15m de largura. Paralelo a esse plano e junto ao rio será construída uma nova via para circulação automóvel, dando continuidade ao alinhamento do arruamento da Praça do Comércio.

A segunda fase prevê, entre outros, a redefinição da barreira de controlo da área de segurança da Marinha com a criação de um sistema de vedação / portões pivotantes e o desaterro total da Doca Seca. O projeto inclui ainda a criação de dois planos inclinados (rampas varadouro) de grandes dimensões, com superfícies relvadas. A rampa nascente irá albergar, sob a laje, uma zona para estacionamento de viaturas militares e posto de controlo de acessos.

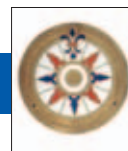
Embora o protocolo inicial prevesse a cedência à Marinha do parque de estacionamento do Corpo Santo, a versão atual prevê a intenção de, na segunda fase, se construir um silo automóvel com três pisos e capacidade para aproximadamente 270 viaturas, ficando garantidos os 90 lugares já anteriormente acordados para a Marinha.



Fotos CAB FZ Camo

A obra agora consignada vai decorrer durante este ano e representa um investimento total de 10 milhões de euros, dos quais 6,5 milhões provêm do Quadro Comunitário de Apoio e o restante de capital da autarquia.

Colaboração da DIREÇÃO DE INFRAESTRUTURAS



## In memoriam do Almirante Max Justo Guedes

**“É minha modesta contribuição à divulgação e melhor conhecimento da gesta maior do querido e admirado povo lusitano e meu sincero agradecimento pela obra magnífica por ele realizada em meu país, descobrindo, povoando, colonizando, civilizando e expandindo-o a limites quase inacreditáveis e legando-o unido política e socialmente, aos brasileiros de hoje”.**

*Alm. Max Justo Guedes – Rio de Janeiro, Nov. 1988*

**E**m 17 de Janeiro de 2012 teve lugar no auditório uma Sessão de Homenagem *In memoriam* do Almirante Max Justo Guedes.

A abrir a sessão, o Presidente Vieira Matias disse pretender a Academia, após o choque suscitado pela “inesperada notícia da morte do nosso Membro Emérito Max Justo Guedes”, em 8 de Novembro passado, evocar “a figura do intelectual e do amigo”, pela voz de “três académicos que bem o conheceram e que muito o consideravam”, e aos quais agradeceu as intervenções que se seguiriam. O Almirante Vieira Matias recordou a ligação “à Academia de Marinha tão profunda que vinha desde as nossas raízes [...]”, o então Comandante Max Justo Guedes integrou o primitivo Grupo de Estudos de História Marítima desde a sua eleição, como membro Efectivo, na Sessão de 19 de Fevereiro de 1970, sendo o primeiro não português a pertencer aos seus quadros, muito embora, estatutariamente, equiparado a cidadão nacional”. “Foi elevado a Membro Emérito na Sessão da Assembleia de Académicos de 20 de Abril de 1995. Manteve, por conseguinte, uma presença dilatada por um período de quase 42 anos, em que nos visitou regularmente e acolheu no Brasil, sempre com assinalável hospitalidade, os seus pares e demais estudiosos da História Marítima que frequentemente convidava”, disse o Presidente, continuando: “A sua colaboração como académico foi prestimosa. Para além de seis comunicações aqui apresentadas em Sessões, publicadas em separata e nas respectivas Memórias, participou no I Simpósio de História Marítima, proferindo em 11 de Dezembro de 1992 a sua conferência de Encerramento”. “Como colaborador da História da Marinha Portuguesa, obra desta Academia, foi coordenador do volume «A viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil, 1500-1501», lançado em Dezembro de 2003, para o qual redigiu a Parte I em dois copiosos Capítulos.” A terminar, e antes de passar a palavra

aos Académicos Estácio dos Reis, Inácio Guerreiro e Dias Farinha, o Presidente da Academia citou Vera Tostes, directora do Museu Histórico Nacional, do Brasil: “... o mundo lusófono perde um amigo entusiasmado com a pesquisa e a produção do conhecimento. Fica uma lacuna no saber da nossa História.”



*Almirante Max Justo Guedes.*

como o sucesso da *exposição Portugal-Brazil. The Age of Atlantic Discoveries*, realizada em 1990 na Biblioteca Pública de Nova Iorque. A terminar, o orador referiu que a sua “obra imensa [...] ficou desoladamente inacabada. Assim como ficou vazia e, parada para sempre, a cadeira de baloiço onde Max, já cansado e doente, repousava, em sua casa, ao fim de um dia de exaustivo trabalho”. A segunda intervenção, intitulada “Ciência Náutica e Cartografia na Obra de Max Justo Guedes”, coube ao Académico Emérito Inácio José Guerreiro, que começou por referir como em 1970 conheceu o Comandante Max Justo Guedes no II Colóquio Luso-Brasileiro de História do Brasil, em Lourenço Marques.

O orador falou circunstanciadamente dos diversos encontros científicos em que privou com o homenageado, atestando a relevância das suas contribuições e iniciativas para o estudo das matérias a que o título da sua comunicação aludia. Referiu, designadamente, a XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, de cuja Comissão Cultural fez parte o Almirante, e o concomitante Congresso sobre “Os Descobrimientos Portugueses e a Europa do Renascimento”, a “IV Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia” e o “Colóquio sobre as Razões que levaram os Povos Ibéricos a adiantarem-se na Expansão Mundial no século XV”. O Doutor Inácio Guerreiro referiu ainda a importância do Almirante Max Justo Guedes na dinâmica da prossecução das reuniões da Comissão Internacional de História da Náutica, cuja presidência assumiu a partir da VI Reunião, em Sagres, no ano de 1967. “Inestimável noutras áreas”, disse o orador, foi a sua colaboração nos Seminários Internacionais de História Indo-Portuguesa e nas Reuniões Internacionais de História de África. Prosseguiu com diversos outros exemplos da intensa actividade académica e científica do Almirante Max Justo Guedes, salientando a importância do seu contributo para a história da náutica e da cartografia, nomeadamente.

Na primeira intervenção, feita pelo Académico Emérito António Estácio dos Reis, e intitulada “Max Justo Guedes, o Homem e o Marinheiro”, o orador fez jus ao título recorrendo às suas recordações pessoais dum convívio de largos anos. Aludiu, designadamente, a pormenores que remontam à infância do homenageado, trazendo à colação curiosos episódios que lhe foram relatados em primeira pessoa pelo próprio. Entre muitos exemplos da amizade que nutria por Portugal, referiu o Comandante Estácio dever-se ao Almirante Max Justo Guedes a oferta, pelo Governo Brasileiro, do primeiro astrolábio do acervo do Museu de Marinha, bem

Serviço de Documentação da Marinha - Brasil

A última conferência, intitulada “O Descobrimento do Brasil na obra de Max Justo Guedes”, foi apresentada pelo Académico Emérito António Dias Farinha. A obra do Almirante Max Justo Guedes sobre o descobrimento do Brasil foi a segunda que deu à estampa, disse o orador. A primeira, de 1963, tratava das *Derrotas dos Grandes Navegadores*, onde logo ilustrou a ciência do navegador e a paixão da História.

Para entender os Descobrimentos portugueses, prosseguiu o Prof. Doutor Dias Farinha, o Almirante descreveu “o clima político que condicionou as navegações portuguesas do século XV, prestando particular atenção às bulas papais”.

A vasta obra de Max Justo Guedes sobre viagens e descobrimentos foi alicerçada pela carreira de marinheiro e capacidade de observação das condições físicas da navegação e, em particular, das que condicionam a chegada e o reconhecimento das costas e que permitem a identificação dos locais. A sua primeira obra contempla exactamente as rotas dos Grandes Navegadores, publicada em 1963, disse o orador,



Mesa da Presidência.

referindo que um dos seus estudos mais valiosos é *A viagem de Pedro Álvares Cabral e o Descobrimento do Brasil, 1500-1501*, publicado pela Academia de Marinha em 2003. A distância de 37 anos entre o primeiro trabalho e este último permite “aquilatar as preocupações histórico-científicas do Autor e a evolução que o investigador probo e esforçado que era Max Justo Guedes não deixou de assumir”, acrescentou. Salientou, a terminar, o seu cuidado em exaurir as fontes cronísticas e de arquivo, e a “preparação teórica, bebida na leitura dos teóricos e filósofos da História”. Terminada a apresentação das conferências, e após breves intervenções da assistência,

o Presidente da Classe de História Marítima, que é actualmente o Presidente da Comissão Internacional de História da Náutica, referiu que tudo será feito no sentido de serem publicadas as Actas – ainda em falta – da X Reunião, organizada pelo Almirante Justo Guedes e que decorreu no Rio de Janeiro em 2000. O Prof. Doutor Francisco Contente Domingues acrescentou ainda que as Reuniões da História da

Náutica tiveram início em 1968 com um encontro científico que não se repetiria em princípio, mas que acabaram por ter continuidade regular graças ao empenho do Almirante Max Justo Guedes, o qual viria a suceder ao primeiro presidente da Comissão Internacional de História da Náutica, Prof. Doutor Luís de Albuquerque. A encerrar a sessão, o Presidente Vieira Matias agradeceu a presença do Adido de Defesa e Naval brasileiro, em representação do Embaixador do Brasil, e expressou a sua satisfação pela qualidade das intervenções com que a Academia de Marinha prestou homenagem à memória do seu ilustre Académico Emérito.



Comandante Estácio dos Reis.



Prof. Doutor Inácio Guerreiro.



Prof. Doutor A. Dias Farinha.

Fotos: Ana Nunes



Colaboração da ACADEMIA DE MARINHA





# Transporte “Índia”

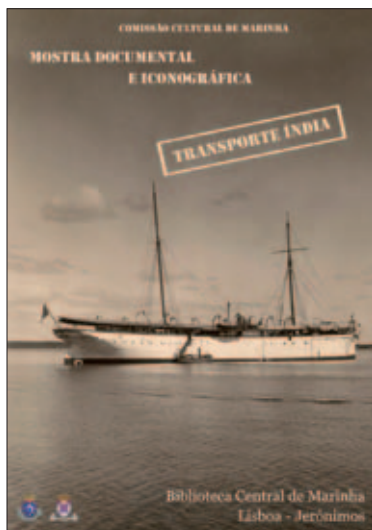
**E**vocando-se a chegada do Transporte “Índia” a Portugal no dia 8 de Janeiro de 1872, realizou-se uma Mostra Documental, de 9 a 24 de Janeiro de 2012, nas instalações da Biblioteca Central da Marinha.

Em 1871 era necessário garantir a presença em África, tal como no Oriente, tornando-se premente a aquisição de um navio a vapor destinado ao serviço de transporte de tropas e passageiros civis, com a respectiva bagagem, pelo que o Governo Português adquiriu um navio mercante inglês, o “Mandalay”, construído nesse mesmo ano nos estaleiros Denny and Brothers e que passou a denominar-se “Índia”.

Pretendeu-se com esta pequena exposição documental dar a conhecer a vida do Navio Transporte “Índia” através da documentação, salientando algumas das missões mais relevantes.

Parte de Inglaterra, sob o comando do Capitão-tenente Carlos Testa (que o adquiriu por 31.800 £) que nos relata a viagem e a sua chegada a Lisboa. Passa ao estado de armamento (Portaria de 10 de Janeiro de 1872) e inicia a sua vida activa.

Na sua primeira missão, iniciada em 3 de Fevereiro de 1872, conduziu tropas para a Índia. Muitas mais se seguiram, destacando-se o transporte dos Comissários Portugueses (Jaime Batalha Reis) e objectos para a exposição a realizar-se em Filadélfia (1878), a condução do Embaixador de Marrocos (Sid-Ettayed Benhim) e comitiva, de Tân-



ger para Lisboa, incluindo passageiros e 10 cavalos; foi ele que trasladou os restos mortais de três Governadores-Gerais da Índia para Lisboa; em Agosto de 1882 ajuda a combater um incêndio na Rua 24 de Julho, razão pela qual a sua guarnição foi, posteriormente louvada; em 1891 deslocou-se para o Porto, recebendo a bordo presos militares da Revolta de 31 de Janeiro; efectuou diversas viagens para Angola, Moçambique, Oriente... conduzindo tropas, colonos, operários, elementos da administração e transportando armas. Registe-se a permanente preocupação dos médicos facultativos navais com as condições sanitárias a bordo.

Em 1896 passou a pertencer à Estação Naval de Moçambique como Navio Depósito e, em 1908, como pontão-enfermaria.

Por Despacho Ministerial de 26 de Outubro de 1909 foi mandado abater à lista dos navios da Armada. De acordo com registo do Serviço Diário,

em 1910, a fls. 152, o Primeiro-tenente António Ernesto Bizarro, encarregado de comando como Navio Depósito, entregou-o à Província de Moçambique.

A exposição foi ilustrada com diferentes imagens do navio (como transporte, navio depósito e enfermaria) e seus comandantes, elementos da guarnição, destacando-se, entre outras, imagens curiosas da Embaixada Marroquina a Portugal, do julgamento dos implicados na Revolta de 31 de Janeiro de 1891, o banho matinal da guarnição, a enfermaria.

## D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812)

### Mostra documental e iconográfica alusiva ao bicentenário do seu falecimento

**A** Biblioteca Central da Marinha (BCM) e o Museu de Marinha (MM) organizaram uma mostra documental e iconográfica alusiva ao bicentenário do falecimento de D. Rodrigo de Sousa Coutinho (1755-1812). A exposição esteve patente ao público de 26JAN a 10FEV2012, no átrio da entrada da BCM.

A mostra foi inaugurada pelo VALM Vilas Boas Tavares, Diretor da Comissão Cultural de Marinha que focou o interesse desta e de outras iniciativas organizadas pelos Órgãos de Natureza Cultural (ONC's) de forma a divulgar o património da Marinha.

A exibição consta de cinco expositores com documentos do Arqui-



vo Histórico e da Biblioteca que aludem à atividade de D. Rodrigo de Sousa Coutinho enquanto Secretário de Estado e Ministro da Marinha e Domínios Ultramarinos (1796-1801), à sua ação no Brasil (1807-1812), escritos da sua autoria e estudos editados sobre a sua vida e atividade.

Do MM são exibidos três painéis descritivos das condições que precederam o embarque da Família Real para o Brasil, assim como da viagem propriamente dita e vários objetos que muito animam a mostra (um quadro a óleo da Nau Príncipe Real; uma

Espada de Oficial; um Relógio de Sol Equatorial; um Octante; um Sextante; uma Espingarda de Pederneira e uma Jaqueta de Oficial).

**COUTINHO, D. Rodrigo de Sousa (1755-1812).** Filho de D. Francisco Inocêncio de Sousa Coutinho e D. Ana Luísa Joaquina Teixeira e Andrade da Silva. Afilhado do futuro Marquês de Pombal, foi educado em Lisboa, onde veio a ser um dos mais brilhantes alunos do Real Colégio dos Nobres. Em 1778, D. Maria I nomeou-o seu enviado extraordinário e ministro plenipotenciário junto da Corte de Sardenha, em Turim. Em 1796 foi chamado a Lisboa para suceder ao falecido Martinho de Melo e Castro no cargo de Secretário e Ministro da Marinha e dos Domínios Ultramarinos. Deve-se-lhe neste cargo a criação da Sociedade Real Marítima; a ins-

tituição da Junta da Fazenda da Marinha; a regulamentação do Conselho do Almirantado; a criação da Escola de Construção Naval e do Corpo de Engenheiros; a fundação do Observatório da Marinha; a constituição da Brigada Real da Marinha e a edificação do Hospital Real da Marinha. Aceitou o cargo de Ministro da Fazenda e Presidente Real Erário em 1801. Em 1803 apresentou a sua demissão. Em 1807 apoiou a retirada da Família Real para o Brasil. Pouco depois da sua chegada ao Rio de Janeiro foi nomeado Ministro da Guerra e dos Negócios Estrangeiros e recebeu o título de Conde de Linhares (1808). Faleceu em 26 de Janeiro de 1812.



# Corveta mista “Sá da Bandeira”

**E**steve patente ao público, entre 1 e 17 de Fevereiro, a mostra bibliográfica, documental e iconográfica sobre a corveta “Sá da Bandeira” no rés-do-chão do torreão central da ex-Fábrica Nacional de Cordoaria. Esta mostra pretende comemorar os 150 anos da sua construção no Arsenal da Marinha em Lisboa e conta com documentação diversa sobre a construção e atividade do navio e também peças e fotos da época em que o mesmo esteve ao serviço da Marinha.

A corveta mista “Sá da Bandeira” foi concebida pelo engenheiro construtor naval D. Rodrigo de Sousa Coutinho Teixeira de Andrade Barbosa, 3º Conde de Linhares, sob o modelo do navio inglês “Archer”. Assentou quilha na carreira no dia 13 de Fevereiro de 1860 e foi lançada à água em 30 de Janeiro de 1862. A 13 de Agosto do mesmo ano, sob o comando do primeiro-tenente Carlos Testa, rumou a Inglaterra, com a finalidade de lhe ser colocada uma máquina a vapor e receber artilharia, pólvora e sobressalentes.

Em Março do ano seguinte, a corveta mista “Sá da Bandeira” iniciava a sua intensa atividade operacional, largando para Tânger e Casablanca a fim de proteger os interesses portugueses em Marrocos em virtude da agitação social que se vivia naquelas paragens. De volta à metrópole vai integrar a divisão

naval de reserva, tendo, nos anos seguintes, efetuado cruzeiros e comissões em África e no Oriente. A 9 de Março de 1868 largou de Macau com destino a Hong-Kong para realizar fabricos e a 20 de Maio rumou ao Japão tendo como missão, dar proteção a cidadãos

la, onde substituiria a corveta “Duque da Terceira”. Até 1879, a corveta “Sá da Bandeira” desempenhou um papel essencial e de grande relevo ao transportar tropas e armamento para os territórios ultramarinos, contribuindo para a manutenção da paz, combate ao tráfico de escravos e erradicação de ações terroristas em Angola.

Em 5 de Agosto de 1880, foi o engenheiro inspetor naval D. Rodrigo de Sousa Coutinho Teixeira de Andrade Barbosa, 3º Conde de Linhares, encarregado de proceder ao saneamento do navio a fim de extinguir a praga de salalé que teria trazido de África. Contudo, extinguidos todos os esforços para a salvação do navio, foi deliberado aproveitar o casco para experiência de torpedos. A bordo do vapor “Fulminante”, assistiram ao afundamento da corveta “Sá da Bandeira”, o rei D. Luís, o príncipe D. Carlos e o infante D. Augusto acompanhados das respetivas comitivas. Atingida pelos torpedos do “Fulminante”, a corveta “Sá da Bandeira” desapareceu para sempre, deixando na memória da história da Marinha, aquele que foi um dos primeiros navios a ser construído no Arsenal da Marinha e que cumpriu cabalmente todas as missões que lhe foram atribuídas durante todo o seu período de atividade operacional.



nacionais e às autoridades consulares, em virtude da guerra civil que aí lavrava.

Face a revoltas ocorridas em Timor, a corveta “Sá da Bandeira” largou no ano seguinte, a 17 de Janeiro, conduzindo um contingente do batalhão de linha de Macau e transportando munições e artilharia diversa. De volta à metrópole no ano de 1871, recebeu importantes fabricos no Arsenal da Marinha, operação que se prolongou durante 3 anos. Em 26 de Julho de 1874, largou para a estação naval de Ango-



É uma clínica privada, licenciada pelo Ministério da Saúde, especializada na prestação de serviços de oftalmologia. Com sede em **Lisboa** e recentemente em **Almada**, está preparada para responder ao tratamento de todas as patologias oftalmológicas com técnicas inovadoras adequadas ao diagnóstico e tratamento da patologia ocular e visual. Está dotada de tecnologias de ponta e aplica técnicas mais recentes, acompanhando os avanços realizados nesta área da saúde, destacando-se na **Cirurgia Refractiva**.

## LISBOA

### Consultas de Oftalmologia

\*Geral e Especialidade

### Terapêutica Fotodinâmica

### Cirurgias

\*Catarata  
\*Glaucoma  
\*Lentes Intra-oculares  
\*Vítreo-retiniana

### Exames

\*Angiografia Verde Indocianina  
\*Estudos Electro Fisiológicos  
- Adultos e Crianças  
\*Microscopia Espacular  
\*Topografia Corneana (Orbscan)  
\*UBM  
\*Todos os realizados em Almada

### Cirurgia Laser

(Excimer) – Lasik

\*Miopia  
\*Hipermetropia  
\*Astigmatismo

### Fentosegundo

\*Transplantes  
\*Anéis Corneanos  
\*Queratoplastia

## ALMADA

### Consultas de Oftalmologia

\*Geral e Especialidade

### Exames

\*Perimetria Computorizada  
\*Angiografia Fluoresceínica  
\*Retinografia  
\*Ecografia  
\*Paquimetria  
\*Biometria  
\*OCT

### Tratamentos Laser Árgon e Yag

\*Diabetes  
\*Glaucoma

**Acordos:** ADM, ADSE, AdvanceCare, Ass. Mutualista Montepio, CGD, Companhias de Seguros, Future Healthcare, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Maxicare, Medicare, Médis, Multicare, Ordem dos Engenheiros, PSP, PT/ACS, RTP, SAMS Quadros, SAMS-SBSI, SAMS-SIB, Sâvida, Serviço Médico Permanente, SSGNR.

**Solidariedade com:** Casa do Artista, Casa do Gil, Obra do Ardina.



## Localização

Av. D. Nuno Álvares Pereira nº 76A | 2800 - 177 Almada  
Tel.: 212 738 050 | Fax: 212 738 059

Rua Dr. Nicolau de Bettencourt, nº 39 e 41 | 1050 - 078 Lisboa  
Tel.: 213 838 560/2 | Fax: 213 838 569

[alm.omc@alm.pt](mailto:alm.omc@alm.pt)

[www.alm.pt](http://www.alm.pt)

# Portugal ganha a candidatura à organização do Congresso Internacional de Museus Marítimos em 2013

A Comissão Organizadora do International Congress of Maritime Museums (ICMM) decidiu atribuir a Portugal a organização do próximo Congresso Internacional de Museus Marítimos, no período de 08 - 14 de Setembro de 2013.

O ICMM é um evento bienal de grande relevo no domínio técnico e técnico-científico no âmbito da salvaguarda, conservação, proteção e divulgação do património marítimo e dos aspetos museológicos conexos, o qual visa incentivar a cooperação entre os participantes e a divulgação do trabalho que desenvolvem junto de entidades congéneres.

Cada ICMM ocorre em local selecionado mediante a avaliação das candidaturas apresentadas por parte dos seus membros. A escolha da candidatura portuguesa, que competiu com propostas do Chile e da Suécia, confirma uma vez mais a vocação de Portugal, em particular das áreas de Lisboa e de Cascais, para acolher eventos de projeção internacional em que os assuntos do

Mar assumem uma importância estratégica.

A candidatura foi apoiada, entre outros, pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, pelo Presidente da Câmara Municipal de Cascais e por membros do Governo que tute-



Foto Rui Sillva

lam assuntos relacionados, nomeadamente as Secretarias de Estado do Mar e do Turismo.

O anúncio foi feito durante o Congresso deste ano, que decorreu recentemente em Washington DC e Newport News, Estados Unidos da América.

A escolha e a organização do ICMM 2013 são de inegável prestígio para Portugal, potenciando a sua imagem e a dos Museus envolvidos. Para o Museu de Marinha, reveste-se de especial significado, porquanto em 2013 decorrem 150 anos sobre a sua criação.

Portugal está representado nesta instituição pelo Museu de Marinha, Museu do Mar Rei D. Carlos (Cascais) e Museu Marítimo de Ílhavo.

Na candidatura à organização do ICMM 2013 houve a preocupação de envolver instituições com forte representatividade no domínio do Mar e da Museologia Marítima, ou seja, não apenas os museus portugueses membros do ICMM.

Cascais, com as suas infraestruturas camarárias, será o núcleo central do ICMM 2013, o qual terá um programa diversificado com visitas a vários museus, bem como um passeio em embarcações tradicionais proporcionado pela Marinha do Tejo, Pólo Vivo do Museu de Marinha.



## Protocolo entre a Marinha e o Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho

No passado dia 11 de Janeiro, realizou-se, a bordo da Fragata *D. Fernando II e Glória*, a assinatura de um protocolo entre a Marinha e o Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho, sediado na Escola Secundária Emídio Navarro em Almada.

Assinaram o protocolo o Contra-Almirante Bossa Dionísio, Diretor do Museu de Marinha, como representante da Marinha, a Dra. Maria Luísa Rodrigues de Barros de Almeida Beato, Diretora da Escola Secundária Emídio Navarro, e a Dra. Rute Navas, Coordenadora do Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho.

O Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho tem como finalidade incentivar as relações com a comunidade escolar e educativa no sentido de valorização das relações interculturais associadas à memória da Viagem-Mundo, criar dinâmicas associadas às atividades disciplinares no âmbito histórico, geográfico, filosófico, literário, científico, tecnológico e artístico integradoras dos conhecimentos culturais e civilizacional, produzir cenários vivos de informação e conhecimento em várias línguas com vista à divulgação dos valores e Direitos do Homem articulados às múltiplas áreas disciplinares e do saber, bem como divulgar em suporte digital e na Internet formas de representação do Património Português e da Humanidade no

kit pedagógico do projeto Europeu a iniciar no ano letivo 2011-2012.

Este centro, sediado em Almada não é o único do género em Portugal. Integra a Federação Nacional de Clubes e Centros UNESCO, à qual pertencem mais de uma dezena de instituições similares, espalhadas um pouco por



Foto Rui Sillva

todo o país. Todas elas pretendem desenvolver esforços no sentido de contribuir para os objetivos desta Organização das Nações Unidas, vocacionada para a Educação, a Ciência e a Cultura, fundada em 16 de Novembro de 1945.

Como é sabido, a Fragata *D. Fernando II e Glória* encontra-se atualmente em Cacilhas, numa das docas secas dos antigos estaleiros «H. Parry & Son». Essa localização torna o navio um polo privilegiado para as atividades educativas das escolas da região, nomeadamente aquelas que se relacionam com a histó-

ria das atividades marítimas dos Portugueses.

Entre as atividades planeadas pelo Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho para o ano letivo 2011-2012, encontra-se um projeto UNESCO centrado no conceito Viagem-Mundo. Para o seu desenvolvimento, os responsáveis pelo Centro consideraram este navio-museu como um referente simbólico da memória coletiva e universal da Viagem-Mundo. Nasceu assim a ideia de celebrar este protocolo.

Importa realçar nesse protocolo que estão criadas condições para o Centro UNESCO Ciência, Arte e Engenho organizar visitas à Fragata *D. Fernando II e Glória* com alunos e encarregados de educação. Deve ainda organizar, em coordenação com o Comandante da Fragata *D. Fernando II e Glória*, a recepção da delegação do Projeto Europeu "SHARP", a ocorrer na Fragata. Trata-se de um projeto de dimensão internacional, desenvolvido no âmbito da UNESCO.

Por outro lado, à Escola Secundária Emídio Navarro, através da sua Biblioteca Escolar e Centro de Recursos, cabe a função de divulgar as atividades realizadas, assim como imagens da Fragata. Essa divulgação será levada a cabo junto da comunidade educativa do concelho de Almada, bem como no âmbito da Federação Portuguesa dos Centros e Clubes UNESCO.



## DESPENSEIRO

A palavra despenseiro tem raiz latina (*dispensāre*) e significa aquele que tem as funções de distribuir ou repartir os géneros alimentares.

Refere Carbonel Pico, em *Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*, (pp. 382), que a primeira referência conhecida a este termo, como fazendo parte da hierarquia da Marinha, data de 2 de Março de 1456. A mesma autora também afirma que existem outras referências anteriores, mas ligadas à actividade dos despenseiros dos monarcas e dos infantes, das comunidades religiosas e das casas muito ricas.

A actividade do despenseiro, ao serviço destas personalidades e entidades relevantes, estava ligada à distribuição e repartição dos géneros alimentares que se encontravam na despensa, da qual possuía a chave para evitar eventuais desmandos de outros serviçais. Nos navios, dada a duração das viagens marítimas, as más condições de acondicionamento e preservação dos géneros alimentares nos porões e paióis, bem como a necessidade de abastecimento nos portos demandados, ainda se jus-

tificavam mais as funções do despenseiro.

A bordo, a distribuição e repartição dos géneros alimentares pelos despenseiros era feita em rações, por exemplo, cerca de 1,5 litros diários para água e vinho, e 15 quilos de carne salgada por mês. Ao despenseiro também cumpria o abastecimento do navio, como é evidente em várias documentação existente no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), relativa ao seu relacionamento com os almoxarifados dos principais portos de apoio às actividades marítimas nacionais: «Mandado de Cristóvão da Gama para que o Almoxarife de Ormuz dê ao despenseiro do galeão Santiago, Cristóvão Gil, 20 mãos de arroz para mantimento de oito canarins» (ANTT, Maço 135, nº 17, 03-08-1526).

Nesta documentação também se podem encontrar vários “conhecimentos” dos despenseiros a atestarem em como receberam géneros alimentares: «Conhecimento de Simão Martins, despenseiro da nau Santa Maria do Paraíso, em como recebeu vários géneros» (ANTT, Maço 135, nº 172, 13-09-1526). Alguns destes recibos

são muito mais explícitos sobre a natureza dos géneros embarcados: «Conhecimento de Fernando Pelicano, despenseiro da nau Santa Maria da Ajuda, por que consta receber de Afonso Lopes, almoxarife dos mantimentos de Cochim, 30 fardos de arroz, 300 côcos e 10 chávemas de manteiga, tudo para mantimento da gente da dita nau» (Maço 34 nº 83 25-09-1512). Deste tipo de recibos pode depreender-se que ao despenseiro, tal como hoje acontece, para além de distribuir ou repartir os géneros alimentares em rações e de abastecer o navio, cabiam igualmente tarefas administrativas de prestação de contas.

Das funções identificadas pode deduzir-se com bastante certeza que, desde muito cedo, o despenseiro desempenhou funções relevantes na organização da vida de bordo. Certamente que sempre distintas das que competiam aos técnicos náuticos, mas que se enquadravam no mesmo grupo de tarefas logísticas atribuíveis ao escrivão, ao meirinho e aos artífices de carpintaria, calafetagem e tanoaria.

António Silva Ribeiro  
CALM

## VIGIA DA HISTÓRIA

### EFEITOS DO MAR

É sabido que o mar provoca, na generalidade das pessoas, as reacções mais dispares, enquanto para uns os ajuda a relaxar, para outros constitui motivo de críspação, se a uns lhes aumenta a capacidade de concentração a outros impede-os de o fazer, a uns a sua capacidade criativa surge aumentada quando andam no mar enquanto a outros tal não se verifica, enfim, andar no mar não deixa ninguém indiferente.

O episódio que hoje se divulga insere-se claramente no que atrás se deixou referido como facilmente se poderá verificar.

Em 1779 o navio Neptuno, sob o comando do Capitão Tenente Dionísio Ferreira Portugal seguiu viagem para a Índia, com escalas previstas no Rio de Janeiro e em Moçambique e, como era usual, nele seguiam em-

barcados vários presos condenados à pena de degredo.

Um desses degradados era Feliciano José da Costa que, pelo crime de falsificação de moeda, seguia com destino a Moçambique sob pena de morte se acaso se ausentasse daquela colónia.

Apesar das más condições de transporte, bem piores do que já de si deficientes da maioria dos tripulantes, a ação do mar ter-se-á feito sentir na actividade levada a cabo pelo Feliciano José que, pouco depois de ter largado de Lisboa, terá feito chegar ao Comandante uma carta que lhe era destinada, alegadamente escrita pelo Cardeal, na qual este lhe informava ser o Feliciano seu afilhado e lhe pedia que o protegesse especialmente que não o juntasse no rancho com os outros degradados. Simulta-

neamente fez entrega de uma portaria régia em que lhe era concedido o perdão pelo crime cometido e o autorizava a desembarcar em qualquer porto que quisesse.

Informou ainda que era igualmente portador de uma carta do Meirinho Mor para o Vice-Rei do Brasil na qual toda a situação era descrita.

Se é possível que, por efeito do mar, a capacidade inventiva do Feliciano José tivesse sido aumentada, o mesmo efeito não deverá ter tido quanto à resistência física e à psíquica pois, sujeito a interrogatório, rapidamente se soube estar-se na presença de meras falsificações.

Com. E. Gomes

Fonte:

Arquivo Histórico Ultramarino doc. 9122 Rio de Janeiro

# O cão de água português... uma alegoria de Portugal

À minha avó dedico este escrito...

*"Só morrem, desaparecem de vez, as pe-  
soas que não foram amadas..."*

*Zélia Gattai, Città di Roma*

**S**empre gostei de animais. Cresci numa quinta, antiga, daquelas que tinha vacas, porcos, cavalos e mulas e, sim, um ou outro burro de quatro patas e orelhas grandes. Nessa quinta aprendi grandes lições, que desafiavam a compreensão de uma criança. Aprendi que podemos afogar até mesmo os patos se os mantivermos na água demasiado tempo; aprendi que tentar fazer carrocinhas com carneiros e bodes era perigoso... pois eles não são brinquedos, têm vontade própria, investem e podem magoar...

Aprendi que os animais, mesmo dentro da mesma espécie, têm espírito e são todos diferentes uns dos outros. Aprendi – e esta verdade vai fazer sorrir alguns dos leitores (os outros vão achar que ensandeci de vez) – que a galinha é um animal altamente social, que reconhece a família e os seres humanos que os tratam até ao dia em que lhe apresentam a solução final (talvez a traição final), na ponta de uma faca... para fora de um mundo que nunca controlaram.

Deixei, já há cerca de três anos, de comer carne – exceto em situações em que o não comer daquele manjar ofende os outros comensais, como, ocasionalmente, ocorre na Marinha. A decisão foi fundamentada também na ciência médica, já que, desengane-se o leitor, pouco vem de bom do consumo de carne a partir da idade adulta. Essa decisão colocou-me em paz com a minha consciência infantil. Aquela que me avisava de que aquele frango que eu ia atualmente comer – apesar de ter sido condenado a nascer e viver num apertado aviário, onde a luz contínua não permite distinguir o dia da noite e onde come farinhas obtidas das entranhas de outros animais e enriquecidas com toda a sorte de químicos – tem as mesmas capacidades daquele outro galito de antanho, que me saltava para o ombro e debicava, no boné de palha, a maçaroca seca, que eu lá havia escondido.

Naquela mesma quinta, a minha avó colecionava os meus animais favoritos... Os cães. Não

havia cão perdido ou abandonado que ali não encontrasse abrigo. Chegavam escanzelados, os ossos sob a pele faziam uma gaiolita arfante, que continha um coração farto de maus tratos, em que a fome parecia ser apenas o mais evidente. Chegaram a ser quinze os cães naquela casa. Uns mais velhos, outros meros cachorros, uns brancos, outros pretos, outros malhados, todos bons cães... Com eles e com a minha avó aprendi o valor da vida – já que muitas vezes depois de vender o gado na Vila, ela me levava ao canil da Câmara Municipal. Aí de um montão de olhares infelizes ela dizia, imperativa:

*- Escolhe um destes (cães) para levarmos. Escolhe bem, pois só o que escolheres é que estará vivo amanhã...*

atividades variadas, mas sempre ligadas ao mar... O escritor Raul Brandão, na sua obra *Os Pescadores* (1932), descreve assim a atividade de um barco de pescadores do Algarve: "Tripulavam-no vinte e cinco homens e dois cães (...). Era uma raça de bichos peludos, atentos cada um a cada bordo, ao lado dos pescadores. Fugia o peixe ao alar da linha, saltava o cão ao mar e ia agarrá-lo ao meio da água, trazendo-o na boca para bordo (...)"

A partir do século XX, com as novas tecnologias da pesca, o trabalho dos cães de água perdeu importância. O número de animais da raça diminuiu muito e na primeira metade daquele século os poucos exemplares existentes restringiam-se ao Algarve. A raça só sobreviveu graças a alguns (poucos) criadores e em particular quando alguns animais foram exportados para o estrangeiro. No estrangeiro reconheceram-lhe rapidamente as qualidades e adaptaram-no a todas as atividades marítimas, desde o resgate marítimo, ao trabalho, aquático, com seres humanos deficientes motores e ou mentais... neste particular, e nos Estados Unidos, foi com alegria que descobri que alguns destes cães são usados para visitas a crianças gravemente doentes internadas nos Hospitais. Parece que afagar o seu farto pelo sedoso diminui a ansiedade aos pacientes, diminui o seu sofrimento e cria sentimentos positivos, que predispõem à recuperação... Uma vez que temos uma tendência a aceitar todas as ideias de fora como boas, talvez, também aqui, esta fosse uma boa utilização para esta bela raça de cães...

Tudo isto se deveu ao facto de ter conhecido um cão (melhor dito, uma cadela) de água que fez parte da guarnição do nosso lugre de quatro mastros, o "Creoula". Não fiquei desiludido. Trata-se de um animal afável, prestável e um crédito para a Marinha e para Portugal. De algum modo, se meditarmos sobre o assunto, as raças dos cães capturam parte da alma do povo que os criou. Ainda bem – concordará o leitor – que somos no mundo representados por um animal como este, generoso, empreendedor e, é claro, intrinsecamente ligado ao mar...



Lembro-me então de um rapazito que, apenado pela responsabilidade da escolha, lá escolhia um *pintas*, um *ruca*, ou qualquer outro nome da moda... de então...

Foi assim com imensa alegria que me deparei com um genuíno cão de água português. Daqueles que agora são cães de resgate naval em França, ou estão na família do homem mais poderoso do mundo (o presidente americano), mas que no seu próprio país estiveram quase votados à extinção e ao abandono – e neste sentido são um ícone de como tratamos aquilo que é nosso, ou melhor, se quisermos, da forma como nos tratamos a nós próprios...

Originalmente, o cão de água – excelente nadador – foi utilizado pelos pescadores portugueses como ajudante nos barcos, guiando cardumes de peixes às redes, recuperando objetos caídos na água, levando mensagens entre barcos e entre a terra e o mar e noutras

# NRP Zaire comemorou 40 anos

Realizou-se no passado dia 22 de dezembro, a cerimónia comemorativa do 40º aniversário do NRP *Zaire*, que teve lugar no Cais 8 da BNL e onde estiveram presentes 33 convidados.

Esta cerimónia, presidida pelo VALM Monteiro Montenegro, Comandante Naval, contou com a participação de altas individualidades da Marinha ligadas ao seu comando operacional e administrativo, com realce para a presença de 18 dos 25 comandantes, dignamente representados pelo seu primeiro comandante, o CMG REF Vidigal de Aragão.

Após a formatura geral da guarnição, altura em que foram proferidas algumas palavras pelo atual Comandante e pelo VALM Comandante Naval, celebrou-se este assinalável aniversário com um Porto de Honra e um bolo alusivo ao evento, permitindo deste modo, e em especial aos antigos comandantes presentes, em cima de um gasto convés, reviver tão gratas memórias, num são reencontro de pessoas, amigos e camaradas.

No final da cerimónia, os convidados tiveram a possibilidade de registar a sua presença no Livro de Honra do navio, onde ficou bem patente, de como os antigos comandantes ficaram agradecidos a este navio.

O NRP *Zaire* é o sétimo da série de dez navios patrulhas da classe "Cacine", construído nos Estaleiros Navais do Mondego, na Figueira da Foz, tendo sido aumentado ao Efectivo dos Navios da Armada em 22 de dezembro de 1971, segundo a OA1 N° 67 de 20DEZ71. Atualmente, dos dez navios patrulhas iniciais, apenas permanecem operacionais os NRP's *Cacine*, *Cuanza* e *Zaire*.

Ao longo destes 40 anos, o NRP *Zaire* percorreu milhares de milhas numa área 18 vezes superior ao território nacional, do Continente aos Arquipélagos da Madeira e dos Açores, executando várias missões na área do domínio público marítimo, apoio às populações locais, bem como missões de presença naval e de busca e salvamento, tendo ainda participado em diversos exercícios navais, sendo um puro exemplo de uma política naval alicerçada no "duplo uso".

Por fim, é pois oportuno desejar felicidades ao *Zaire*, na esperança que possa ainda continuar a sulcar os nossos mares, fazendo jus ao seu passado.



Comandantes do N.R.P. "Zaire"

22-12-71	1TEN Luís Filipe Vidigal de Aragão
28-2-74	1TEN Orlando Luís Saavedra Temes de Oliveira
06-12-74	CTEN José Howell Santos Heitor
22-1-76	1TEN Fernando de Sousa Maciel
28-01-77	1TEN João Carlos Pina Correia Marques
17-08-78	1TEN João Manuel de Farinha Almeida Godinho
14-12-79	1TEN José António Rodrigues Pereira
29-04-82	1TEN Arménio Cunha
16-07-85	1TEN Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha
23-07-87	1TEN Francisco Emílio Neves da Piedade Vaz
10-11-89	1TEN Caetano Fernandes Augusta Silveira
17-12-90	1TEN Edgar Marcos de Bastos Ribeiro
07-10-91	1TEN Jorge Manuel Novo Palma
20-11-92	1TEN Pedro Manuel Filipe do Amaral Frazão
26-01-95	1TEN Joaquim Manuel Malhadas Teixeira
29-09-95	1TEN Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingues
22-08-96	1TEN Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira
05-03-98	1TEN José Cardoso da Cruz Gomes
22-02-00	1TEN David Augusto de Almeida Pereira
26-02-02	1TEN Carlos Manuel Baião Monteiro
25-09-03	1TEN Hélder Manuel da Costa Pires Aranha
04-03-05	1TEN Pedro Manuel Cruz dos Santos Jorge
22-02-07	1TEN Nuno Filipe Lourenço Morgado
14-10-08	1TEN Rui Francisco de Castro Afonso
06-09-10	1TEN João Pedro Nunes das Neves Simões

Colaboração do COMANDO DO NRP ZAIRE

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](mailto:lissa2@sapo.pt) | [lissa4@sapo.pt](mailto:lissa4@sapo.pt)



WWW.LISSA-LDA.COM

# Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

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

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

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

[www.rohde-schwarz.pt](http://www.rohde-schwarz.pt)

## JOGUEMOS O BRIDGE

### Problema Nº 149

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
9	A	D	A
8	V	V	R
4	9	10	7
	8		

Oeste (W):

♠	♥	♦	♣
10	R	7	D
6	D	4	V
	10	2	8
	4		
	3		

Este (E):

♠	♥	♦	♣
7	6	9	10
5	5	8	4
2	2	6	3
			2

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
A	7	A	9
R		R	6
D		5	5
V		3	

E-W vuln. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que S deverá seguir para cumprir o contrato de 7♠, com a saída a ♥R?

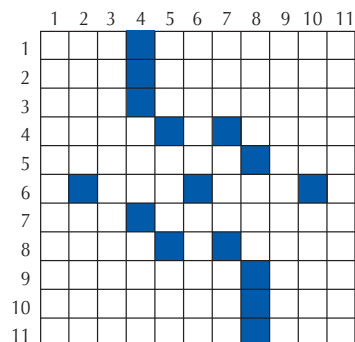
### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 149

Contando as vazas rápidas temos 12 (5♠+1♥+4♦+2♣), pelo que teremos de conseguir anular a perdente a ♣ para cumprir o contrato. Este é mais um exemplo de uma técnica de carteio que já apresentámos em problemas anteriores, denominada pelo morto invertido. Vejamos então como deve S aplicá-la neste problema: faz de A e joga outra ♥ que corta de 3; destrunfa 2 vezes e vê cair o 10 de W; vai ao morto em ♣ e joga outra ♥ para cortar; volta ao morto também em ♣ e joga a última ♥ que corta com o trunfo restante em mão; vai agora ao morto em ♦, tira o último trunfo com o 9 baldando o ♣ perdente, e faz mais 3 vazas em ♦, perfazendo as 13 necessárias (3♠ a destrunfar+3 no corte das ♥+1♥+4♦+2♣).

Nunes Marques  
CALM AN

## PALAVRAS CRUZADAS

### Problema Nº 431



**HORIZONTAIS:** 1-Pronome pessoal; fazer arpejos ( inv ) 2-Lavra; renova (inv) . 3-Cracejas (inv); pássaro conirrostro semelhante ao pardal (inv). 4-Tambo (ant); pequeno navio costeiro qua aparelha com dois latinos e velame do gurupés. 5-Bispo de Auch e poeta latino (cerca de 370-439) (Santo); abreviatura de tonelada. 6-Casa; borras. 7-Planta bignoneácea do Brasil e da África; o mesmo o que abraço (inv). 8-o mesmo que *nout*. Conciliar. 9-Propaga; e icó (inv). 10-Metera em atoleiro; apetite sexual dos animais. 11-Sassara na confusão; porcelana oriental.

**VERTICAIS:** 1-Dores nas glândulas mamárias; 2-Irisar; diz-se da veia que conduz o sangue ao fígado. 3-Planta rosácea, cujo fruto é o marmelo (pl). 4-Célebre condessa de Castela, que se enamorou de um príncipe mouro e foi envenenada por seu filho Sancho Garcia; peça com que se estreita a abertura dos chapéus. 5-Roa na confusão; jogo de cartas; entregas. 6-Irritara (inv); utensílio para afiar facas (Bras) 7-No princípio de jeira; o mesmo que *olá*, rio da Suíça que banha Berna. 8-Tire na confusão; rio da Alsácia que nasce no Jura setentrional. 9-Nome vulgar de um género de peixes do Brasil. 10-No princípio de reotomo; nome próprio feminino. 11-Guarda-pratas.

### SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 431

**HORIZONTAIS:** 1-Mim; Rajepira. 2-Ara; Aretier. 3-Sir; Oairrog. 4-Tamo; late. 5-Orencio; Ton. 6-Lar; Lia. 7-Ipe; Oxelpma. 8-Noit; Liar. 9-Irradia; Ori. 10-Atolara; Cio. 11-Sasasar; Aas.

**VERTICAIS:** 1-Mastodínias. 2-Irias; Portas. 3-Marmeleiros. 4-Ona; Tala. 5-Rao; Cro; Das. 6-Arari; Xaira. 7-Jei; Ole; Aar. 8-Etri; Ill. 9-Piratapioca. 10-Reoto; Maria. 11-Argentários.

Carmo Pinto  
ITEN REF

## AVISO

### SACADURA CABRAL – O HOMEM, O NAVIO

● Por ocasião da passagem dos 90 anos da 1ª. Travessia Aérea do Atlântico Sul (30Mar – 17 Jun 1922), protagonizada pelos então comandantes Gago Coutinho e Sacadura Cabral, um grupo de oficiais que serviram no NRP *Cte Sacadura Cabral* pretende, de forma singela, associar-se às comemorações do notável feito, organizando um encontro aberto a todos os oficiais que, ao longo de cerca de 40 anos, nele prestaram serviço. Este encontro servirá, igualmente, para perpetuar a imagem e a “vida” do Navio que orgulhosamente ostentou o nome daquele Herói nacional.

Do evento, a realizar-se em Celorico da Beira no dia **12 de Maio**, consta a realização de uma pequena cerimónia junto ao busto de Sacadura Cabral, existente na praça com o seu nome, a que se seguirá um almoço, a decorrer localmente.

Solicita-se a todos os interessados que contactem: CMG Vaz Ferreira (936065318, RTM 324684); CMG Borges Gaspar (213217605, RTM 329602) ou CMG Rocha de Freitas (912185047, 210977327, RTM 305227), ou, ainda, por correio electrónico ([revista.armada@marinha.pt](mailto:revista.armada@marinha.pt)) e que ajudem a divulgar esta iniciativa. Posteriores elementos, relativos ao programa, serão oportunamente indicados pela via mais adequada.

# NOTÍCIAS PESSOAIS

## RESERVA

● CMG FZ Manuel Leão de Seabra ● CMG FZ António Augusto Pereira Leite ● CMG FZ Armando Jorge da Costa Pereira Lourenço ● CFR Pedro Miguel de Antas Torre ● CFR Paulo Fernando de Almeida da Cruz Sobral ● CTEN SEC António Luís Antunes Pires ● CTEN TS Victor Gregório Rodrigues Mendonça ● CTEN TS Paulo Jorge Fernandes da Silva Martins ● 1TEN STP Joaquim António Caldeira Silvério ● 1TEN ST MEC João António Gomes Cardoso ● 1TEN TS Victor Manuel Martins Escalda.

## REFORMA

● CMG AN António Joaquim Almeida e Moura ● CMG Augusto César da Gama Ferreira de Carvalho ● CMG João António Cota Fevereiro; CMG FZ João Alberto Pires Carmona ● CMG Jorge Fernando Veiga de Matos e Sá ● CFR EMQ Luís Miguel Valente Dias Guerreiro ● CFR MN Fernando Manuel da Rocha Alves ● CTEN SEP Luís Miguel Manuel da Silva Berrona ● CTEN SEB Manuel Joaquim Coradinho Madaleno ● 1TEN OT Albertino Manuel Estrela Amado ● 1TEN OT Luís Manuel Antunes Correia ● 1TEN STAEL José Manuel Machado Marques ● 1TEN TS José Júlio Jesus Lopes Gregório ● 1TEN TS Carlos Alberto da Fonseca Gonçalves ● SMOR T António Fernando Teixeira Cardoso ● SMOR CM Adelino Vicente dos Ramos Rosado ● SCH L António de Almeida Machado ● SCH M Agostinho Teixeira Duarte ● SCH SE Nilton Álvaro Fonte ● SCH ETC Orlando Manuel Rosa Duarte ● SCH R António Bento dos Santos ● SCH ETS Joaquim Dias Pereira de Sousa ● SCH T José Augusto Raimundo Salgueiro ● SCH ETS Armando José Silva dos Santos ● SCH H António Manuel Guerreiro Colaço ● SAJ TF Fernando Cabrita dos Santos ● SAJ TF José Inácio Ferreira da Silva ● SAJ L José Francisco Correia Abraços ● SAJ A Fernando Martins Rodrigues ● SAJ L Carlos Manuel Fernandes leal ● SAJ A Fernando do Carmo da Silva Lázaro ● SAJ L Adriano Fernandes de Sousa ● SAJ C João Maria Rosário Fernandes ● SAJ A Joaquim Silveira Ramos ● SAJ MQ Francisco da Cruz Martins ● SAJ CM Agostinho de Oliveira Freitas ● SAJ TZ Luís Duarte dos Santos ● SAJ CM Horácio Nobre Aleixo ● SAJ ETI Mercindo Gonçalves da Silva ● SAJ ETS Victor Manuel Gamito Rodrigues ● SAJ E Amável Manuel Campos ● SAJ M José Maria de Jesus Silva ● SAJ CM Francisco Lourinho Rosado ● SAJ A Francisco Constâncio Alves ● SAJ CM Torcato Martins de Lima ● SAJ FZ António Teixeira Dias ● SAJ FZ Matias Zacaria Machado ● SAJ T António Pereira da Fonseca ● SAJ H

Silvio Caiano Cardoso ● SAJ H Luís Alberto Borges Coelho Martins de Sousa ● SAJ MQ Guilherme Joaquim Rosado Xavier de Almeida ● SAJ A Pedro Manuel Rufino Oliveira Serras ● SAJ A Claudino Augusto da Silva Alves ● SAJ MQ António Manuel Viegas da Ajuda ● SAJ M Nelson Rodrigues Monteiro ● SAJ H Manuel José Moreira Augusto ● SAJ CM José Fernando Avelar Malaquias Paulino ● SAJ R João Francisco Paraíba Pereira ● SAJ FZ José Palma Santos ● SAJ FZ João Duarte da Costa ● SAJ FZ António Manuel dos Santos Silva ● SAJ FZ Francisco João Faria Rodrigues ● 1SAR L Martinho da Conceição Piedade ● 1SAR E Francisco Martins Gomes ● 1SAR CM Martinho de Oliveira Carrasquinho ● 1SAR US José Maria Pereira Machado ● 1SAR US Lúcio Teixeira Martins ● 1SAR US Flaviano Lourenço da Rosa ● 1SAR C José Alfredo Gonçalves Pinheiro ● 2SAR M Francisco Teixeira dos Santos ● CAB FZ Abílio Rodrigues Esteves ● CAB L Manuel Jorge Bentinho de Oliveira ● CAB TFD António Ismael da Silva ● CAB CRD Agostinho Carvalho Banha; CAB CCT José Manuel Cabrita dos Santos ● CAB CCT Sebastião Guiomar de Oliveira ● CAB CRD Arlindo José Farinheira Calhau ● CAB CM Manuel José Victoriano Coelho ● CAB M José Manuel Lima Miguéis de Vasconcelos ● CAB M Guilherme de Jesus Coutinho ● CAB M Antero Martins Pinto ● CAB TFD José Boaventura Barbeitos Sousa ● CAB L António João Neves Martins Alvito ● CAB CM Fernando António Marques das Neves ● CAB A Humberto da Anunciação Ferreira ● CAB V José Carlos dos Santos Salgueiro ● CAB T Alexandre Jorge Pereira Frija Simões ● CAB A Carlos Alberto Alves da Costa ● CAB T Valentim Vieira Afonso ● CAB M António Manuel Valbom ● CAB A Fernando de Almeida Ferreira Rodrigues ● CAB TFP Delfim Jorge da Conceição Santos ● CAB V Fernando Manuel dos Santos Almeida ● CAB T Mário Francisco das Dores Martins ● CAB A Paulo Jorge Peixinho Lopes ● CAB TFD João Carlos Antunes de Almeida Pinto.

## FALECIDOS

● CMG CAP REF David Vaz Monteiro ● CMG MN REF Fernando David ● 1TEN SG REF José Gomes Baptista ● SMOR H REF Amadeu da Costa ● SMOR FZ José Jerónimo Raposo ● SMOR GRAD FZ REF José Afonso Neto ● SAJ M REF Manuel Alves Rodrigues ● SAJ L REF João Francisco Correia ● SAJ R REF Ilídio Augusto de Frias ● SAJ T REF Luiz da Fonseca Martins ● 1SAR TF REF Jerónimo Emídio Vidigal ● CAB SE REF António Bernardes da Silva ● CAB Q REF José da Silva ● CAB FZ REF José Manuel Neves Vaz ● AJ.MAN. QPMM APOS Rodrigo António Pato ● 1GRT M REF Flávio do Reis Canavarro.

# CONVÍVIOS

## “FILHOS DA ESCOLA” DE OUTUBRO 66

● No passado dia 22 de Outubro, realizou-se um encontro / convívio do 45º aniversário dos “Filhos da Escola” de Outubro de 1966. O convívio teve por ponto de encontro o Portão Verde, seguindo-se uma visita à Fragata “Bartolomeu Dias” e missa em memória dos camaradas já desaparecidos na Capela de Nossa Senhora do Mar, no Alfeite.

Por fim, os cerca de 150 convivas, entre “Filhos da Escola”, familiares e amigos, rumaram ao “Manjar das Laranjeiras”, em Fernão Ferro, onde decorreu um almoço num ambiente de grande alegria e sã camaradagem.

## “FILHOS DA ESCOLA” DE ABRIL 64

● A fim de comemorar o 48º aniversário do alistamento na Armada, vai realizar-se a 21 de abril o almoço-convívio dos “Filhos da Escola” de abril de 1964, este ano na vila de Arganil.

Os interessados em participar devem para o efeito contactar: José Gomes Tm 963 018 181 / 235 204 468, Ulisses Cadete Tm 918 836 631 / 963 182 554, Acácio Almeida Tm 917 267 914 / 239 455 415, Romão Durão Tm 966 236 364.

## 1º ALMOÇO DA CLASSE DE “TORPEDEIROS”

● Realizou-se no passado dia 2 de dezembro, em Corroios, o 1º almoço da Classe de Torpedeiros da Armada.

O convívio decorreu em ambiente de grande camaradagem e serviu essencialmente para rever camaradas e amigos.



# Navios Hidrográficos

## 14. O NAVIO HIDROGRÁFICO MANDОВI

O *Mandovi* era uma canhoneira da classe "Beira" construída no Arsenal da Marinha, em Lisboa, lançada à água em 8 de Junho de 1918 e aumentada ao Efetivo dos Navios da Armada a 19 desse mês.

Possuía as seguintes características:

Deslocamento máximo .....	492 toneladas
Comprimento (fora a fora) .....	44,80 metros
Boca .....	8,30 "
Calado .....	2,10 "
Velocidade .....	13 nós

Disponha de duas máquinas alternativas de triplice expansão com a potência de 700 cavalos e duas caldeiras cilíndricas Yarrow, utilizando carvão como combustível.

Estava armada com duas peças Armstrong de 75 mm, duas de 47 mm e duas metralhadoras Nordenfelt. A sua lotação inicial era de 67 homens.

Enquanto canhoneira, além de ter prestado, maioritariamente, apoio à fiscalização da pesca na costa conti-

nental portuguesa, durante os anos de 1919 e 1920 fez várias comissões aos Açores.

Em Outubro de 1946 foi classificada como Navio Hidrográfico, após o que recebeu algumas transformações e equipamentos, ficando no início de 1948 pronta para desempenhar missões no âmbito de Missão Geo-hidrográfica da Guiné.

A Guiné constitui um território com uma orografia muito peculiar, atravessado por uma profusa rede de rios e canais, o que aconselhava à subordinação dos trabalhos de hidrografia e geodesia sob uma direção única, o que veio a suceder, após perto de três décadas de paragem dos trabalhos de hidrografia, com a constituição, em 14 de Abril de 1944, a Missão Geo-hidrografia da Guiné.

Coube ao então Primeiro-tenente Manuel Pereira Crespo a incumbência de chefiar a Missão e, algum tempo depois, o comando do *Mandovi*, tendo sido o seu único comandante enquanto navio hidrográfico. No seu livro "Trabalhos da Missão Geo-hidrográfica da Guiné (1948-1955)", publicado em 1955 pelo Centro de Estudos da Guiné Portuguesa, o Comandante Crespo refere-se ao *Mandovi* como sendo *um navio cuidadosamente preparado e adaptado para o serviço hidrográfico que desde há sete anos opera ininterruptamente nas águas da Guiné.*

Em virtude das dificuldades do Ministério da Marinha em dispensar pessoal, a guarnição do *Mandovi* encontrava-se reduzida ao estritamente indispensável, apoiando-se a Missão no recrutamento de nativos, maioritariamente de etnia Manjaca, para funções auxiliares.

Entre os trabalhos em que o navio participou desde Fevereiro de 1948, data da sua chegada a Bissau, destaque-se os levantamentos hidrográficos que cobriram toda a área costeira da Guiné, barras e entradas dos principais portos, rios e canais navegáveis, correspondendo à publicação de seis cartas náuticas à escala 1:80.000. Foram ainda produzidos

planos hidrográficos, em várias escalas, referentes aos portos de Bissau, Bubaque, Bolama, rio Cacheu, rio Grande de Buba, canal do Geba e baías de Caió, Injante e Escaramuça. Durante o mesmo período foi também efetuado o levantamento cartográfico de todo o território através de processos aéro-fotogramétricos realizados pela Aviação Naval.

Ainda, na obra atrás citada, o Comandante Crespo refere as dificuldades que enfrentaram para levar a bom termo a sua missão na Guiné: *A geodesia e os levantamentos topográficos e hidrográficos da Guiné sempre foram considerados como problemas técnicos de difícil solução.*

*A geodesia e a cartografia teriam de ser executadas numa região quase plana, coberta de densa e alta vegetação, cruzada por numerosos cursos de água e com uma zona insular de algumas centenas de ilhas e ilhéus.*

*A hidrografia parecia reunir todas as circunstâncias desfavoráveis a um trabalho cómodo e agradável: profundidades muito pequenas e distribuídas irregularmente nos canais, nos rios e ao*

*largo da costa marítima; correntes de marés muito fortes; marés variando rapidamente em tempo e em amplitude; dificuldade de operar o navio hidrográfico, com relativa segurança; margens difíceis de sinalizar e com grandes zonas de lodo que dificultavam o desembarque do material e do pessoal; má visibilidade; más condições de mar para sondar em pequenas embarcações.*

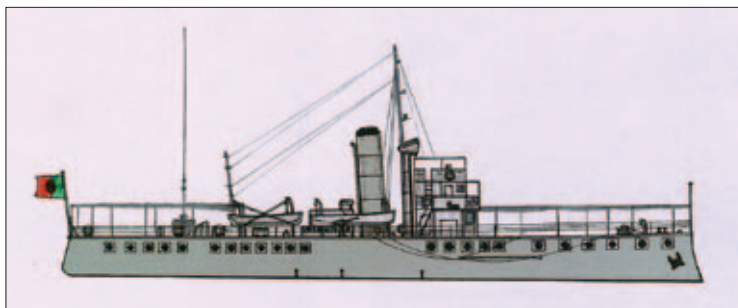
*Nestes últimos sete anos concluiu-se praticamente toda a geodesia; realizou-se mais de metade da hidrografia, abrangendo todas as zonas que interessam à navegação que presentemente escala os portos da Província; concluíram-se 30 folhas da carta topográfica.*

*E conclui: O levantamento Geo-hidrográfico da Guiné Portuguesa é, em última análise, mais um serviço da Armada Nacional no Ultramar Português.*

O trabalho então concretizado foi de extrema importância para a atualização da informação, uma vez que a mesma vinha sendo feito por entidades estrangeiras e limitava-se a reproduzir informações desatualizadas, sendo motivo de inúmeros acidentes marítimos que originavam o encalhe e não raras vezes a irremediável perda de navios.

Ao N.H. *Mandovi* e à própria Missão, encontra-se associado de forma indelével o nome do Comandante Manuel Pereira Crespo. Em 1956, sob a sua chefia, as atividades hidrográficas realizadas pela Missão Geo-hidrográfica da Guiné adquiriram tal amplitude e importância que levaram o Governo Francês a condecorá-lo com o grau de Oficial da Ordem da Legião de Honra.

Em 5 de Dezembro de 1956 o N.H. *Mandovi*, após oito anos de valiosos trabalhos, que viriam a revelar-se de enorme utilidade no planeamento de operações militares ocorridas na Guiné entre 1963/74, foi abatido ao Efetivo dos Navios da Armada.



# *Navios Hidrográficos*

## **14. O NAVIO HIDROGRÁFICO MANDОВI**

