

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 468 • ANO XLII

NOVEMBRO 2012 • MENSAL • € 1,50



MUSEU DE MARINHA

50 ANOS EM BELÉM

O ENDEAVOUR II EM LISBOA

O *Endeavour II*, que presentemente faz base na marina de Cascais, é um veleiro da classe J, construído em 1934 pelo estaleiro *Camper & Nicholson* em Gosport, Inglaterra, com a finalidade de disputar a *Taça América* naquele ano. Apesar de não ter vencido aquela importante competição, o *Endeavour* viria a tornar-se famoso por três grandes razões. Em primeiro lugar, só foram construídos 10 veleiros da classe J, dos quais apenas subsistem outros dois – *Shamrock V* (1930) e *Velsheda* (1933) – tendo os três sido projetados por Charles Nicholson. Além disso, em termos desportivos o *Endeavour* dominou todas as competições de vela em Inglaterra até 1938, tendo, posteriormente, conhecido diversos proprietários. Acontece ainda que, desde o início da Segunda Guerra Mundial, quando foi pela primeira vez encostado, esteve várias vezes à beira de ser desmantelado.

A célebre designação J derivou da entrada em vigor da *Universal Rule* em 1930, que definia a classe dos veleiros em função do respetivo comprimento à linha de água, com os diferentes intervalos classificados por ordem alfabética. Desta forma, à classe J pertenciam os barcos cujo comprimento à linha de água se encontrava compreendido entre os 75 e os 87 pés.

CFR António Manuel Gonçalves
Membro do CINAV



Foto Miguel Lacerda



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal

Nº 468 • Ano XLII

Novembro 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

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

REVISTA DA ARMADA



MUSEU DE MARINHA
50 ANOS EM BELÉM

Foto
Rui Salta

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

SUMÁRIO



3

MUSEU DE MARINHA

50 ANOS EM BELÉM



6

O ARPÃO NO SNMG2



10

HOMENAGEM AO COMANDANTE
ESTÁCIO DOS REIS



13

MARINHEIROS DE BENQUERENÇA

ENDEAVOUR II EM LISBOA	2
NRP ANTÓNIO ENES NA MISSÃO DE FISCALIZAÇÃO DAS ÁREAS NAFO	7
ESCOLA NAVAL / ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS	9
ESCUTEIROS MARÍTIMOS VIVEM AVENTURA NO CREOULA / APORVELA	12
O ESTADO-NAÇÃO EM AGONIA NO DEVER DA NOVA ORDEM MUNDIAL	14
DIA DO FUZILEIRO	16
PATRONO DO NOVO CURSO DA ESCOLA NAVAL	17
NAVIO ESCOLA SAGRES	18
ACADEMIA DE MARINHA	20
CONTRA-ALMIRANTE JOSÉ FREITAS RIBEIRO. O MARINHEIRO – O POLÍTICO	23
CURSO "OLIVEIRA E CARMO" / PORTUGAL NA ROTA	28
DOS GRANDES EVENTOS NATO	29
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (17) / ALPOIM CALVÃO – HONRA E DEVER	30
VIGIA DA HISTÓRIA 48 / SEMELHANÇAS E RELAÇÕES ENTRE NÁPOLES E PORTUGAL	31
NOTÍCIA	33
QUARTO DE FOLGA	34
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
NAVIOS HIDROGRÁFICOS	CONTRACAPA

MUSEU DE MARINHA

50 ANOS EM BELÉM

A inauguração das atuais instalações do Museu de Marinha, nas alas norte e oeste do complexo centrado no Mosteiro dos Jerónimos, bem como noutra edificado nas suas proximidades imediatas, ocorreu a 15 de agosto de 1962.

Na data em que se cumpriu meio século de presença do Museu em Belém, deu-se início a um ciclo de comemorações que, celebrando a efeméride, terão continuidade ao longo de todo o ano de 2013, ano em que, por feliz coincidência, se assinalará o sesquicentenário da criação do Museu de Marinha, por decreto do rei D. Luís.

Na data exata da instalação do Museu em Belém, foi inaugurada uma Feira do Livro do Mar, no Pavilhão das Galeotas, e, por iniciativa do Grupo de Amigos do Museu de Marinha (GAMMA), realizou-se um cortejo de carros antigos por Lisboa, alusivo e em divulgação daquela efeméride.

Contudo, um dos momentos porventura mais altos das comemorações ocorreu no passado dia 20 de setembro. Nessa data, quando o Museu de Marinha abriu pela manhã, o circuito de visitas voltou a contar com a Sala da Marinha Mercante, encerrada há já alguns anos por força de um incidente ocorrido na mesma e que implicou a realização de obras profundas. No final da tarde, as comemorações prosseguiram, com a presença do Almirante CEMA e de outras entidades da Marinha, designadamente de responsáveis pelos diferentes setores funcionais.

O Almirante CEMA visitou dois novos espaços museológicos, um dedicado à Guerra de 1961 a 1974, em África, e outro relativo à Marinha e suas atividades neste início do século XXI. A inauguração desses espaços permitiu colmatar duas lacunas na exposição permanente do Museu de Marinha que se vinham sentindo, e que, aliás, eram apontadas por diversos visitantes. A sua concretização implicou algum ajustamento de espaços na exposição permanente, uma vez que, globalmente, o espaço disponível para exibição pública das peças do Museu não sofreu qualquer alteração.

No espaço dedicado à Guerra do Ultramar (1961-1974) dá-se especial realce à

participação da Marinha, navios e fuzileiros, nas operações militares que ocorreram em 1961, tanto na Índia como em Angola, assim como à posterior participação de unidades de Marinha nos diferentes teatros de operações.

No módulo expositivo relativo à Marinha

de África e a integração, pela primeira vez, de um submarino numa força naval permanente da NATO. De realçar, ainda, as inúmeras missões de interesse público levadas a cabo pela Marinha e pelos órgãos da Autoridade Marítima Nacional, nomeadamente nos domínios do combate à poluição marinha, da segurança da navegação, da fiscalização dos espaços do domínio público marítimo, da fiscalização de pesca e salvaguarda da vida humana no mar, assim como os importantes contributos dos navios hidrográficos para o exercício da função de desenvolvimento científico e, nomeadamente, para os trabalhos respeitantes ao processo visando a extensão da plataforma continental de Portugal.

De seguida, o Almirante CEMA visitou o espaço das reservas do Museu. Este espaço tem vindo a ser objeto de profundos trabalhos de renovação, por forma a corresponder aos mais recentes critérios de arumação e acondicionamento de peças museológicas em reserva e permitir que, de forma controlada e em visitas guiadas, os utentes do Museu de Marinha possam usufruir do espólio museológico que, de momento, não está exposto.

Seguiu-se a apresentação da obra *Tesouros do Museu de Marinha*, no Pavilhão das Galeotas, enquadrada por um concerto da Banda da Armada, estruturado em duas partes, imediatamente antes e após aquela sessão. A apresentação de mais este livro das Edições Culturais da Marinha começou com uma intervenção do Diretor da Comissão Cultural da Marinha, Vice-almirante Vilas Boas Tavares. Nas suas palavras realçou a importância do Museu de Marinha, destacou o significado das comemorações que estão a decorrer, chamando a atenção para as diversas iniciativas

de natureza cultural programadas para assinalar a efeméride, frisou o papel da obra que iria ser apresentada enquanto veículo e instrumento de divulgação do magnífico espólio do Museu de Marinha. Com este enquadramento, referiu-se à necessidade de se prosseguir com a reformulação do discurso museológico e condições expositivas do Museu de Marinha, a par da sua imperativa



expansão, numa base realista e pragmática, mas que, de uma forma aceitável, contribua para a realização de um ainda melhor Museu. No ensejo e a propósito, aludiu à revitalização e utilização de espaços afetos ao Museu no edifício da Cordoaria Nacional,

RESENHA HISTÓRICA

Foi o Rei D. Luís quem começou por escrever a história do Museu de Marinha. A 22 de Julho de 1863, decreta a constituição de uma coleção de testemunhos relacionados com a atividade marítima portuguesa. O Museu nasce da vontade manifestada por este monarca, de enorme sensibilidade artística e cultural, em conservar um passado histórico na memória coletiva nacional.

Mas o Museu também reflete o louvável esforço de preservação, que se observou durante os séculos XVI e XVII, particularmente da parte da Rainha D. Maria II, que em muito contribuiu para a constituição do núcleo de peças inicial, ao oferecer à Real Academia dos Guardas-Marinhas, predecessora da Escola Naval, os modelos de navios existentes no Palácio da Ajuda.

A Escola Naval, então situada nas instalações do antigo Arsenal da Marinha, surge como o local possível para albergar este tesouro histórico.

Entretanto, inúmeras diligências são efetuadas, desde a concentração e conservação da coleção junto da Biblioteca de Marinha, até à tentativa de criação e instalação de um Museu Nacional de Marinha, entregue à direção da Liga Naval Portuguesa, em 1909. Tal instalação nunca chegou a efetuar-se.

Em 1916, um incêndio de grandes proporções destrói grande parte da coleção entretanto reunida.

O Museu Naval Português assume-se como projeto museológico decorrente da antiga coleção, começada a reunir desde o século XVIII, tomando forma a partir de 1934, albergado provisoriamente na Escola Naval. É, também, neste mesmo ano que se cria uma comissão instaladora para conceber o anteprojeto e o programa de obras do edifício anexo ao Mosteiro dos Jerónimos.

Na história do Museu de Marinha importa falar do seu grande benemérito Henrique Maufroy de Seixas que legou em testamento, em 1948, a sua vasta e valiosa coleção particular, a que chamou Museu Naval.

O clausulado do testamento obrigava a que fosse encontrado um imóvel suficientemente digno e preparado para receber e exibir esta coleção, para o qual o Mosteiro dos Jerónimos, por todo o seu caráter histórico e simbólico, se apresentava como opção ideal. Contudo, este acervo museológico acabou por ser instalado na Biblioteca e Museu de Marinha tendo sido, posteriormente, transferido para o Palácio dos Condes de Fátima, também conhecido como Palácio das Laranjeiras, onde permaneceu entre 1949 e 1962.

Após promulgação e reestruturação orgânica do Museu e seu regulamento em 1959, estavam reunidas as condições para iniciar uma nova e derradeira etapa na vida desta instituição. Foi, pois, a 15 de Agosto de 1962 que o Museu de Marinha abriu oficialmente as suas portas, nas alas norte e poente do Mosteiro dos Jerónimos.

enquanto trajeto já iniciado e em curso, mas que importa prosseguir e aprofundar.

Seguidamente usou da palavra o Diretor do Museu de Marinha, Contra-almirante Bossa Dionísio. Na sua intervenção explicou a importância da vinda do Museu de Mari-



nha para Belém, há cinquenta anos. Posteriormente, explanou as opções tomadas na escolha das peças que integram a obra e os critérios seguidos na respetiva organização.

Como o seu título indica, o livro *dos Tesouros do Museu de Marinha* procura apresentar as peças mais emblemáticas do espólio do Museu. A tarefa não foi fácil, uma vez que o acervo do Museu incorpora mais de 17.000 peças, não contando o património fotográfico que também é bastante expressivo.

Não sendo possível apresentar todos os objetos, houve que adotar alguns critérios

A estrutura do livro, em capítulos, inicia-se com uma muito sucinta descrição dos 150 anos de história do Museu de Marinha, à qual se segue um capítulo dedicado à parte inicial do percurso de visita ao Museu, centrada em modelos de navios, até finais do século XVIII. Este capítulo é complementado com outros específicos relacionados essencialmente com as navegações ou com o quotidiano da vida a bordo: artilharia, religiosidade e missão, cartografia e instrumentos náuticos.

Segue-se um capítulo com os navios de guerra até à atualidade. Também este capítulo é complementado com outros centrados em atividades que se considerou importante realçar. Surgem assim capítulos que, respeitando essencialmente aos séculos XVIII e XIX, têm como personagens centrais navios de guerra e oficiais

“O Museu de Marinha não é o museu da Armada, mas antes o museu das marinhas e dos homens que as “fizeram”: a marinha de comércio, a marinha de pesca, a marinha militar,

a marinha de recreio. Por isso, o Museu de Marinha é, também, o museu das grandes epopeias, dos conflitos, dos sucessos e dos infortúnios dos Portugueses e da sua ligação ao Mar; é o museu da construção de uma (da nossa) identidade marítima, é o museu das viagens e das descobertas por via marítima, é o museu da ciência da náutica, é o museu das grandes campanhas piscatórias, é o museu das operações militares-navais, é o museu do apogeu e do declínio da nossa marinha mercante; é o museu dos marinheiros, de ação e de coração, independentemente da atividade que no mar desenvolveram e da forma da sua ligação ao mar; é o museu de todos nós.”

In Livro “Tesouros do Museu de Marinha”
Apresentação pelo VALM DCCM.



de Marinha: instrução, personalidades e ciência.

Tratando-se de um Museu de Marinha e não de um Museu da Marinha, nele devem estar representadas todas as outras “marinhas”: recreio, mercante, pesca e tráfego fluvial. Assim também acontece no *Livro dos Tesouros do Museu de Marinha*, o qual inclui capítulos específicos relativos ao espólio nessas dimensões. De realçar que esta classificação coincide

com o nome de diferentes salas que o Museu tem dedicado a estas formas de relacionamento do Homem com o Mar. A obra termina com um capítulo sobre a aviação naval.

Colaboração da COMISSÃO CULTURAL
DA MARINHA

Fotos Rui Salta

O Arpão no SNMG2

1ª PARTE

Ainda não se tinham cumprido 8 dias após a chegada a Lisboa, depois de quase 5 meses de permanência em Kiel, na Alemanha, já o *Arpão* largava da BNL em direção ao Mediterrâneo para, junto à cidade de Nápoles, integrar, pela primeira vez na história dos submarinos portugueses, o "Standing Naval Maritime Group 2" (SNMG2). Esta Força Naval, multinacional, constituída por meios aeronavais de vários países da Aliança Atlântica, encontra-se permanentemente disponível para um amplo espectro de missões NATO, desde exercícios a operações militares reais.

Durante este curto período de permanência na BNL, presenciou-se uma grande azáfama no cais 6, uma vez que havia que preparar o submarino para uma missão de 71 dias. Para além de algumas pequenas avarias provenientes ainda do processo das provas de mar após a revisão de garantia, foi necessário abastecer o submarino com todo o tipo de provisões, combustível e armamento. No entanto, o grande desafio centrou-se no sistema de comunicações SATCOM SHF, recentemente instalado e que necessitava de ajustes finais, a fim de poder constituir-se como um elemento decisivo para o cumprimento da missão.

Após uma muito árdua semana de trabalho, o *Arpão* encontrava-se na melhor condição de sempre e pronto para largar, tendo o seu comandante apresentado os habituais cumprimentos de despedida que incluíram o general CEMGFA por o navio durante esta missão se encontrar sob o seu comando operacional. De todos recebeu palavras de confiança e apoio na capacidade e vontade desta guarnição de submarinistas poder, certamente, levar a bom porto esta complexa e exigente missão.

Finalmente o grande dia chegou...28 de agosto de 2012. Esta data ficará certamente, juntamente com muitas outras, gravada na memória de muitos...a partida de um submarino para integrar uma "NATO", como é costume dizer-se entre os da briososa. Para nós o tremendo peso da responsabilidade, o de ter de fazer bem num tão distinto palco, com a consciência porém de que se tinha preparado o melhor possível utilizando a máxima "a sorte é uma atitude". Rapidamente o nervoso miudinho que antecede a partida deu lugar à máxima concentração para o bem-fazer.

Ao contrário do que acontecia com os submarinos da classe "Albacora", sabíamos que nos esperava um longo trânsito em imersão, aproximadamente 1800 milhas e 7 dias, em direção às proximidades da cidade de Ná-

poles. E assim foi, pouco depois do Espichel e já com o pôr-do-sol à vista, o *Arpão* tomou posição à cota periscópica com a bateria carregada, e desapareceu sob as águas rumando a sul. Todas as missões têm momentos que as marcam indelevelmente e neste caso foi a primeira entrada em imersão seguida das necessárias verificações ao submarino que conduz



Durante a incorporação no grupo.

a vida de bordo à rotina da missão e dá como que o pontapé de saída para as semanas que se seguem!

O trânsito em direção à área das operações podia bem dividir-se em duas partes. O antes e o após Estreito de Gibraltar, uma vez que este estreito constitui-se como um desafio natural à passagem de um submarino em imersão. Foi no entanto isto que o *Arpão* realizou...a passagem em imersão do estreito. De referir que como esta ocorreu durante o dia foi possível levar a cabo a passagem à cota periscópica, situação particular da definição de imersão e



A guarnição do Arpão em Toulon.

que se constitui num ainda maior desafio sobretudo considerando o elevado tráfego marítimo e as altas velocidades que apresentam os muitos "ferries" que ligam os continentes Europeu e Africano.

A passagem do "STROG" marcou a entrada para a área de operações onde o *Arpão* passaria a operar, desta feita nos próximos dois meses. Pudemos rapidamente compreender como esta missão iria ser muito exigente em termos

de material, considerando que a água do mar se encontrava com uns significativos 26 graus à superfície, exigindo desta feita máxima atenção ao sistema de arrefecimento dos sistemas vitais de bordo.

O trânsito em direção às proximidades de Nápoles decorreu com normalidade tendo a guarnição ocupado o seu tempo em atividades de treino próprio conducentes a melhorar o seu adestramento e atingir um estado de prontidão ainda mais elevado, tanto na exploração do sistema de combate como no referente à limitação de avarias, isto tendo em conta o longo período da docagem de garantia em Kiel.

Finalmente, ao fim de 7 dias de trânsito, mais propriamente a 5 de setembro, realizaram-se as primeiras atividades de treino devidamente integrados no SNMG2. Desta feita, esta força naval permanente da Aliança Atlântica, comandada pelo CALM Kahler e embarcado na FGS *Bayern*, é constituída por 3 escoltas e um submarino. Para além do navio

chefe, um *destroyer* alemão do tipo 123, encontra-se a ITS *Maestrale*, fragata que dá nome a esta classe de navios italianos, e a TGC *Gediz*, fragata do tipo "Oliver Hazard Perry" de nacionalidade turca e o nosso *Arpão*. Neste dia 5 de setembro, já com a força completa, realizaram-se diversos exercícios que materializaram a integração das diferentes unidades e que contou com o habitual "PHOTEX", na qual o *Arpão* teve a honra de ser o navio testa da formatura. Estava dado o verdadeiro pontapé de saída para a completa integração do *Arpão*!

Após aquele breve treino combinado, seguia-se a operação "Active Endeavour", onde cada unidade se dirigiu para as suas áreas de patrulha. Esta operação militar, única no âmbito do artigo 5º do Tratado da Aliança Atlântica, tem como objetivo principal combater todas as atividades que podem sob qualquer forma contribuir para o aparecimento, desenvolvimento e concretização de atividades de natureza terrorista em ambiente marítimo no Mediterrâneo.

A missão do *Arpão* tem como objetivo principal contribuir de forma decisiva para a "recognized maritime picture" da força, através da recolha discreta de informações e posterior disseminação em tempo real através dos canais e formatos apropriados, o que só é possível pela recentemente instalada capacidade de comunicações satélite. De facto, o submarino permaneceu em contacto direto e permanente com o comando de submarinos NATO do Mediterrâneo, o SNMG2 e a esquadilha de Submarinos. Longe vão os tempos em que os submarinos ao

largarem para uma missão ficavam limitados operacionalmente nas suas comunicações para terra ou outras unidades no mar.

E foi desta forma que o *Arpão* realizou 16 dias de patrulha contínua na Operação "Active Endeavour", contribuindo com a informação recolhida para a defesa e segurança de uma área marítima de interesse internacional.

Passado este período de intensa atividade, o *Arpão* dirigiu-se para o Porto de Toulon, onde atracou no cais dos submarinos nucleares de ataque franceses, no dia 22 de setembro. Findava a primeira etapa operacional totalizando 26 dias de mar contínuo na qual o navio reportou mais de 1000 contactos de superfície, dos quais aproximadamente uma dúzia classificados como de elevado interesse. Neste período de 26 dias o navio realizou aproximadamente 600 horas de navegação e percorreu 2000 milhas náuticas.

Toulon...uma cidade do sul de França onde a Marinha dispõe da sua maior base naval e que conta com um porto seguro, fácil de praticar e que conduz a guarnição a um espaço agradável para retemperar forças e preparar a fase que se segue, o maior exercício NATO destinado a certificar a NRF 13, o NOBLE MARINER 2012. O *Arpão* atracou no cais em frente da Esquadilha de Submarinos Nucleares de Ataque na manhã do dia 22, tendo provocado, como seria de esperar, grande curiosidade na comunidade submarinista local.

Em termos de protocolo, o navio enfrentou uma agenda apertada no âmbito do SNMG2 tendo, logo no dia de chegada, o comandante participado na receção oferecida pelo COMS-NMG2 a bordo da fragata italiana *Maestrale* que foi muito participada pelas autoridades civis e militares francesas, deixando entender a importância que a Marinha Francesa dá à presença

francesas oferecerem uma receção ao SNMG2, desta vez a bordo do navio logístico FS *Tonnere*. Este navio polivalente logístico estava já escalado para ser o navio chefe das forças amigas no cenário do exercício.

Como é costume quando mais que um submarino se encontram no mesmo porto, decorreu no dia 25 um almoço de convívio entre os submarinistas portugueses, italianos e franceses, oferecido pelo comando da Esquadilha gaulesa. Ainda neste dia, logo a seguir ao almoço, o comandante do SNMG2 visitou, demoradamente, o *Arpão* na companhia dos comandantes dos navios da força, o oficial de operações do COMSUBSOUTH e o comandante Palhas Ezequiel, oficial português a prestar serviço em Toulon no âmbito da EUROMARFOR.

Tão rapidamente como chegámos a Toulon chegou, igualmente, a hora da partida. No dia 26 de setembro, perto das 16 horas locais, apitou à faina tendo o *Arpão* deixado o seu cais de atracação em direção ao Mediterrâneo, para iniciar a sua participação no exercício NOBLE MARINER 2012. Este exercício durará até ao dia 7 de setembro, seguindo-se um trânsito para a Ilha de Maiorca onde se encontra previsto atracar, permitindo que a guarnição retemperasse forças para mais uma patrulha no âmbito da Operação "Active Endeavour".



Colaboração do COMANDO DO NRP ARPÃO



Visita do COMS-NMG2 ao navio.

daquela força numa área que é tradicionalmente da sua direta influência. Nesta receção, onde o comandante do SNMG2 fez questão de ter a seu lado os quatro comandantes das unidades navais que operam sob as suas ordens, foi possível visionar, em projeção, todas as fotos do "PHOTEX" realizado alguns dias antes ao largo de Nápoles, onde muitas fotografias do *Arpão* com a bandeira nacional e a bandeira da NATO içadas eram bem visíveis pela primeira vez. No dia 24 de setembro, foi a vez das autoridades

NRP António Enes na missão de fiscalização das áreas NAFO

O NRP *António Enes* participou durante o mês de agosto na missão NAFO 2012. Trata-se de uma missão realizada em colaboração com o Ministério da Agricultura através da Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Recursos Marítimos (DGRM), com a coordenação da Agência Europeia de Controlo das Pescas (AECP) e que tem por objetivo proporcionar a uma equipa de inspetores embarcada os meios necessários para o desempenho da sua missão de vigilância e inspeção, nas áreas de regulamentação da NAFO (Organização Pesqueira do Atlântico Noroeste), cumprindo-se desta forma o compromisso assumido por Portugal, no âmbito da participação nas tarefas de controlo das áreas NAFO.

O navio largou da Base Naval de Lisboa (BNL) a 1 de agosto, rumo ao Atlântico Noroeste, onde se encontram os Grandes Bancos da Terra Nova, zona de pescas co-

nhecida dos portugueses desde o séc. XVI. Durante os transítos fora das áreas NAFO, o tempo foi aproveitado para a manutenção e aperfeiçoamento dos padrões de prontidão



Nevoeiro cerrado durante uma ação inspetiva.

e dos níveis de desempenho da guarnição nas áreas de Limitação de Avarias e Segurança a navegar, através da realização de exercícios de combate a incêndios e alaga-

mentos, avarias no leme e na giro, manobras de homem ao mar, palestras de segurança a navegar e segurança militar, bem como palestras e treino prático de socorrismo, envolvendo todos os elementos da guarnição.

Na área de regulamentação da NAFO, fora das 200 milhas da ZEE canadiana, a missão concentrou-se principalmente na identificação e fiscalização dos navios pesqueiros de várias nacionalidades, que se encontravam a operar naquela zona. Portugal, como estado membro da União Europeia (UE) com navios de pesca autorizados a pescar na área de regulamentação, assumiu o compromisso de participar nas tarefas de controlo da atividade piscatória nas áreas NAFO, tendo estas tarefas sido coordenadas pelo coordenador Pedro Pinto (Coordenador Sénior das Operações de Controlo – AECP), ficando a execução das ações de fiscalização dos pesqueiros a cargo dos

inspetores Alexandre Coelho (Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Recursos Marítimos) e Xosé Tubio (Serviço de Inspeção de Pescas Espanhol). O objetivo passa por verificar e assegurar que os pesqueiros das partes contratantes cumprem as regras estabelecidas pelas “Medidas de Controlo e Conservação da NAFO”, nomeadamente no que diz respeito às quotas que estão atribuídas às principais espécies capturadas nesta zona (bacalhau, *red fish* e palmeta), às malhagens das redes utilizadas e vários outros requisitos a cumprir.

Apesar de nos encontrarmos em época estival, e de o estado do mar na maior parte do período ter sido bastante favorável, o extremamente denso nevoeiro e a consequente redução da visibilidade que permanentemente se fez sentir na área de navegação, colocou à prova a capacidade dos nossos sistemas de navegação, mantendo igualmente os vigias de quarto à ponte em alerta máximo. Estas condições extremas de visibilidade reduzida dificultaram bastante as tarefas de identificação e posterior inspeção aos navios de pesca.

Havia, no entanto, “criaturas” indiferentes às condições de visibilidade adversas e que, incansavelmente, dia após dia, nos acompanhavam, dando a sensação que ali se encontravam para nos proteger e mostrar o caminho: golfinhos, peixes de vários tamanhos e cores, um ou outro tubarão e, claro, os verdadeiros gigantes do mar... enormes baleias que se passeavam junto ao navio sem qualquer receio ou temor. Foram momentos de êxtase e admiração, aqueles em que a guarnição pôde observar a beleza daquela fauna marinha que tranquilamente desfilava sob os olhos de espanto de quem estava a ter o privilégio de assistir a uma demonstração única e indescritível da vida animal.

Para além das tarefas de rotina já descritas, foi possível verificar a importância da presença do navio para eventual apoio sanitário aos pesqueiros, que por norma se encontram dois a três meses em atividade ininterrupta na zona, nunca se deslocando a terra. O NRP *António Enes* recebeu um pedido para prestar auxílio a um pescador português com problemas médicos, tendo-se procedido à sua evacuação médica para o porto de *St. John's*, no Canadá.

Após 17 dias consecutivos de missão, efetuámos uma escala logística na cidade de *St. John's*, porto habituado à presença portuguesa desde as grandes comissões da pesca do bacalhau conduzidas por inúmeros pesqueiros oriundos de Portugal.

A memória da Frota Portuguesa de Pesca à Linha, denominada nestas paragens por *Portuguese White Fleet*, que pescava nos Grandes Bancos da Terra Nova, e fazia habitualmente escala no porto de *St. John's*, remonta ao período da 2ª Guerra Mundial. O seu nome resultou do facto de Portugal ter mantido a neutralidade entre as várias partes em conflito, o que levou a que os navios portugueses se fizessem identificar



Cerimónia de homenagem ao marinheiro Dionísio Esteves em *St. John's*.

através da sua cor branca, para não serem atacados por navios de guerra.

Durante a estadia do NRP *António Enes* em *St. John's*, uma delegação da guarnição prestou uma homenagem ao marinheiro Dionísio Esteves, falecido no ano de 1966, durante uma faina da pesca a bordo do *Santa Maria Manuela*, um pesqueiro pertencente à Frota Portuguesa de Pesca à Linha. A cerimónia teve lugar no cemitério de *Mount Carmel*.

O apoio do Vice-Cônsul de Espanha em *St. John's*, Sr. Jean Pierre Andrieux, foi de-



Exercício simulado de abordagem a um navio de pesca suspeito de contrabando de armas.

terminante para a concretização desta cerimónia, o qual antecipadamente desenvolveu os esforços necessários para que fosse possível localizar a sepultura, sem lápide, do pescador português.

A cerimónia de homenagem ao falecido marinheiro e pescador, apesar de singela, foi revestida de grande simbolismo, tendo consistido na deposição de uma coroa de flores junto à sua campa, precedida pela leitura de um sermão proferido por um pároco da Basílica

de *St. John the Baptist*. Foram igualmente lidas umas breves palavras pelo Oficial Imediato do NRP *António Enes* e reservado um minuto de silêncio em honra de todos os pescadores portugueses que igualmente perderam a vida na faina da pesca nos Grandes Bancos.

Após o serviço cerimonioso no cemitério de *St. John's*, a delegação portuguesa foi recebida, na Basílica de *St. John the Baptist*, pessoalmente por Sua Excelência

Reverendíssima o Arcebispo de *Newfoundland and Labrador*, que rezou uma pequena oração junto à imagem de Nossa Senhora de Fátima, doada pelo Governo de Portugal em 1955, por ocasião das comemorações do centenário da Basílica.

Verificou-se que esta efeméride se traduziu numa excelente oportunidade para reforçar os laços existentes entre *Newfoundland and Labrador* e Portugal, assim como manter viva a memória dos pescadores da *Portuguese White Fleet*, cuja existência constitui parte significativa

da história local.

De volta aos mares dos Grandes Bancos da Terra Nova, continuámos o processo de fiscalização, tendo-se atingido os objetivos que haviam sido traçados para esta missão pelo coordenador da equipa de inspetores embarcada. Ao fim de 25 dias de missão, deu-se início ao trânsito de regresso para a BNL, aproveitando sempre o tempo disponível para proporcionar treino, com exercícios vários e ministrar conhecimentos, através de palestras à guarnição, dando continuidade ao plano de atividades iniciado na primeira parte da missão.

Usufruindo do facto de estar embarcada uma equipa do Pelotão de Abordagem do Comando do Corpo de Fuzileiros, foi criado a bordo um cenário simulando a abordagem a um navio de pesca não cooperante e suspeito de contrabando de armas, onde alguns elementos da guarnição assumiram o papel de “pescadores suspeitos” a bordo do pesqueiro. Tratou-se de um exercício pouco habitual e que permitiu o treino de procedimentos associados a este género de situações, que pela sua especificidade não fazem parte das rotinas de bordo.

Após um mês de intensa navegação, chegámos à BNL com o sentimento de mais uma missão cumprida, onde foi bem patente que esta se enquadra perfeitamente no atual paradigma operacional de uma Marinha de duplo uso, através da execução de missões e tarefas em cooperação com outros organismos do estado português.



Colaboração do COMANDO
DO NRP ANTÓNIO ENES

Juramento de Bandeira

Decorreu em 27 de setembro, na Parada “Vice-almirante Sarmento Rodrigues”, a Cerimónia de Juramento de Bandeira e Entrega de Espadas aos Aspirantes do Curso “D. Rodrigo de Sousa Coutinho”, presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

Pela primeira vez, receberam também espada, na mais importante cerimónia da Escola Naval, os oficiais do Curso de Formação Complementar de Oficiais 2010/2011, do Curso de Formação Militar Complementar de Oficiais 2010/2011 e do Curso de Formação de Oficiais do Serviço Técnico 2008/2011.

Após receção do Almirante CEMA pelo Comandante da Escola Naval, CALM Seabra de Melo, e cumprimentos aos docentes desta instituição, teve início a cerimónia na parada, com honras militares e revista ao batalhão escolar.

Seguidamente, procedeu-se à imposição de condecorações a militares que se distinguiram ao serviço da Marinha e à atribuição do prémio escolar “Aprumo Militar” ao Aspirante



AN Nogueira Ribeiro do Curso “D. Rodrigo de Sousa Coutinho”.

A cerimónia prosseguiu com a entrega de espadas aos oficiais e aspirantes, que confere o poder e a autoridade inerentes à categoria de

oficiais da Armada. A cada aspirante, incluindo os alunos dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa, foi oferecido um exemplar de “Os Lusíadas”, invocando o património cultural e a memória dos grandes feitos históricos.

O Comandante do Corpo de Alunos, CFR FZ Pacheco dos Santos, proferiu uma alocução, recordando aos alunos o árduo percurso percorrido até então e exortando-os perante os desafios vindouros e a necessidade de disponibilidade, rigor e integridade na vida futura, ao serviço de Portugal.

Seguiu-se o Juramento de Bandeira dos aspirantes e a entoação do Hino Nacional pelos alunos da Escola Naval, terminando a cerimónia com o desfile do batalhão escolar, prestando continência ao Almirante CEMA.



Colaboração da ESCOLA NAVAL

ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS



Abertura do Ano Letivo

Na tarde do passado dia 4 de outubro, presidida pelo Almirante CEMA, realizou-se na Escola de Tecnologias Navais (ETNA) a Cerimónia de Abertura do Ano Letivo, que contemplou a transferência das condecorações herdadas dos antigos grupos n.º 1 e n.º 2 de Escolas da Armada (G1EA e G2EA) e o assinalar do início do ciclo formativo, apresentando a reflexão e balanço das atividades desenvolvidas e as perspetivas e desafios do novo ano escolar.

A cerimónia constou de uma primeira parte de natureza essencialmente militar, iniciada com uma alocução do Comandante da ETNA, CMG Henriques Gomes, que descreveu o enquadramento global do novo figurino da cerimónia e exortou os presentes para o momento especial, carregado de simbolismo, caracterizado pela transferência das condecorações ostentadas nos Estandartes dos extintos Grupos de Escolas para o Estandarte Nacional da ETNA, herdeiro natural e que detém as condições adequadas à perpetuação dos feitos dos marinheiros que foram preparados e treinados nas unidades que antecederam aqueles grupos e à preservação do seu legado histórico.

Assim, e no seguimento do Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada n.º 45/12, de 24 de setembro, o Almirante CEMA, acompanhado pelos VALM Ferreira Pires, CALM Espadinha Galo, antigos comandan-

tes dos G2EA e G1EA respetivamente, e pelo comandante da ETNA, procedeu à imposição solene das condecorações herdadas no estandarte da Escola de Tecnologias Navais.



A cerimónia militar prosseguiu com a imposição de condecorações, o desfile das forças em parada, compostas por um Batalhão a quatro Companhias da guarnição e alunos

dos diversos cursos de formação da Escola, e a atuação da Banda da Armada, com duas peças brilhantemente executadas.

A segunda parte da cerimónia, de natureza mais académica, presidida pelo Superintendente dos Serviços do Pessoal, VALM Bonifácio Lopes, foi antecedida por uma visita à exposição estática, organizada nas instalações do Centro de Recursos e da Messe de Sargentos e alusiva à formação técnico profissional na ETNA.

Realizada no pavilhão polidesportivo da escola e contando com a presença global dos formadores e formandos da ETNA, a cerimónia contemplou uma alocução do comandante referente à realidade formativa e às capacidades e desafios que se prospetivavam, a que se seguiu a lição inaugural, brilhantemente proferida pelo SAJ ETS Carlos Ribeiro, subordinada ao tema “A importância das técnicas de formação no processo formativo”.

Antes do encerramento das atividades, procedeu-se à entrega de Prémios Escolares previstos no Sistema de Formação Profissional da Marinha, conferindo assim acrescida dignidade na distinção dos formandos mais brilhantes e contribuindo para estimular os alunos atualmente em curso.



Colaboração da ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS

Homenagem ao Comandante Estácio dos Reis

Vinte e sete de setembro de 1923. Nesta data nasceu António Luciano Estácio dos Reis. Ingressou na Escola Naval quando estava quase a completar vinte anos, em 24 de julho de 1943. Serviu na Marinha durante mais de quarenta e oito anos, tendo-se reformado no derradeiro dia de 1991. Note-se que, apesar da sua prolecta idade, ao longo da sua vida foram mais os anos que esteve ao serviço da Marinha do que aqueles que não esteve. Este facto ainda merece maior realce, pois mesmo depois de se reformar, continuou a fazer investigações no campo da história da náutica contribuindo assim para melhorar a imagem da Marinha junto da comunidade civil em geral e em especial da comunidade académica.

Na data em que completava exatamente oitenta e nove anos foi-lhe prestada uma justa homenagem, com uma cerimónia que ocorreu no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha. Presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, associaram-se ao ato para cima de uma centena de convidados, que quiseram assim testemunhar a sua estima e admiração pelo homenageado. Merecem especial destaque as presenças do Professor Doutor Nuno Crato, Ministro da Educação e Ciência, e do Professor Doutor João Filipe Queiró, Secretário de Estado do Ensino Superior, que com o Comandante têm trabalhado em assuntos de cariz científico, e ainda a do Dr. Vasco Graça Moura.

O evento pode ser considerado como o somatório de três momentos distintos, todos eles plenos de significado: a cerimónia de homenagem propriamente dita, que consistiu de uma alocução efetuada pelo Professor Doutor Nuno Crato; o lançamento de um livro de homenagem e a imposição da Medalha Naval de «Vasco da Gama».

A longa carreira naval do Comandante Estácio dos Reis pode classificar-se como rica e bastante diversificada. Uma parte significativa da sua vida naval foi passada a bordo de navios operacionais, nomeadamente na Flotilha de Draga-minas que, nos longínquos anos cinquenta e sessenta foram um exemplo e uma referência da capacidade operacional da nossa Marinha, sobretudo no que à sua participação na NATO dizia respeito. Desempenhou, ainda, importantes funções em terra em praticamente todas as antigas colónias portuguesas, no Estado-Maior da Armada e na missão militar portuguesa junto da Aliança Atlântica. Terminou a carreira como Adido Naval em Paris e, já na situação de Reserva, serviu duran-

te oito anos no Museu de Marinha. Teve uma participação ativa na preparação da XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, que ocorreu em Lisboa em 1983. Integrou a Comissão Nacional para as Comemorações



Foto: Rui Silva

dos Descobrimentos Portugueses. Todos estes aspetos da sua carreira foram realçados na intervenção do Diretor da Comissão Cultural da Marinha, Vice-almirante Vilas Boas Tavares, que salientou a importância desta cerimónia



de homenagem, entendida como o realçar de uma referência da Marinha, num passado recente, que deve ser guardada e transmitida a todos os vindouros. Nesse sentido, apresentou uma breve biografia profissional do homena-



geado, lembrando a sua carreira na efetividade do serviço e chamando a atenção para o seu papel no desenvolvimento e divulgação de assuntos relacionados com ciência náutica.

Seguiu-se a homenagem propriamente dita, com a intervenção do Professor Doutor

Nuno Crato. Começou por referir o facto de não estar presente na cerimónia na qualidade de ministro, mas sim de amigo que tem uma enorme admiração e estima pelo homenageado. Para reforçar esta sua afirmação inicial mencionou a circunstância de estar ligado desde o seu início ao processo que conduziu a esta homenagem e que esse tinha começado muito antes de ele ter assumido funções no governo. Explicou a forma como conheceu o Comandante Estácio e como, a partir desse momento, têm mantido um relacionamento próximo, nomeadamente ao nível da discussão de assuntos de carácter científico.

A apresentação do livro “António Estácio dos Reis – Marinheiro por Vocação e Historiador com Devoção. Estudos de Homenagem”, editado pela Comissão Cultural da Marinha, esteve a cargo do Comandante Semedo de Matos, principal responsável por esta iniciativa de homenagem e coordenador da obra, cujas palavras reproduzimos adiante, de forma resumida.

Seguiu-se a cerimónia de imposição da condecoração, por parte do Almirante CEMA. Na portaria de concessão da medalha foram resumidos os principais contributos do homenageado para a cultura naval. Merece especial destaque a sua ação para a constituição da coleção de astrolábios do Museu de Marinha, sendo ele o responsável pela vinda para este Museu da maioria dos astrolábios que atualmente estão expostos, assim como de outros instrumentos náuticos de elevado valor. Foi ainda realçada a sua participação em diversas agremiações científicas e culturais, tanto a nível nacional como internacional, bem como o seu papel na divulgação da história da Marinha, através da publicação de centenas de textos, tanto artigos como livros.

Após a imposição da condecoração, discursou o Comandante Estácio dos Reis, cujas primeiras palavras foram de comovido agradecimento por esta homenagem prestada pela Marinha. Como magnífico comunicador que é, presenteou-nos com mais uma brilhante lição. O texto que seguiu desta vez era essencialmente autobiográfico. Através dele ficámos a conhecer alguns episódios relacionados com o seu constante encanto por assuntos de história da ciência e com a forma como esse fascínio contribuiu para enriquecer a coleção do Museu de Marinha.



Colaboração da COMISSÃO CULTURAL
DA MARINHA

Apresentação do livro pelo CFR J. Semedo de Matos

O livro que agora trazemos ao público resulta de uma iniciativa que ganhou corpo dentro da Comissão Científica para a edição das obras de Pedro Nunes, dirigida pelo Professor Dias Agudo e coordenada pelo Prof. Henrique Leitão, e constituída no âmbito da Academia das Ciências de Lisboa, no passado ano de 2002, quando do quinto centenário do nascimento do matemático português. Dessa comissão faz parte o comandante Estácio dos Reis, e foi no convívio estreito de 10 anos de reuniões mensais, que cimentou a consciência comum do valor e das qualidades da pessoa que hoje estamos a homenagear. Já todos conheciam muitos dos seus trabalhos, mas o convívio científico mais próximo fez-nos perceber uma dimensão mais abrangente do comandante Estácio dos Reis. Não me recordo de quem partiu a iniciativa, mas lembro-me da concordância imediata e unânime de todos: homenagear o homem e o investigador e fazê-lo da forma que é comum nestas circunstâncias – publicando um livro de estudos onde se recolhessem as colaborações científicas dos restantes membros da Comissão, associando-lhe alguns amigos mais próximos que para isso se dispusessem. Não foi difícil exceder as expectativas iniciais, pois todos aqueles que contactámos reconheceram de imediato a justiça e a importância de tal ideia, propondo-se colaborar nesta edição.

Concebemos o projecto como um tributo de amigos, expresso na escrita de um trabalho científico que eu aceitei coordenar nos pormenores que levariam a esta publicação. Sempre nos pareceu que a Marinha não enjeitaria a hipótese de promover a edição da obra associando-se à homenagem e, naturalmente, não nos enganámos. Coube-me a mim apresentar o projecto ao então presidente da Comissão Cultural de Marinha, que rapidamente concordou com entusiasmo e o levou ao Almirante CEMA.

[...] Foi assim que tive ocasião de contactar o comandante Serra Brandão, que sabia ser grande amigo do comandante Estácio dos Reis, e que me fez chegar o seu texto pouco tempo depois. E realço que foi também com grande antecedência que o almirante Max Justo Guedes enviou a sua colaboração, não sendo possível que tenha podido ver o livro que homenageava o seu grande amigo António Estácio dos Reis. O Almirante Max Justo Guedes, oficial da Marinha Brasileira e notável historiador, faleceu há cerca de um ano.

Apesar de todos os atrasos, o projecto foi avançando, os trabalhos foram sendo reuni-

dos e urgia acabar o que tinha de ser feito. Estabelecidos prazos com os autores, voltei a apresentar o projecto à Comissão Cultural de Marinha, já ao actual Director, Vice-Almirante Vilas Boas Tavares, que o levou ao almirante

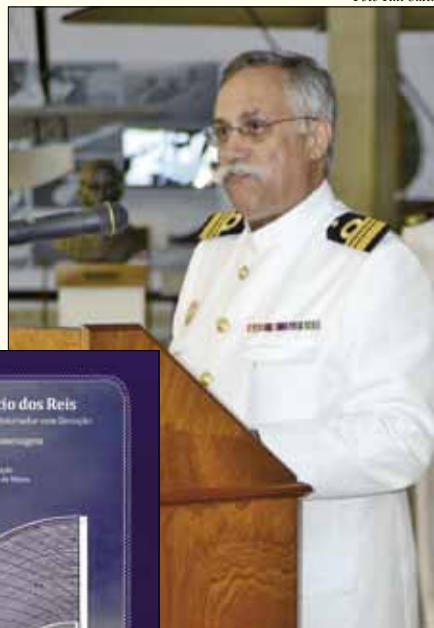
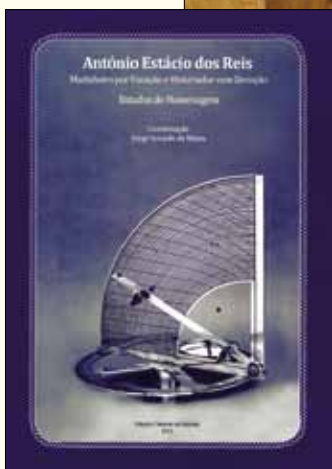


Foto Rui Salta



CEMA para aprovação. O dia de hoje era o indicado para lançamento do livro e para a homenagem inerente, a que a Marinha se associava de forma plena,

com o empenho do próprio Chefe do Estado-maior. O comandante Estácio dos Reis completa 89 anos de idade e esta cerimónia seria,



Foto Rui Salta

simultaneamente, a nossa prenda de aniversário. [...] Tudo foi possível. E eu sublinho o enorme esforço de dois dos colaboradores – O Prof. Nuno Crato e o Prof. João Filipe Queiró

– chamados a desempenhar funções no actual governo – Ministro da Educação e Ciência e Secretário de Estado do Ensino Superior –, sobrecarregados com muito mais urgências do que qualquer outro, mas que não deixaram de aprontar os seus trabalhos em tempo. A forma como nunca abdicaram da sua participação, apesar das circunstâncias, é um tributo acrescido nesta homenagem.

O livro tem, pois, a colaboração de quinze autores diferentes que – como tive ocasião de escrever no texto publicado de apresentação – nada mais têm de comum, que a grande consideração, estima e amizade pelo Comandante Estácio dos Reis. Não procurámos qualquer unidade temática, embora se reconheça uma predominância de artigos sobre História da Náutica e da Ciência, que resulta apenas das apetências científicas dos autores. [...]

Para além dos elementos que compartilham a Comissão Científica para a edição das Obras deste matemático português – Prof. Dias Agudo, António Costa Canas, Francisco Contente Domingues, Henrique Leitão, João Filipe Queiró e eu próprio – prestaram-se espontaneamente a colaborar – logo na primeira fase da obra – Nuno Crato, António Silva Ribeiro, Malhão Pereira e Samuel Gessner. Bruno Almeida, não pertencendo à referida Comissão, é um colaborador de Henrique Leitão e com ele assina o seu trabalho. Fernando David e Silva expressou-o quando soube da iniciativa e na sequência de um debate que teve com Estácio dos Reis a propósito da vida do Almirante Marquês de Niza, que também já tinha sido tema de estudo do nosso homenageado. Maria Isabel Vicente Maroto e Mariano Esteban Piñeiro são dois investigadores espanhóis há muito ligados à História da Náutica, que conheceram Estácio dos Reis nas Reuniões da Comissão Internacional de História da Náutica e que rapidamente acederam a enviar o seu trabalho. E resta-me voltar a referir o saudoso Max Justo Guedes que, ansiosamente, me enviou o seu trabalho, pressentindo ou temendo o desenlace que se aproximava.

O livro que hoje apresentamos é o resultado do esforço de todos e a todos agradeço a colaboração prestada. [...]

Não vou perder-me em pormenores sobre o conteúdo do livro. Ele está aí com os tributos de quinze autores. A partir de agora – aliás como acontece com todos os livros, sejam eles científicos ou de ficção –, ele ganhará vida própria e recriar-se-á nas mãos de cada leitor que o aprecia, interpreta e critica. Neste caso específico, quando o abrirem, folhearem e lerem, será o tributo de homenagem de cada um de vós à figura ímpar do Comandante Estácio dos Reis.

N.R.

O palestrante não adota o novo acordo ortográfico.



Escuteiros Marítimos vivem aventura no Creoula

No final de julho/princípio de agosto, realizou-se a atividade regional do CNE – Açores, que consistiu na participação de 31 escuteiros açorianos na regata mundial dos grandes veleiros, a bordo dos veleiros *Creoula*, *Santa Maria Manuela* e *Mir*. Também é de referir que o *Creoula* ganhou o prémio da “tripulação mais animada” durante a “Crew-Parade” que se realizou à partida de Lisboa.

A atividade regional “Mar que nos Une VI”, neste ano de 2012, consistiu no embarque, em março passado, de oito escuteiros no veleiro britânico *Stavros Niarchos* e, em julho/agosto, na participação de 31 escuteiros açorianos na Tall Ships Races 2012. Estes jovens açorianos participaram nesta regata mundial dos grandes veleiros, que se iniciou em Lisboa, a 19 de julho, tendo desembarcado em Ílhavo, a 3 de agosto. Os escuteiros açorianos participaram nas “pernas” Lisboa/Cádiz e Cádiz/Berlengas/Ílhavo, a bordo dos veleiros *Creoula*, *Santa Maria Manuela* e *Mir*. A maior parte do efetivo açoriano (25) embarcou no *Creoula*.

Este embarque foi efetuado através de uma parceria com a Aporvela, com o apoio da Marinha Portuguesa, embarcando escuteiros de quatro ilhas do arquipélago dos Açores (S. Miguel, Santa Maria, Pico e Terceira), a 19 de julho, em Lisboa, passando por Cádiz, a 26/29 de julho, e desembarcando em Ílhavo, a 3 de agosto. Três dos grupos de trabalho a bordo do lugre *Creoula* tiveram por chefes de grupo (*watchleaders*) dirigentes do CNE – Açores, nomeadamente Luís Machado, Marco Cidade e Carla Cidade. O dirigente Luís Filipe Machado (chefe adjunto do Agrupamento 1197) foi o chefe desta atividade e teve por chefe adjunto o dirigente Rui Esteves (chefe do Núcleo de Santa Maria).

Estas atividades têm contado sempre com o apoio do Governo Regional dos Açores, através da Direção Regional da Juventude, e da Marinha Portuguesa.

Participaram escuteiros marítimos e terrestres dos Agrupamentos de S. Miguel (S. José e Ginetes), de Santa Maria (Vila do Porto), de S. Mateus do Pico e da Terceira (Praia da Vitória e de S. Bárbara).

Os 47 veleiros, de grande porte, que participaram nesta regata mundial estiveram atracados no porto de Lisboa, de 19 a 22 de julho. Mais tarde, em Cádiz, juntaram-se mais 20 veleiros (alguns dos maiores do mundo). Todos estes veleiros largaram de Lisboa com todo o pano, na tarde do dia 22 de julho, passando por debaixo da Ponte 25 de Abril. A largada na bacia de Cádiz ocorreu no dia 29 de julho, tendo os 4 veleiros portugueses *Sagres*, *Creoula*, *Santa Maria Manuela* e caravela *Vera*

Cruz, navegado em formação.

Registe-se que, na escala Cádiz/Lisboa, o veleiro *Creoula* fundeou durante um dia nas Berlengas, tendo todo o contingente escutista desembarcado neste mini-arquipélago.

O Corpo Nacional de Escutas – Escutismo Católico Português – Açores tem realizado, desde há nove anos, atividades regionais e de agrupamento, destinadas a escuteiros marítimos e terrestres de todas as ilhas dos Açores, a bordo de veleiros, nomeadamente os *Stavros Niarchos*, *Prince William*, *Pogoria*, *Bounty*, *Challenger*, *Creoula* e *Sagres*. Atualmente, a atividade regional “Mar que nos Une” realiza-se de quatro em quatro anos, tal como os Jamborees e outras grandes atividades escutistas regionais.

Luís Filipe Machado



Foto Luís Filipe Machado

Aporvela

Aporvela, Associação Portuguesa de Treino de Vela (www.aporvela.pt), foi fundada em 1980 e tem por principal objetivo proporcionar experiências de mar, designadamente na juventude, e promover a preservação do património náutico nacional.

Em estreita ligação com a STI (Sail Training International), de que é membro fundador, promove intercâmbios e a integração de jovens tripulantes em grandes veleiros de todo o mundo.

A Aporvela criou o programa “Jovens e o Mar” (www.jovenseomar.com) para oferecer à juventude portuguesa mais uma oportunidade de se juntar à frota dos grandes veleiros e a outros milhares de jovens de todo o Mundo durante as Tall Ships Races que anualmente navegam nos mares da Europa. Enquanto embarcados nestes navios, os jovens participam em praticamente todas as manobras e funções a bordo, fazem quartos e assumem as responsabilidades enquanto instruídos.

Este ano, aproveitando a passagem dos grandes veleiros por Lisboa na Tall Ships Races 2012, a Aporvela lançou-se numa campanha nacional que tinha como objetivo inicial fazer embarcar 150 jovens portugueses durante a regata. Esse objetivo rapidamente foi alcançado e, no total, 226 jovens embarcaram, através do programa “Jovens e o Mar”, em navios portugueses e estrangeiros. Os navios escolhidos foram o NTM *Creoula*, o *Santa Maria Manuela*, a *Vera Cruz*, o *Europa*, o *Pelican of London*, o *Lord Nelson*, o *Alexander von Humboldt II*, o *Mir* e o *Maybe*. Destacamos as viagens entre Saint Malo e Lisboa a bordo do veleiro holandês *Europa*, e entre o Porto e a Corunha no veleiro inglês *Lord Nelson* (este veleiro tem a particularidade de ter sido construído com

a finalidade de poder acolher pessoas com variados tipos e graus de deficiência). Ambas as viagens resultaram de candidaturas da Aporvela ao programa Juventude em Ação, da União Europeia, proporcionando-se assim um intercâmbio juvenil de várias nacionalidades. Salienta-se ainda, como é óbvio, os dois embarques no NTM *Creoula*, entre Lisboa e Cádiz e entre Cádiz e Ílhavo (19 de julho a 2 de agosto), ambos com um complemento de instruídos inteiramente preenchido, em que se destacou a presença de 25 escuteiros provenientes dos Açores que assim realizaram a atividade regional “Mar que nos Une VI”. Nestas viagens a Aporvela proporcionou ainda uma experiência única a 19 jovens carenciados e/ou em risco no âmbito da responsabilidade social. As associações beneficiadas foram: Aldeias SOS, Centro Jovem Tabor, Instituto D. Francisco Gomes, Casa dos Rapazes de Viana do Castelo, Casa do Lago, Casa Pia de Lisboa, Centro Social e Paroquial de Nossa Senhora da Vitória (Porto). O NTM *Creoula* alcançou ainda o prémio para o melhor desfile das tripulações durante a presença dos grandes veleiros em Lisboa.

Em 2013 a Aporvela estará especialmente dedicada à manutenção de uma elevada participação portuguesa a bordo dos grandes veleiros nas Tall Ships Races que, no Verão, passarão por Aarhus, Helsínquia, Riga e Szczecin e, em setembro, por Barcelona, Toulon e La Spezia. Até lá, a Aporvela continuará a promover embarques de treino de mar na caravela *Vera Cruz* e à procura de parceiros e financiadores para desenvolver ainda mais o programa “Jovens e o Mar”, sobretudo ao nível dos intercâmbios europeus.

Colaboração da APORVELA

Marinheiros de Benquerença

Por iniciativa de um grupo de marinheiros de Benquerença, concelho de Penamacor, foi inaugurado no passado dia 29 de setembro um monumento em honra dos antigos e atuais marinheiros daquela povoação. O programa começou às 10h00 com uma missa na Igreja Paroquial, seguindo-se uma cerimónia militar, que incluiu a inauguração, a bênção do monumento pelo pároco local, a deposição de uma coroa de flores e a homenagem aos marinheiros falecidos.

A cerimónia contou com a presença do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, do Presidente da Câmara Municipal de Penamacor, do Presidente da Junta de Freguesia de Benquerença, e outras entidades da Marinha.

Sendo uma aldeia do interior do país, encostada a Espanha, é curioso o chamamento que o mar exerceu naquelas gentes raianas, a ponto de hoje não haver família que não conte alguém da Marinha entre os seus.

Os primeiros benqueridos partiram há 50 anos, fugindo à pobreza de uma comunidade que então vivia exclusivamente da agricultura. “A Marinha deu-nos a esperança que faltava”, disse o Comandante Ferreira Gil, militar da Marinha na situação de reforma, responsável da comissão organizadora e um dos primeiros naturais de Benquerença a fazer carreira na Briosa. Acrescentou depois, no discurso de inauguração: “O Interior do País nesse tempo era muito pobre. As alternativas profissionais e as oportunidades eram escassas. O poder económico e o poder de compra das nossas famílias eram muito escassos. Na altura, as gentes desta terra viviam do setor primário. As fracas expectativas profissionais eram redutoras e tolhiam os sonhos dos jovens. Tentar melhorar as condições de vida era quase uma utopia. Primeiro, estávamos muito longe de Lisboa; segundo, as questões da educação. Tudo aconteceu em bola de neve. Foi o primeiro, o segundo... A Marinha foi a nossa escola da vida. Deu-nos oportunidades que não existiam noutras instituições: educação e formação. Os marinheiros da Benquerença estão gratos pela oportunidade que nos deram. Sendo assim, esta homenagem é dedicada aos marinheiros da Benquerença, aos familiares, à própria Marinha Portuguesa e a todos aqueles que ajudaram a tornar a Marinha Portuguesa naquilo que ela representa em Portugal e no mundo. A nossa marca,

o nosso empenho e a nossa dedicação estão patentes na Marinha. Soubemos agarrar esta oportunidade, mas também soubemos respeitá-la, erguendo o interesse nacional, nomeadamente a bandeira portuguesa e a

Em seguida, o Almirante CEMA usou da palavra realçando que “Na década de 60 os benqueridos lançaram-se ao mar, dobraram assim o Cabo Bojador! Cerca de 260 marinheiros já passaram pela Marinha e atualmente cerca de 50 fazem parte da nossa Instituição. É ‘obra’, especialmente numa aldeia da beira interior.

Fotos CAB IZ Cairmo

Benquerença não tem mar, mas tem querer, e a prova que o mar faz parte de Benquerença é o facto de estarmos aqui hoje, juntos e emocionados, por esta significativa e sentida homenagem. Este monumento, que vem imortalizar os marinheiros de Benquerença na história da sua terra, é uma prova de gratidão para com a Marinha, a qual muito nos lisonjeia e emociona, pelo que é também com sentido de dever que aqui venho formalmente como Chefe do Estado-maior da Armada.” Terminou dizendo que “A Marinha estará, como sempre, de braços abertos para receber mais benqueridos nos seus quadros, na certeza que será sempre bem servida de pessoas de grande valor e de elevadas qualidades morais e profissionais.”

O monumento representa uma embarcação que suporta um ferro do tipo almirantado, colocado junto à estrada municipal que atravessa a localidade. Para o Presidente da Câmara Municipal de Penamacor, Domingos Torrão, “é uma homenagem não só aos marinheiros mas às mães que sofreram”, recordando em especial o período da Guerra do Ultramar, entre 1961 e 1974.

A cerimónia decorreu num ambiente festivo e pleno de emoções, tanto para os marinheiros como para as centenas de familiares presentes, que ao longo de mais de meio século viram partir os filhos da terra para a Marinha.

Após o almoço, que decorreu numa zona fluvial muito agradável, a Banda da Armada, dirigida pelo Maestro Délio Gonçalves, presenteou todos os que quiseram juntar-se à festa com uma atuação muito aplaudida, que terminou com a troca de ofertas institucionais entre o Almirante CEMA e o Presidente da Junta de Freguesia de Benquerença.

Todos os que estivemos presentes nesta homenagem recordaremos a forma afetuosa, familiar e genuína como fomos tratados por pessoas que até então desconhecíamos e cujo apego ímpar à Marinha é forçoso relevar.



Colaboração do GABINETE DO ALM. CEMA



da Marinha. É uma homenagem justíssima. Nós fazemos parte desse sucesso. Nos dias que correm não há família de Benquerença que não tenha, pelo menos, um dos seus membros na Marinha, e existem algumas que chegam a ter quatro ou cinco”.

O Estado-nação em agonia no devir da nova ordem mundial

INTRODUÇÃO

"Todo o mundo é composto de mudança"

Luís de Camões

O mundo caracteriza-se pela permanência dos fenômenos, dos impérios, dos ciclos políticos. Como postulou o filósofo grego Heraclito, "tudo flui como um rio", tudo é eterno devir. Hoje, como outrora em certos momentos do passado, a mudança e a impermanência instalaram-se na ordem mundial.

Desde a década de noventa, após a queda do muro de Berlim, tem-se vindo a assistir ao dismantelamento das barreiras bipolares, acentuando-se as interdependências, não só as económicas, mas também as geopolíticas, como nos processos de regionalização. Assistimos, simultaneamente, ao aumento das expectativas de multipolaridade, devido à emergência de outras grandes potências e com estas a possibilidade de ocorrência de novos tipos de conflitos e de uma nova tipologia de ameaças. A incerteza e a imprevisibilidade passaram a constituir a nota dominante do mundo do século XXI, encurtando a validade das opções estratégicas por parte dos Estados, face à inconstância dos cenários geopolíticos.

Mais de cinquenta anos após o Tratado de Roma, assistiu-se ao alargamento e à transformação de importantes organizações internacionais, como é o caso da União Europeia, da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) ou da Organização das Nações Unidas que, por sua vez, ressurgem na regulação dos conflitos na nova ordem mundial.

O Estado-nação, como instituição política dominante, perde relevância a favor das novas entidades regionais emergentes e de outros atores não estatais. Há quem vaticine o seu fim, outros auguram a sua evolução para acomodar a nova realidade estratégica. Uma verdade afigura-se indiscutível, algo de novo está a ocorrer no fenómeno da globalização e, consequentemente com o modelo do Estado-nação, a justificar, na nossa opinião, uma breve análise às dinâmicas em curso, mormente as que interferem com as tradicionais fronteiras geográficas.

A INTERDEPENDÊNCIA COMPLEXA

Com a globalização, é o próprio sistema económico capitalista que se transforma numa organização em rede, pondo em causa a autonomia dos Estados nacionais. A recente revolução de jasmim tunisina é um bom exemplo desta asserção, com a adesão da população através do facebook.

Na perspetiva de David Held, este processo denota,

[...] the expanding scale, growing magnitude, speeding up and deepening impact of interregional flows and patterns of social interaction. It refers to a shift or trans-

tecnologia, cultura e educação), obedecendo a uma dupla lógica: por um lado, através de um processo *from the inside out*, os governos locais procuram promover interesses locais e reduzir os riscos de ameaças internacionais; por outro lado, via um processo *from the outside in*, os governos não centrais tornam-se o centro da atenção e estão sujeitos às pressões exercidas por governos estrangeiros e atores não-governamentais, à medida que constatarem que a sua influência junto do centro não é, neste caso, suficiente para alcançarem os seus objetivos (2010).

Todavia, mesmo num mundo de interdependência na construção de uma sociedade internacional, os conflitos proliferam, agora, com uma nova tipologia.

A tese da emergência de um novo tipo de guerras, *the new war thesis*, ganha adeptos face às velhas guerras interestatais e às suas forças convencionais formadas na era industrial. Neste sentido, Joseph Nye critica os liberais por afirmarem que a interdependência ou dependência mútua traduz a paz e a segurança possíveis, argumentando que o conflito prossegue. Contudo,

este autor também desafia os realistas, ao propor um novo modelo, o mundo antirrealista de "interdependência complexa", inverso ao preconizado pelo realismo, em que o bem-estar é o objetivo dominante em detrimento da segurança. Para além da força, a manipulação económica e as instituições internacionais constituem instrumentos relevantes na nova ordem internacional. Apesar da valorização que este autor atribui ao papel dos atores transnacionais que operam nas novas fronteiras de interesse, não deixa, contudo, de destacar a prevalência dos Estados como os atores mais importantes na política internacional (2002: 236, 247, 248).

O ESTADO-NAÇÃO COMO ENTIDADE DOMINANTE

Por conseguinte, segundo a teoria neorrealista de Joseph Nye, o reforço do vetor económico e os fluxos financeiros mundiais permitem a emergência de novos atores não estatais, não soberanos, que também



A Revolução de Jasmim no facebook.

formation in the scale of human social organization that links distant communities and expands the reach of power relations across the world's major regions and continents (2003:4).

Luís Moita sugere a "continentalização" das economias¹. Afirma que estas novas macrorregiões constituem os polos dinâmicos da globalização, de onde emergem determinadas especificidades dignas de interesse, mantendo entre si relações diretas sem passarem pelo Estado.

Miguel Neves destaca o papel das redes de conhecimento no estabelecimento e definição desses grandes Espaços², com governos subnacionais, cada vez mais ativos na arena internacional. Este nível de governação, fora do crivo estatal, desenvolve-se com recurso a uma intensa atividade diplomática paralela à diplomacia tradicional praticada pelos governos centrais. A designada paradiplomacia³ centra-se, assim, na projeção dos interesses específicos destas regiões, principalmente em áreas de *low politics* (comércio, investimento, ciência e

ascendem ao novo poder, mesmo à custa dos atores soberanos. O reforço da interdependência global afeta, em consequência desta nova realidade, a posição dos Estados como atores não exclusivos no sistema internacional. Deste modo, sobrevivem outras formas de poder, económico, financeiro, ecológico, que permitem explicar e afirmar a capacidade de um Estado no sistema internacional. Assistimos igualmente ao papel crescente da interdependência internacional coexistente com o fenómeno da anarquia e à junção entre conflito e cooperação, por forma a controlar a sua escalada.

Atualmente parece ser menos relevante o exercício da soberania e do poder executivo do que a capacidade de influência dos atores nesta nova rede das relações internacionais. A ideia da governação clássica *top down* está enfraquecida. Os Estados não conseguem garantir a prevalência das suas leis, vendo-se os governos permanentemente forçados a concertar os seus interesses com atores não estatais para que possam continuar a exercer o seu poder. Com efeito, a natureza do processo da globalização trouxe consigo o fenómeno da desterritorialização na construção do poder.

Na análise de Samuel Huntington, embora os Estados continuem a ser os atores principais nas questões mundiais, as suas fronteiras têm-se tornado muito mais permeáveis pela interferência de unidades sub e supranacionais, o que poderá conduzir, paulatinamente, a um término gradual do Estado sólido, tipo “bola de bilhar”, que tem sido a norma desde o *Tratado de Vestefália* (1648), abrindo caminho ao surgimento de uma ordem variada, complexa, em múltiplas camadas, semelhante à que caracterizou os tempos medievais (2001: 37).

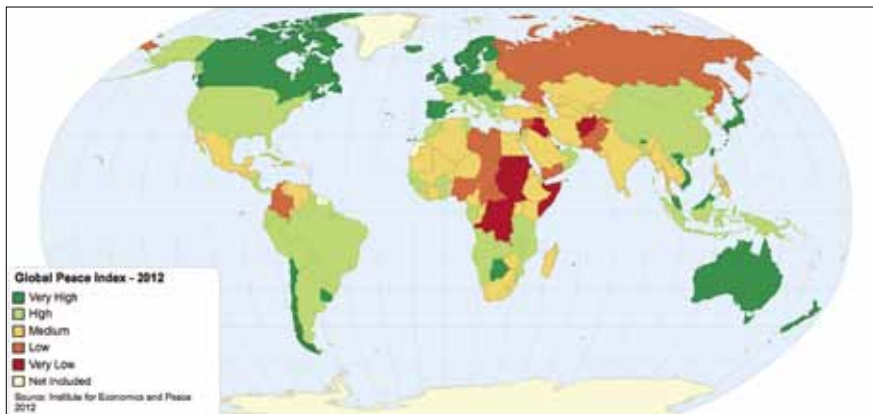
Após a intervenção da NATO na Sérvia em 1999, Kofi Annan propôs uma nova abordagem de segurança, introduzindo o conceito de segurança humana, com um posicionamento do ser humano no centro das relações internacionais. Releva a segurança das comunidades em detrimento da segurança dos Estados, argumentando que o próprio conceito de soberania nacional foi concebido para proteger o indivíduo, sendo que este é a razão de ser do Estado, e não o inverso. Afirma não ser aceitável observar os governos a ludibriar os direitos dos seus cidadãos com o pretexto de manutenção da sua soberania.

Alvin Toffler prognostica a agonia do Estado-nação face ao “ataque devastador” das forças da globalização:

O globalismo apresenta-se como mais

do que uma ideologia ao serviço dos interesses de um grupo limitado. Precisamente como o nacionalismo alegava falar pela nação inteira, assim o globalismo alega falar pelo mundo inteiro. [...] em todos os níveis, da economia e da política à organização e à ideologia, estamos a assistir a um ataque devastador, de dentro e de fora, a esse pilar da civilização da Segunda Vaga: o Estado-nação.

Citando um famoso general americano, este autor vaticina, inclusivamente, o fim do Estado-nação, “Houve até um famoso general americano de quatro estrelas que me garantiu que o Estado-nação está morto” (1984: 324, 325).



Os conflitos na nova ordem internacional.

CONCLUSÃO

A globalização é um processo global e transversal às sociedades, faz emergir o melhor e o pior da criação humana, facilitando a troca de experiências científicas com claros resultados, por exemplo, no aumento da esperança de vida. No entanto, pode igualmente criar condições propícias à emergência de novos conflitos. A perda de controlo pelos governos centrais nos processos de subgovernança conduzidos pelos atores não estatais, bem como a capacidade de comunicação quase em tempo real de uma sociedade em rede, permitem a mobilização dos recursos necessários ao desencadear de uma insurreição, disponibilizando os mecanismos para a atuação destes atores na desagregação das entidades estatais, como aconteceu recentemente na Tunísia com a *revolução de jasmim*, na qual as redes sociais desempenharam um papel relevante.

Neste contexto, Nye preconiza o modelo do mundo antirealista de “interdependência complexa”, no qual destaca a importância, tanto dos Estados, como dos atores transnacionais, que operam nas fronteiras transnacionais, na promoção do bem-estar das populações.

Novos conceitos afirmam a sua supranacionalidade, como o da segurança humana, que pode conduzir à legitimação da violação do princípio da ingerência na soberania de um Estado.

Miguel Neves refere o fenómeno da desterritorialização na construção do poder,

pelo facto do controlo do território ter deixado de garantir o poder do Estado, que é substituído pela capacidade de concertar permanentemente os seus interesses com outros atores não estatais.

Segundo Alvin Toffler, o Estado-nação está em xeque, podendo inclusivamente vir a sucumbir perante o ataque devastador dos intervenientes da nova ordem mundial. Apesar disso, os Estados são ainda os atores mais importantes na nova ordem mundial que se começa a desenhar, como asseveram Samuel Huntington e Joseph Nye, embora confirmem que a sua importância esteja a diminuir face à emergência e relevância de atores não estatais.

Algo de novo se está, de facto, a passar no fenómeno da globalização. As diversas perspetivas coincidem na questão do enfraquecimento do Estado-nação como uma realidade, não deixando, no entanto, de assegurar que este se mantém, para já, como o ator mais importante na política internacional.

CTEN Luís F. do Amaral Arsénio
Membro do CINA
Luís.arsenio@gmail.com

Notas

¹ Tese partilhada durante uma palestra ministrada aos alunos do Curso de Estado-Maior Conjunto (CEMC), em 2010.

² As novas regiões do conhecimento surgem como “[...] actores estratégicos no processo de globalização fortemente alicerçada na constituição de redes de conhecimento densas e no desenvolvimento de uma paradiplomacia activa, que lhes permite projectar externamente os seus interesses específicos e reforçar a sua influência no processo de multi-level governance posicionando-se como brokers estratégicos entre o local e o global” (Neves, 2010).

³ A atividade de paradiplomacia iniciou-se nos anos 20 nos domínios britânicos do Canadá, África do Sul e Austrália. Era a primeira vez que a comunidade internacional tolerava uma atividade governativa desenvolvida por entidades não soberanas.

Bibliografia

- HELD, David; MCGREW, Anthony (2003) - *The Global Transformations Reader: An Introduction to the Globalization Debate*. 2.ª ed. UK: Polity Press, 602p. ISBN - 0-7456-3134-7.
- HUNTINGTON, Samuel P. (2001) - *O Choque das Civilizações e a Mudança na Ordem Mundial*. 2.ª ed. Lisboa: Gradiva, 417p. ISBN - 972-662-652-8.
- NEVES, Miguel Santos (2010) - *Paradiplomacia, Regiões do Conhecimento e a consolidação do «Soft Power»*. In *JANUS.NET e-journal of International Relations*. [Em linha]. Vol. 1, n.º 1, p. 12-32. [Consultado em setembro de 2012]. Disponível em http://janus.ual.pt/janus.net/pt/arquivo_pt/pt_vol1_n1/pt_vol1_n1_art2.html
- NYE, Joseph S. Jr. (2002) - *Compreender os Conflitos Internacionais: Uma Introdução à Teoria e à História*. 3.ª ed. Lisboa: Gradiva, 304p. ISBN - 972-662-845-8.
- TOFFLER, Alvin (1984) - *A Terceira Vaga*. Lisboa: Livros do Brasil. 494p.

Dia do Fuzileiro

Pela quarta vez consecutiva e sempre na sua Casa Mãe – Escola de Fuzileiros (EF) – realizou-se no sábado, 7 de julho de 2012, o Dia do Fuzileiro.

...Em parceria e estreito relacionamento com a Associação de Fuzileiros, tem-se conseguido, aos poucos, cimentar este evento, como o grande encontro anual dos fuzileiros.... Poderá não haver capacidade para grandes desfiles militares, demonstrações de capacidades, eventos culturais de vulto, mas sobrar sempre o espaço para acolher quem pura e simplesmente queira estar. Poderemos ter pouco para dar, mas não faltará calor humano... Palavras proferidas pelo Comandante do Corpo de Fuzileiros (CCF), CALM Picciochi.

Depois de uma noite igual a tantas outras, depois da alvorada feita pelo clarim ao som do altifalante da Unidade, depois dos primeiros raios de Sol nesta Escola, eis que acordamos num dia diferente: o Dia do Fuzileiro.

A palavra “crise”, que nos últimos tempos tanto se tem ouvido, apenas beliscou este nosso dia – com a compreensão de todos – na ausência do habitual desfile de forças apeadas e motorizadas, dando também o Comando do Corpo de Fuzileiros e a Associação de Fuzileiros (AFZ) o exemplo, no esforço que se pede a todos os portugueses.

... Não precisamos de verbas para homenagear os nossos mortos, e se um dia não houver uma coroa, arrancaremos uma flor do mato e aqui nos recolhemos em silêncio. Quando

não conseguirmos arranjar uma placa toponímica, gravaremos a cinzel e tinta o nome na parede.... Em suma, ninguém nos detém, assim haja vontade... referiu o CCF.

O programa iniciou-se com uma missa presidida pelo Capelão do Corpo de Fuzileiros, Padre Licínio Silva, a que se seguiu a cerimónia militar junto do Monumento do Fuzileiro que regista de forma perene os nossos mortos em combate e sublinha, pela voz de Camões: *mais razão há que queira eterna glória, quem faz obras tão dignas de memória.*

Este evento foi vivido com emotividade na imposição de uma condecoração, a título póstumo, ao SMOR FZ Raposo que, ainda no ativo, nos deixou.

Seguiram-se os discursos do Presidente da AFZ e do CCF, de que já atrás foram referidos alguns extratos, concluindo-se a Homenagem aos Mortos com a deposição de uma coroa de flores no Monumento do Fuzileiro e uma evocação religiosa pelo Capelão Licínio.

Nas suas palavras o Presidente da AFZ, CMG FZE Lhano Preto, sublinhou: *... Porque os tempos são muito mais de ação, do que de discursos e porque são, também, muito mais de união do que de pequenos contenciosos desprovidos de*

Seguiu-se ali bem perto – no velho ginásio, antiga oficina de torpedos e minas – o lançamento do livro *O Quarto da Alva*, do Comandante Patrício Leitão. Mais uma obra, mais uma memória que fica como património dos fuzileiros, onde se relatam feitos de fuzileiros em África, com algumas vivências e histórias pessoais e se acentuam atitudes e comportamentos, em momentos de guerra e também de paz. Em simultâneo com o lançamento do livro, esteve exposto, também no Ginásio da EF, um diorama de uma viatura anfíbia

LVT-4, que transitará a título permanente, como oferta, para a Sala-Museu do Fuzileiro, enriquecendo o seu espólio. Este kit foi elaborado pelo Eng.º Álvaro de Melo, antigo oficial subalterno FZ da Reserva Marítima de 1968.

Ainda no mesmo local foi possível observar uma exposição de fotografias, da autoria do SAJ FZ RES Carlos Ribeiro, oferecida ao Centro de Estudos e Documentação do CCF.

Passou-se finalmente para o almoço, pela primeira vez sem convites, também aqui na ótica e no princípio de utilizador-pagador, tão em voga, pois a crise é para todos. Este almoço culminou com o bolo comemorativo, prolongando-se o convívio pela tarde.

Associado ao Dia do Fuzileiro, a Sala-Museu permaneceu aberta, com um saldo francamente positivo na afluência.

Ficou provado, no final do dia, que a crise, atrás comentada, não impediu que o evento fosse digna

e honrosamente comemorado, com uma manhã repleta de acontecimentos e uma tarde em ameno convívio.

Os fuzileiros devem ser dados como um exemplo a seguir, mantendo o espírito de corpo, espalhando uma cultura de profissionalismo e de capacidade de bem-fazer.

Foi assim que o Comandante Supremo das Forças Armadas, na cerimónia de inauguração do Monumento ao Fuzileiro na cidade do Barreiro em 2011, se nos dirigiu. Foi assim que o Comandante do Corpo de Fuzileiros, subscrevendo na íntegra cada palavra, concluiu o seu discurso de 7 de julho último – Dia do Fuzileiro 2012.



Colaboração da ESCOLA DE FUZILEIROS



razão e de qualquer sentido que só têm por objetivo afagar alguns egos; Porque o espírito do Fuzileiro é muito mais de partilha e de humildade na firmeza, do que da construção de pequenas ilhas que nos enfraquecem e que sempre se esgotam na sabedoria do tempo; [...] Do que, para os Fuzileiros significam mais de três séculos, de história – desde o famoso Terço da Armada da Coroa criado em 1621 [...] falará a História.

Junto à antiga Carreira de Tiro da EF, decorreu mais uma inauguração perpetuando desta vez a *Avenida Vice-almirante Bustorff Guerra (1924-1996)*, antigo e distinto comandante da EF, perante a família e os que desejaram presenciar.

D. Maria II

Quando, a 4 de abril de 1819, nasceu no Rio de Janeiro D. Maria da Glória, futura Rainha D. Maria II, filha do então Infante D. Pedro, que seria o Rei D. Pedro IV de Portugal, e da arquiduchessa Dona Leopoldina de Áustria, o Reino encontrava-se ainda a recuperar da devastação provocada pelas Invasões Francesas, que tinha motivado a deslocação, em 1808, da Casa Real Portuguesa para o Brasil. A possibilidade dessa colônia caminhar para a independência, levou D. João VI, avô de D. Maria, a retardar o regresso da Corte à Europa. Contudo, em 1821, apesar desta divisão de interesses e vontades, agravada pelo conflito entre liberais e absolutistas, que lacera a própria Casa Real, a Coroa acaba por regressar a Portugal.

É nesta complicada teia política e com apenas sete anos, que o seu pai abdica, em abril de 1826, do trono de Portugal a seu favor, numa tentativa de evitar o confronto entre as facções liberais e absolutistas que dividiam, na época, o Reino e a Europa. Neste sentido, estava previsto que a futura rainha, logo que tivesse maior idade, casasse com o seu tio, D. Miguel, entretanto nomeado, em julho de 1826, regente e lugar-tenente do Reino. Contudo, após este assumir a regência ao chegar a Lisboa, em janeiro de 1828, o projeto de matrimónio depressa foi esquecido. Perante a perspectiva de fracasso do acordo, D. Maria, que tinha permanecido no Brasil, viajou para a Europa em julho de 1828, mas, com os grupos políticos entretanto em confronto, viu-se impossibilitada de entrar no seu futuro Reino. Só a 23 de setembro de 1834, com o fim da Guerra Civil e já com quinze anos de idade, é que pisa pela primeira vez solo português e inicia o seu reinado.

Casa em 1 de dezembro 1834 com Augusto de Leuchtenberg, neto da Imperatriz Josefina, primeira mulher de Napoleão Bonaparte, mas este viria a falecer logo em março do ano seguinte. Volta a casar em 9 de abril de 1836, com Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha, irmão de Leopoldo I, rei dos Belgas e primo do príncipe Alberto, marido da Rainha Vitória da Inglaterra.

Ao longo de quase todo o reinado sucederam-se graves acontecimentos polí-

ticos, tendo D. Maria II, logo de início, se deparado com um reino mergulhado em antagonismos ideológicos e ambições rivais que originavam fraturas sociais e crises políticas profundas.

Neste complexo ambiente sociopolítico, a monarca entre cedências e resistências, e mesmo perante todas as adversidades, demonstrou sempre grande firmeza e habilidade política na defesa das prerrogativas reais e a legalidade constitucional.



D. Maria II.

Museu Nacional dos Coches – John Simpson, óleo sobre tela.

Apesar de todas as dificuldades, esta também foi uma época em que se deu uma modernização marcante de Portugal, bem visível nas políticas de saúde e de obras públicas de Costa Cabral, na remoção das antigas estruturas feudais, nas importantes reformas do ensino e instrução, na abertura económica e na internacionalização do País, nos projectos coloniais e marítimos de Sá da Bandeira, na estabilização política e no início de um dos períodos mais prósperos de Portugal com a Regeneração, em 1851.

D. Maria II foi cognominada de *A Boa Mãe*, em face da aprimorada educação que dispensou aos seus sete filhos ou de *A Educadora*, devido às grandes reformas que tiveram lugar durante o seu reinado no campo do Ensino e da Educação.

Entre essas alterações destaca-se a criação de um ensino técnico e politécnico e a profunda reforma do ensino naval com a instituição da moderna Escola Naval. Esta reforma iniciou-se em 1836, após a Revolução Setembrista ter colocado no poder Sá da Bandeira e Passos Manuel, os quais deram início a uma série de mudanças estruturais. É neste âmbito que, em 11 de janeiro de 1837, foi criada a Escola Politécnica, em substituição da Academia Real da Marinha, situação que originaria, nos anos seguintes, um aceso debate entre aqueles que queriam dar maior ênfase na teoria e os que consideravam mais importante a formação no campo da liderança e do comando de um navio de guerra, perto das lides marítimas e da hierarquia da Marinha.

É então nomeada uma comissão que acaba por propor o fim do modelo existente, incluindo a extinção da Academia Real dos Guardas-Marinhas e a criação de um novo modelo de ensino. Assim, por decreto de D. Maria II promulgado a 23 de abril de 1845, nasce a “Escola Naval”, cuja respectiva estrutura e normas de funcionamento foram promulgadas alguns dias depois, mais concretamente a 19 de maio. A nova escola dos futuros oficiais de Marinha a situar no Terreiro do Paço, na antiga Ribeira das Naus, local simbólico associado aos Descobrimentos e às Navegações Portuguesas, seria chefiada por um diretor, dotado de largos poderes administrativos e disciplinares, acompanhado de um corpo docente estabilizado, formado por oficiais e civis dotados de elevado prestígio académico e científico.

Desta forma, D. Maria II ficará indelevelmente associada a uma das maiores e mais fecundas reformas do ensino naval que tiveram lugar em Portugal.

A Rainha veio a falecer ao dar à luz o seu décimo primeiro filho, a 15 de novembro de 1853, tendo sido considerada uma perda irreparável pelas suas qualidades de mãe e soberana, numa altura em que o País tinha finalmente entrado numa fase de tranquilidade e desenvolvimento.

A. Alves Salgado
CMG



NAVIO ESCOLA SAGRES

75 ANOS A NAVEGAR – 50 ANOS AO SERVIÇO DE PORTUGAL





A Evolução do Conceito do Contrato de Seguro Marítimo

Alguns autores indicam como formas primitivas do seguro as “cautelas”, adotadas há alguns milhares de anos, pelos marinheiros fluviais chineses, ou pelos condutores de camelos ou de burros, no sentido de distribuírem por diversos barcos ou animais, próprios ou alheios, as mercadorias de diferentes proprietários comerciantes, com a finalidade de diminuir os riscos de perda, de roubo, ou de morte, dos meios de transporte que utilizavam, mas tal posição é incorreta, pois as descritas situações têm como única finalidade o aumento da probabilidade da não produção dos riscos de uma perda total das mercadorias que lhes foram confiadas ou, mesmo, das que lhes pertencem, e que se destinam à venda no local do destino. Tais formas, assim, não têm como objetivo o ressarcimento do prejuízo sofrido em virtude da real verificação do risco, pois é precisamente esse ressarcimento que é o núcleo da finalidade da existência do contrato, por se pressupor que a própria estrutura do contrato exige a assunção por terceiros do pagamento dos eventuais danos, quando o risco se concretiza, o que impediria a inclusão das “mútuas de Seguro marítimo” na figura do contrato de seguro, contra o que frequentemente tem sido afirmado. Mas no nosso Direito atual (Regime Jurídico do Contrato de Seguro, decreto-lei 72/2008, de 16 de Abril), o problema não se pode colocar, uma vez que, nele, expressamente se indica que o “regime” em causa é aplicável, com algumas alterações, à atividade das referidas “mútuas”.

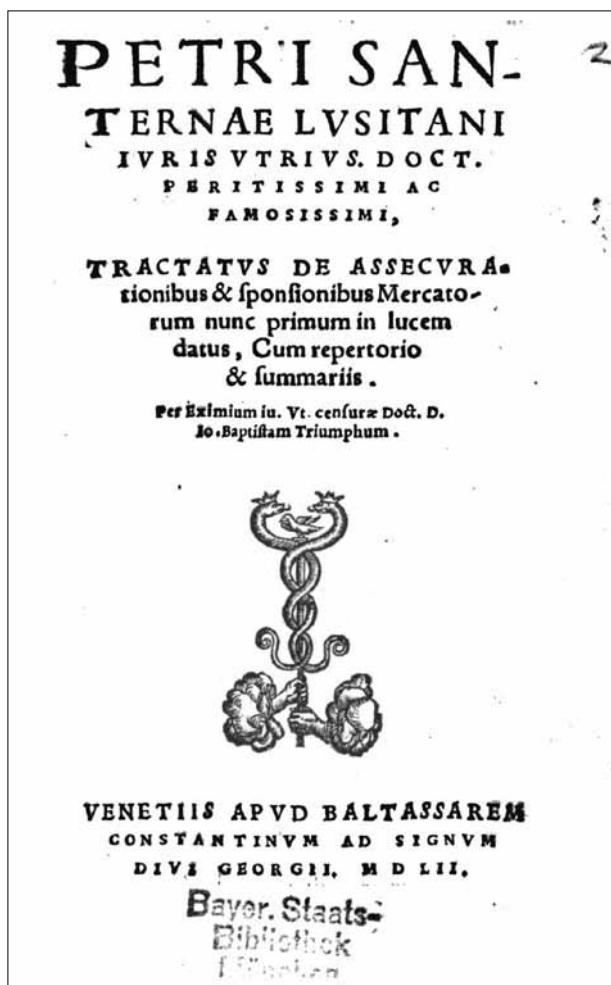
As mencionadas “mútuas”, de comerciantes, de seguros, etc., funcionam em moldes parecidos com os dos “seguros”, e, quanto a elas, refere-se, com frequência, a criação, em 1293, pelo Rei D. Dinis, de uma mútua marítima, para a qual o primeiro contribuinte, a pagar o correspondente “prémio”, foi o próprio Monarca, mútua esta que, por Lei de D. Fernando, de 1367, começou a

a vigorar, segundo se julga, em 1370, passou a ter o nome de “Companhia das Naus”, a qual era composta, obrigatoriamente, por todos os barcos com arqueação bruta mínima de 50 tonéis (o tonel correspondia a 840 litros, ou duas pipas, ou, na medição por almu-

to e da acostagem, devida pelo fabrico de navios novos.

Numa brilhantíssima comunicação feita na Academia de Marinha pela Mestre Alexandra von Molly, foi-se informado de que, segundo a lei internacional vigente, o crime de pirataria só pode ser cometido no mar (ou no ar, se se tratar de pirataria aérea), e exige uma ação violenta de terceiros, não viajantes ou tripulantes do navio ou aeronave que dele seja vítima, e exige a intervenção de, pelo menos, mais um navio ou um avião. Nada de mais correto, efetivamente, em função das leis atualmente existentes. No entanto, no século XVI, Pedro de Santarém (obra publicada em 1552), distingue entre “piratas do mar” (aqueles que são agora considerados como “piratas”), “piratas da terra”, e “piratas da areia” (respetivamente aqueles que, de forma violenta, atacam um navio atracado ao cais, e os que atacam o navio, de madeira, que está “varado” na praia, para a execução de tarefas de limpeza, calafetagem, pintura, etc., do seu casco). A razão da sua eliminação no direito atual é extremamente simples: aquelas figuras, da “terra”, e da “areia”, já eram objeto de previsões autónomas e completas, a saber – o ato violento do capitão ou comandante do navio, era tipificado pela “Ribalcaria”; - o ato violento dos tripulantes ou de passageiros, contra a autoridade do comandante, estava enquadrado no crime de “Motim” (de que o exemplo mais conhecido foi o chamado “Motim da Bounty”); - os atos não violentos de apropriação de bens transportados, praticados com o intuito da obtenção de um lucro ilegítimo, em prejuízo dos respetivos proprietários, correspondiam às figuras da “Barataria do Capitão”, da “Barataria da Tripulação”, ou da “Barataria de ambos”, isto é, a venda ao “desbarato”, abaixo do valor real dos bens ilegítimamente subtraídos.

Dos cerca de 180 Estados Gregos (mini ou micro Estados, que falavam basicamente a mesma língua – o grego),



Tractatus de Assecurationibus, de Pedro de Santarém.
1ª edição – Veneza – 1552.

des, a um valor entre 22 e 25 almudes, consoante a respetiva capacidade, variável segundo as localidades), para a qual entraram, também, os barcos do Rei, e para cuja entrada os navios pagavam a quantia de duas coroas por cento da respetiva tonelagem. A Companhia, porém, desaparece, como tal, com a situação da guerra civil do período de 1383/1385, mas ter-se-á mantido com alguns aspetos de mutualismo, rapidamente transformados, no que respeita ao pagamento da contribuição inicial, no pagamento de uma taxa para a Câmara de Lisboa, pela utilização do por-

houve um, a República de Rodes, que se tornou a principal Potência Marítima do Mediterrâneo entre os anos 1000 e 500 antes de Cristo, e que produziu variada legislação sobre navios e sobre comércio marítimo, cujos originais se terão perdido, embora deles e do seu texto tenham sido feitas citações quase integrais de muitas das respetivas leis, quer em textos gregos, quer por juristas latinos. Todos os correspondentes ex-certos foram analisados por Pardessus, um historiador e investigador francês do século XIX, e publicados no primeiro volume da sua "Collection de Lois Maritimes Antérieures au XVIII Siècle", e totalizam 72 fragmentos (dos quais um prevê cerca de vinte hipóteses). A legislação "Rodesiana", todavia, reveste-se de muito interesse para o Direito Comercial Marítimo, relativamente a vários aspetos, como a indicação de que muitos dos comerciantes faziam um contrato de sociedade com o "Capitão", ou com algum tripulante, desde que autorizado por aquele, por forma a contribuírem monetariamente para as despesas da viagem (numa situação que veio a ser enquadrada, umas vezes, no contrato de sociedade, e outras, na figura designada por "Seguro à Ventura", "Préstamo a la Gruesa", ou "Prêt à la Grosse", enquadramentos legais estes que, com o tempo, vieram a ser considerados como modalidades do "Seguro de Risco Marítimo" (Neste contrato, o comerciante emprestava ao segurador – em princípio o Comandante do navio – as importâncias necessárias para a viagem, e, se a carga chegasse ao porto de destino, o dinheiro entregue pertenceria ao "segurador", mas, se não chegasse, teria o segurador que devolver aquilo que lhe havia sido entregue. Mais tarde, todavia, a garantia de pagamento a cargo do segurador, no caso de naufrágio, perda da mercadoria, etc., veio a ser reforçada com o recurso à efectivação de uma hipoteca sobre os bens deste, a favor do comerciante dono da mercadoria perdida. O jurista Straccha, ensinava, até, que "o contrato de seguro entre comerciantes pressupunha a existência de uma hipoteca").

Outro dos aspetos de tais leis é o que nos permite verificar que, em regra, os comerciantes faziam a viagem para um ou para vários dos postos de destino da "carreira" do navio, e, inclusivamente, podiam ajudar a atividade da tripulação, ou, mesmo, complementar esta nas fainas da navegação (o que explica

a existência, antiga, de um "consílio" de comandante, marinheiros e comerciantes-passageiros, em situações de perigo e de necessidade de alijamento de carga). E igualmente resulta da leitura dos fragmentos existentes dessas leis, que era o comandante do navio, ou, excecionalmente, um tripulante (devidamente autorizado pelo comandante) quem assumia o papel de segurador, (mesmo quando o navio lhe não pertencesse), o que seria pouco comum, das "mercadorias", em cujo conceito se não consideravam o dinheiro ou as jóias pertencentes aos "passageiros", bem como que, tanto o comandante como os tripulantes, tinham a natureza de comerciantes e podiam,

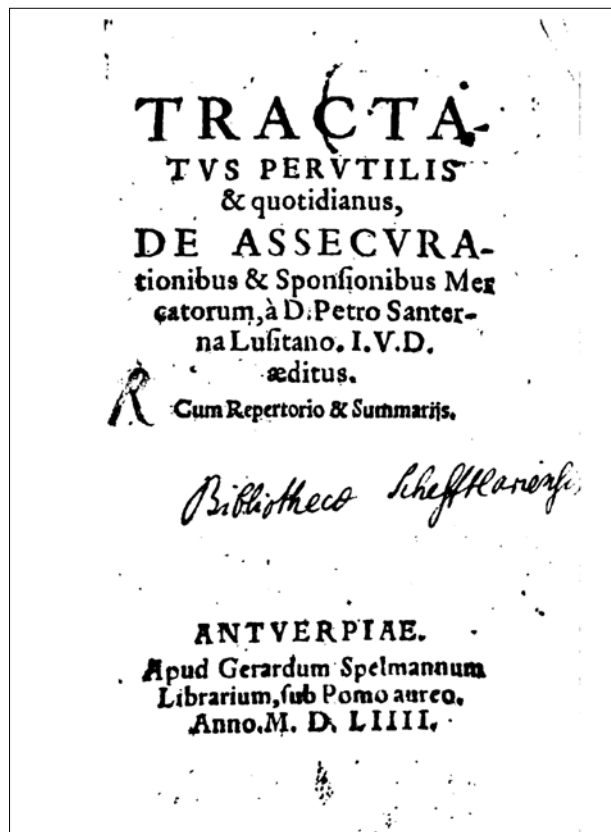
o que, mais tarde, veio a corresponder ao contrato de fretamento (na modalidade de "fretamento do casco", que é diferente da de "fretamento global", em que a própria tripulação e o Comandante são subordinados do "afretador").

É nesta medida que as chamadas "Leis de Rodes", adquirem interesse para o Direito Romano, onde vêm a servir como matriz inicial das regras comerciais marítimas deste, dado que o mesmo começa a ser formulado a partir de cerca de 700 anos antes de Cristo.

É frequente a afirmação de que a primeira apólice de seguro marítimo foi feita em Génova, em 1347 mas a mesma é completamente errada, pois ela foi, apenas, a primeira apólice escrita em italiano e não em latim, como se usava. Em Florença, por exemplo, foi feita mais tarde, uma outra, em benefício de Genentis Aseus(?). E igualmente se costuma dizer que as apólices seriam raras ou nunca teriam existido antes da descoberta do papel, porque, em italiano, o termo "apólice" significaria um pedaço de papel, comprovativo do seguro. Trata-se de mais uma afirmação incorreta, como se vai ver: A palavra em causa é de origem grega ("apóleicis") e significava "documento" ou "prova", consoante os autores, e, ao passar para latim, com a grafia de "polixa", ficou a ter o significado de "recibo", ao mesmo tempo que era obrigatória a sua emissão sempre que passasse a estar na posse de uma coisa, por título não translativo da propriedade, como o empréstimo, o penhor, o mandato, etc., porque a "posse" de um bem era indicativa da sua pertença ao possuidor, isto é, era um elemento de prova de esse bem era propriedade de quem o tinha na sua posse. Daí que tivesse uma posse a título precário

tivesse de ter um documento justificativo da sua qualidade, para evitar que o verdadeiro dono viesse intentar uma ação judicial por furto contra si.

A existência do mencionado documento é, assim, muito anterior ao uso do papel, e era escrita em superfície que se prestasse a receber palavras ou caracteres, e o mesmo era feito em dois exemplares, de que um ficava em poder do dono do bem e o outro em poder do possuidor precário, salvo em dois únicos casos: quando o material em que se consignava o contrato era especialmente valioso, como o pergaminho, a escrita era feita num só exemplar, que depois se rasgava à mão, e de que uma parte era entregue a um dos contraentes, e a outra ao outro, de modo



Tractatus de Assecurationibus, de Pedro de Santarém. 2ª edição – Antuérpia – 1554.

por isso, transportar, as suas próprias "mercadorias".

Nessas modalidades, com o decurso dos tempos, e o enquadramento posterior nas regras do Direito Romano, o encargo de suportar os prejuízos decorrentes da verificação do evento "risco" (que na terminologia latina tinha a designação de "Periculum", isto é, "Perigo"), recaía, em certas situações, sobre o segurado, noutras era devido, "a meias" entre o segurado e o segurador, Comandante, tal como os lucros da venda se esta se viesse a efetivar.

Ao mesmo tempo, em variadas situações, o comerciante comprava a viagem, até algum dos portos que o navio iria demandar, ou comprava a viagem para fora da rota normal da embarcação,

a que só com o perfeito reajustamento das duas partes se pudesse pôr fim ao contrato, ou quando a posse precária recaísse sobre um bem destinado a ser devolvido em local distante, a alguém da confiança ou a mando do dono do bem, como se poderia verificar, por exemplo, com o contrato de fretamento de um navio, situações estas em que igualmente se procedia da mesma forma. O documento em causa passava a ter a designação de “Carta-Partida” em vez de “Apólice”, e, presentemente, essa designação passou a ser específica dos contratos de fretamento marítimo.

No Direito Romano, o Direito era criado unicamente pelo “Poder Governante”, com exclusão de qualquer possibilidade de as normas legais poderem surgir pela via do costume, mas tal sistema tinha como consequência o imobilismo dos conceitos e dos textos constantes das referidas normas, o que implicava que as novas situações que aparecessem a necessitar de enquadramento legal, ou não tivessem possibilidade de entrar na esfera do Direito legislado, ou tivessem de ser enquadradas na norma já existente que maiores semelhanças apresentassem com um qualquer direito já estruturado pela lei pré-existente.

É assim que, ao pretendermos ter uma noção do que poderia ser encarado como a visão da Idade Média, ou dos primórdios do Renascimento, em relação àqueles novos problemas, nos deparamos com os seguintes enquadramentos legais, adotados por uma ou mais comunidades e sempre dentro da ideia do contrato de seguro:

1º - Traduz-se num seguro de prémio, isto é, é um contrato de jogo, destinado a obter um prémio através da sorte, e engloba uma promessa, feita pelo segurador, do seguinte teor – “Se eu te transportar a mercadoria a são e salvo, até à data «xís», pagas-me «y». Se não, então pago-te eu”.

2º - É um contrato de “risco” ou de “empréstimo de risco”, “por meio de um empréstimo feito com o comandante, para quando o navio está imobilizado e/ou não pode navegar, para que este me pague o valor da minha mercadoria, no caso de perda dela”.

3º - É um contrato de “empréstimo sob condição”, de natureza simulada (mas com recebimento do valor do respetivo prémio e dos juros), feito pelo segurador, do recebimento da soma segurada, e com promessa de restituição, num certo prazo, caso a mercadoria chegue sã e salva ao porto de destino, situação em que o segurador nada mais tem a pagar. Mas, se a condição se não cumprir, o segurador entrega ao segurado a quantia que simulou ter recebido.

4º - É um contrato de compra do navio pelo segurado, com pagamen-

to diferido. Se se cumprir o prazo e o navio estiver são e salvo, o contrato é anulado. Se se não cumprir, o pretendo comprador paga ao pretendo vendedor a importância devida, isto é, a indemnização. É um contrato muito próximo, para não dizer que é a matriz inicial do contrato de fretamento do navio.

5º - É um contrato de usura, sujeito às regras desta.

6º - É um contrato de penhor, constituído pela importância do prémio, a qual será devolvida ao segurado se o navio não chegar são e salvo, ou passará a pertencer ao segurador no caso contrário.

7º - É um contrato de compra do risco, e de eventual venda da esperança do risco, caso o dano se verifique ou não, posição esta defendida por Pedro de Santarém que mais adiante será desenvolvida (cf. a “*emptio spei*”, in Digesto 18.1.8.1).

8º - É um contrato de “compra a retro”, ou seja, um contrato de compra, feito com a cláusula de revenda ao primitivo vendedor (deduzidas as despesas e o frete), se houver bom termo, e de proceder ao pagamento do preço, se houver naufrágio ou perda dos bens.

9º - É um contrato promessa de transmissão da posse ao segurador, de caráter inicialmente religioso e de honra, e de assunção do compromisso de restituição dessa posse ao segurado, deduzidas as despesas, se tudo correr bem, ou de pagar os danos, isto é, o valor das mercadorias, no caso contrário.

10º - É um contrato de mandato ou comodato (Procuração), conferido pelo segurado ao segurador (Comandante) para transportar e vender os seus bens, a troco de uma remuneração. (Nalguns casos, verificava-se um mandato forçado pelo transportador das barcas e barcas de transferência dos bens para desembarque em terra, com o pedido/extorsão, como pagamento pelos seus serviços, do “*beveragio*”, ou “*gorgeta*”).

11º - É um contrato de mútuo (empréstimo gratuito), acompanhado de um contrato de transporte.

12º - É um contrato de mútuo oneroso, com recebimento de juros e, eventualmente, com usura.

Além destes, outros enquadramentos foram feitos, a partir do entrelaçamento de dois ou mais dos atrás indicados, o que bem demonstra a capacidade imaginativa dos juristas da época, com o fito de conseguirem encontrar o enquadramento das novas realidades no espartilho legal então vigente: Surgem, por isso, pelo menos, as tentativas, incompletas, de estruturação do seguro marítimo, como, na Itália, “*Ordenanza*” de Pisa, de 1318 ou 1385, conforme os autores, e aplicável na respetiva região, ou na Espanha, e aplicáveis ape-

nas aos conceitos de enquadramento jurídico seguido nesse País, especialmente em Barcelona, uma regulamentação, as “*Ordenanzas de Seguros Marítimos de Barcelona*”, publicadas em 12 de Abril de 1435, e alteradas em 21 de Novembro de 1435, 21 de Novembro de 1452, 14 de Novembro, e 18 de Junho de 1484, e, com caráter extensivo, abrangente de toda a realidade, a obra de Pedro de Santarém, publicada em 1552, sob a designação de “*Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus Mercatorum*”, seguida, depois de 1556, pela obra de Benevenuto Straccha “*Tractatus duo de Assecurationibus...*”. Só poucos anos mais tarde, veio a aparecer o conhecido “*Guidon de la mer*”, de Rouen (1556/1584).

É o trabalho de Pedro de Santarém que é considerado como aquele que, por ser o primeiro a focar pormenorizadamente os conjuntos de situações em que, no comércio marítimo, a produção de danos nas mercadorias transportadas, em função da concretização de um “perigo”, ou “risco”, gera a responsabilidade civil do segurador, com base na ocorrência de um caso fortuito (cuja caracterização é igualmente estabelecida exaustivamente por Santarém), ou a desresponsabilização daquele, em resultado da existência de culpa, de terceiro ou do próprio segurado, e é, efetivamente, a análise profunda e completa feita por Santarém que lhe confere o título de “Pai do Seguro Marítimo”, pois não vieram a ter aceitação da comunidade internacional, tanto a solução propugnada por Straccha (o contrato de seguro teria a natureza de um contrato de mandato, na medida em que seria esta a forma mais utilizada pelos comerciantes, seguradores, e marinheiros do porto de Ancona, terra da sua naturalidade), como a defendida por Santarém (o contrato de seguro seria um contrato complexo, de prestação de um serviço, pago, do segurador, relacionado com a avaliação da probabilidade de ocorrência do risco, de compra da potencial e futura ocorrência do Risco, cujo preço seria a importância recebida em função do contrato anterior, e um contrato de compra da perda da esperança da não produção do “risco”, pelo segurado, se, no final, o acontecimento “risco” se viesse a produzir, uma vez que a mesma comunidade, veio a aceitar a posição de que o contrato de seguro tinha a natureza de um empréstimo, por ser aquele que mais se aproximava da parecença com uma “venda”, que o seguro parecia ser, mas em que se não podia integrar, quanto mais não fosse por serem proibidos os contratos simulados.



Bernardo Fisher de Sá Nogueira
Juiz Conselheiro jubilado

Contra-Almirante José de Freitas Ribeiro

O MARINHEIRO – O POLÍTICO

1868-1929

José de Freitas Ribeiro era meu avô materno. Não o conheci. Familiarmente traçaram-me o seu perfil como pessoa inteligente, frontal, determinada, de idoneidade impoluta, republicano convicto, político combativo, anticlerical, revolucionário activo, com prestígio entre oficiais, sargentos e praças. Apesar de algum extremismo, dialogava em contraditório com monárquicos.

Hoje não se encontra ninguém daquele tempo que possa reproduzir episódios da sua vida, mas lembro-me de ouvir que eram famosas as longas conversas com um familiar de sua mulher, lavrador ribatejano, assumido monárquico em que a respeitabilidade das ideias de cada um era um lema.

Apesar do seu anticlericalismo, o seu carácter e tolerância são bem patentes, quando como comandante do cruzador «Adamastor» prestou homenagem aos marinheiros mortos na campanha do «Rovuma» situação que relato à frente.

A pesquisa documental que venho efectuando permite-me elaborar um breve resumo da vida deste marinheiro, cujo exemplo e carácter fizeram com que eu escolhesse o botão de âncora como modo de vida.

José de Freitas Ribeiro nasceu na Parede (Cascais) a 23 de Maio de 1868 e faleceu a 3 de Outubro de 1929. Fez a sua educação primária na Casa Pia de Lisboa, donde transitou, sucessivamente para as Escolas Académica, Politécnica e Naval. Alistou-se na Armada em 1886 em plena monarquia, época em que a Marinha era muito mais elitista do que mais tarde com a República, pelo que a sua admissão na Escola Naval proveniente da Casa Pia foi baseada no seu real valor.

Fez uma carreira com brilho, tendo para além da vida marinheira, em terra e no mar, estado ligado a diversas actividades políticas, como ministro, governador colonial, parlamentar e integrado em “comités” revolucionários.

Republicano desde estudante, esteve activamente ligado aos preparativos da implantação da República. Entre reuniões clandestinas e diversas intervenções, colaborou directamente com o Almirante Cândido dos Reis na divulgação panfletária da revolução. Pertenceu ao «comité» revolucionário constituído em 1907 de que faziam parte os oficiais de marinha Cândido dos Reis e José Carlos da Maia.

Nos preparativos da revolução e em conjunto com Álvaro Poppe (oficial do exército) e João Chagas (civil) procedeu ao exame mi-

nucioso do armamento que se encontrava no armazém Leal, na Rua de Santo Antão que estava transformado em arsenal e que na época era um ponto de encontro dos oficiais de marinha envolvidos na conspiração.

A revolta abortada de 28 de Janeiro de 1908 levou a que muitos políticos, militares e outros cidadãos fossem enviados para as ilhas adjacentes e colónias por terem tentado acabar com a monarquia.

A sua ida em meados de 1908 para uma comissão na província de Moçambique como



José de Freitas Ribeiro – Capitão-tenente.

Capitão dos portos de Manica e Sofala, provavelmente esteve ligada ao seu envolvimento na revolta, no entanto pode ter ido voluntariamente baseado em dificuldades financeiras, tinha na altura cinco filhos, o mais velho com oito anos.

Promovido a 2º tenente em 1892 foi nomeado comandante de um destacamento do Corpo de Marinheiros (87 praças) destinado à Estação Naval do Índico que embarcou no navio mercante alemão «Admiral», na sua viagem de Lisboa para Lourenço Marques. As praças não foram enquadradas por graduados e os alemães criaram inúmeras dificuldades no trajeto. No rescaldo da missão foram considerados correctos os procedimentos seguidos pelo 2º Tenente Freitas Ribeiro e do seu relatório concluiu-se que não se deveria voltar a embarcar destacamentos militares em navios estrangeiros.

Neste seu início de carreira embarcou em canhoneiras, corvetas e no navio transporte a

vapor «Índia». Nestas unidades navais procedeu a missões de fiscalização aduaneira e pesca na costa algarvia, em operações militares na Guiné (1893-1895) onde se lutava contra algumas etnias e em estação nas águas de Moçambique. Nas operações do rio Mansoa na Guiné o seu comportamento foi objecto de louvor.

Em terra foi instrutor na Escola Prática de Torpedos e Electricidade, comandando alguns dos navios torpedeiros de pequeno porte que estavam adstritos à Escola.

A sua profunda ligação aos revolucionários do 5 de Outubro está comprovada quando logo após a revolução passou de Capitão dos portos de Manica e Sofala a governador-geral interino da província de Moçambique.

Regressado a Lisboa em Maio de 1911 inicia a sua vida política como deputado. Pertenceu à Câmara dos Deputados entre 1911 e 1917, primeiro eleito pelo círculo de Lourenço Marques (nº 59) e posteriormente pelo círculo nº 27 de Lisboa. Manteve-se ausente da Câmara dos Deputados entre Dezembro de 1915 e Abril de 1917, altura em que comandou o cruzador «Adamastor» em estação na província de Moçambique e durante o período em que esteve na Índia.

Foi assíduo e as suas intervenções focaram-se quase em exclusivo sobre matérias relacionadas com a marinha e colónias. Fez intervenções extensas sobre os orçamentos da Marinha e apresentou um projecto de lei em Agosto de 1915 com trinta bases em que deveria assentar a organização dos serviços da Armada em alternativa aos 834 artigos do projecto de Maio de 1912.

Como deputado é de realçar a sua contribuição para o estudo base em que deviam assentar as cartas orgânicas das possessões ultramarinas portuguesas (1914) e na comissão técnica de material naval (1915).

Na Câmara dos Deputados pertencia à ala esquerda pois fazia parte do Partido Republicano Português (PRP) de Afonso Costa.

Após a extinção do PRP em 1917 o seu nome aparece entre 1920-1921 ligado à Federação Nacional Republicana (FNR), agremiação política reformista liderada por Machado dos Santos. No objectivo político da FNR estava a transformação das províncias ultramarinas em estados autónomos para, em conjunto com o território continental, se constituir um estado confederado e o estreitamento das relações com o Brasil, tendo em vista a sua futura incorporação na confederação.

Freitas Ribeiro e Machado dos Santos enquanto o PRP existiu não estiveram alinhados

dos, mas nos anos 20 face à barafunda reinante e à FNR ter um programa semelhante ao do Partido Republicano de 1891 levou à sua aproximação, tendo mesmo Freitas Ribeiro sido nomeado secretário-geral do FNR em 1921, meses antes da «noite sangrenta» de Outubro de 1921.

Pertenceu à Maçonaria, tendo sido iniciado, em data desconhecida, na prestigiada Loja Portugal, com o nome simbólico de *Altair*. É possível que a sua iniciação tenha ocorrido em 1893, ano em que está recortada a iniciação do seu irmão, Contra-almirante João de Freitas Ribeiro que foi um destacado maçom. Freitas Ribeiro, que se saiba nunca teve uma actividade maçónica relevante.

No entanto, em 1912 fez parte da Comissão Colonial que desenvolveu em profundidade a problemática do fomento das nossas colónias. Para além de Freitas Ribeiro nesta comissão participaram os oficiais de marinha Álvaro Nunes Ribeiro e José Mendes Cabeçadas Júnior.

Foi ministro das colónias em 1911 no 2º governo constitucional presidido pelo Dr. Augusto de Vasconcelos Correia e em 1913, num ministério presidido pelo Dr. Afonso Costa, sobraçou a pasta da marinha. O governo a que pertenceu como ministro das colónias era composto por três democráticos, três bloquistas (evolucionistas e unionistas) e dois independentes, durou sete meses que foram tumultuosos e em que houve democráticos a conduzirem a oposição ao próprio governo levados pela sua ambição.

Freitas Ribeiro era sensível à questão colonial em que «a ideia de pátria estava ligada à posse de um império ultramarino cuja extensão e riqueza compensariam as limitações de pertença a um pequeno país com reduzido peso e espaço civilizacional europeu».

Ainda que não tivessem continuidade, o que aliás aconteceu com a maior parte das medidas avulso tomadas pelos governos republicanos de curta duração, foram apresentadas à Câmara dos Deputados propostas visando o fomento de Angola.

Demite-se passados dois meses e meio com base na «Questão de Ambaca», nome dado ao diferendo entre o governo português e a companhia concessionária da construção e exploração da via-férrea entre Luanda e Ambaca.

O assunto já vinha a ser tratado por governos anteriores, o ministro pretendeu resolver expeditamente a problemática, por considerar importante para o desenvolvimento de Angola o seu desfecho. O facto de terem sido revogadas duas portarias do seu ministério relacionadas com a situação, por não terem sido abordadas em conselho de ministros, o que não era de todo verdade, nem ouvido o ministro das finanças Sidónio Pais levou ao

seu pedido de demissão por se considerar desautorizado.

Ao governo heterogéneo no início de funções faltou a solidariedade governamental liderada por Sidónio Pais que era um acérrimo inimigo do partido democrático.

Freitas Ribeiro retomou o seu lugar de deputado, pondo-se no parlamento à disposição



Reunião do 2º Governo Constitucional presidida pelo Dr. Augusto de Vasconcelos – 1911.

para todos os esclarecimentos.

O seu pedido de demissão face à desautorização é um aspecto relevante do seu modo de estar na vida. O assunto só veio a ser resolvido anos mais tarde.

Fez parte do 5º governo constitucional (09.01.1913-09-02-1914) liderado pelo Dr. Afonso Costa, constituído apenas por demo-



2º Governo Constitucional – 1911.

cráticos, tinha o posto de Capitão-tenente.

Foram uns tempos conturbados em que houve duas tentativas revolucionárias frustradas, uma delas exclusivamente monárquica.

Apesar da situação, encontrou-se o equilíbrio orçamental em parte devido ao trabalho do antecessor de Afonso Costa nas Finanças, Vicente Ferreira.

Freitas Ribeiro em meados de 1912 na Câmara dos Deputados tinha expresso a sua opinião sobre a marinha na votação do orçamento para 1913 após considerações diversas:

«...Votarei por conseguinte o orçamento da marinha, lamentando, atendendo às circunstâncias económicas do país, o não poder refundi-lo, modernizá-lo e elevá-lo, como conviria aos supremos interesses da Pátria Portuguesa.

A corporação da Armada abandonou-se ao mais profundo desânimo e muitos acusam a República de lhes ser madrastra. Na verdade, se foi a marinha que principalmente concorreu para se poder escrever a primeira página da história da República Portuguesa, nem por isso são de agradecer as primeiras atenções que a velha marinha mereceu ao novo regime.

Ao passo que o ínclito ministro da guerra do governo provisório soube levantar o exército ao nível democrático que tanto o nobilita, a marinha continuou na sua antiga modorra. Teve o exército os seus jovens turcos, oficiais cheios de iniciativa e de espírito inovador que souberam difundir a sua seiva juvenil e generosa por todo o organismo militar; na marinha só apareceram misantropos.

E em vista da decadência tão pronunciada da marinha de guerra, dir-se-ia que, se a monarquia dela se arreceava muito, a República navega nas mesmas águas, tal o desdém com que olha para tudo quanto diz respeito à Armada.

Só agora invejo a eloquência, que tão precisa me era para levar o convencimento ao país inteiro, da necessidade absoluta para Portugal de possuir uma marinha de defesa, uma frota de combate.

Não possuir eu a luminosa e esmagadora argumentação de um Afonso Costa, o rendilhado da frase de um Alexandre Braga ou a estonteadora veemência de um António José de Almeida, para conseguir persuadir a Câmara, e todos os portugueses amantes da sua pátria, de que a República carece em absoluto de uma marinha de guerra, para que se não pense que quase merecemos ser esbulhados do nosso domínio e que Portugal vive pura e simplesmente da comiserção das outras nações... Não é suficiente para manter a integridade da Pátria promover a sua prosperidade, é preciso torná-la forte, e que os seus filhos saibam, queiram e possam defendê-la.

Sinceramente o digo: um regime novo não se fortalece patenteando a toda a orbe a sua impotência.

Terminarei, invocando o pensamento imortal de Vítor Hugo: Há momentos em que a alma, qualquer que seja a atitude do corpo, está de joelhos. O mesmo direi eu, ao falar da marinha de guerra de Portugal e ao recordar, com dorida saudade, a memória do Almirante Cândido dos Reis, o nobre caudilho da

República, que tanta falta fez à Pátria e sobretudo à marinha.

Com a alma de joelhos, nós, os marinheiros, devemos empregar todos os esforços para fazer ressurgir a Armada, esquecendo erros e perdendo agravos, unidos e decididos a tudo ousar e a tudo vencer, pugnando pela criação de uma marinha de combate, principal sustentáculo e elemento imprescindível do Portugal Maior».

É uma visão da marinha de guerra que aos olhos da época teve bastantes defensores e que tem ênfase na existência das colónias e de um passado de más recordações com a vizinha Espanha.

Freitas Ribeiro no curto período de catorze meses, num ambiente social e político extraordinariamente agitado, teve dificuldade em concretizar as suas ideias, sabe-se no entanto que se preocupou com a instalação e organização das escolas da Armada, procurando dentro do estuário do Tejo encontrar a instalação definitiva para as Escolas Práticas de Artilharia, Máquinas e de Torpedos e Electricidade.

Durante este período começou-se a planear a deslocação do Arsenal de Marinha para a Margueira na margem sul do Tejo.

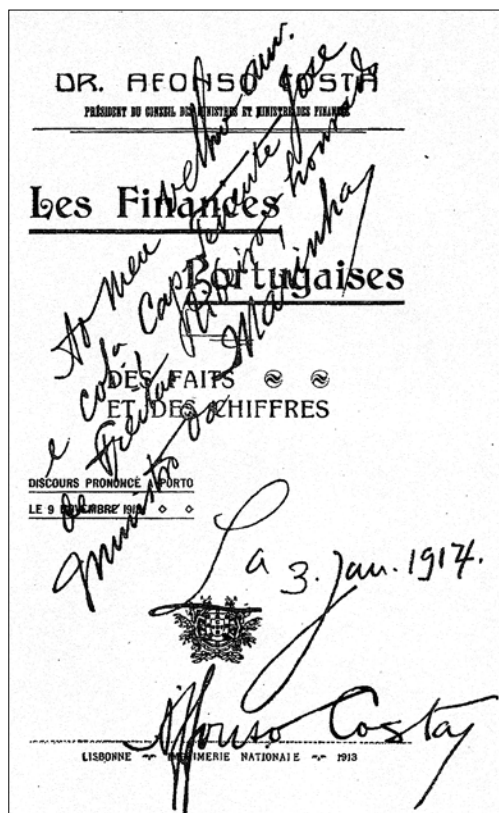
Foi formada uma Divisão Naval de Instrução e Manobra constituída por quatro cruzadores, um contratorpedeiro e dois navios torpedeiros que efectuaram exercícios nos mares do continente e dos arquipélagos da Madeira e Açores. O ministro dava especial atenção aos navios navegarem, considerando que as manobras no mar «educam sobremaneira o pessoal, dando-lhe iniciativa, treino, sangue frio e competência».

Para além das movimentações, das campanhas jornalísticas contra os democráticos, estes não dispunham de maioria no Senado o que tornava a governação de Afonso Costa insustentável, pelo que no início de 1914 o governo apresentou a demissão, não tendo continuidade as acções planeadas para a defesa pelo chefe do governo que constava do seu importante discurso proferido no Porto em fins de 1913 e que ia dar satisfação a alguns aspectos ambicionados por Freitas Ribeiro.

Em Março de 1914 reassumiu o cargo de 2º comandante da Escola Prática de Torpedos e Electricidade, vindo em Janeiro de 1915 assumir o comando do cruzador «Adamastor» que largou em Fevereiro para Angola comboiando navios mercantes com forças expedicionárias, estávamos na I Guerra Mundial. Em virtude de ter tido uma avaria ao largo da Madeira, o cruzador regressou a Lisboa tendo Freitas Ribeiro desembarcado.

Em Março de 1915 estava implantada a ditadura conservadora de Pimenta de Castro tendo Freitas Ribeiro, com destacados elementos do partido democrático como o Dr. António Maria da Silva e os Majores Sá Cardoso e Norton de Matos, constituído uma Junta Revolucionária.

A revolta que estalou em 14 de Maio de 1915 foi rápida e violenta sendo para além de tudo um entrave à intentona realista. Contava com Leote do Rego como comandante da insurreição na marinha, que sustentou um importan-



Dedicatória do Dr. Afonso Costa a Freitas Ribeiro.

te duelo de artilharia que foi fundamental no apoio das forças terrestres.

Segundo Jaime Nogueira Pinto, «para a chefia do golpe, o núcleo de sargentos conspiradores hesitaram entre Leote do Rego e o comandante Freitas Ribeiro. Freitas Ribeiro



Componentes da Junta Revolucionária - 1915.

tinha mais créditos ideológicos - era um republicano do 5 de Outubro, militante da causa desde estudante, fora ministro das colónias e da marinha e era também maçom (o Altair da loja Portugal)».

No entanto, os subalternos optaram por

Leote que era popular, interligava bem com o pessoal e era publicamente mais conhecido.

De interesse focar que Leote do Rego falando sobre o recrutamento do pessoal para a causa dizia: «não se tratava de saber se eram camachistas, evolucionistas ou democráticos, Eles só sabiam que toda a marinhagem amava a República e tendo-a ajudado a fundar não a queriam deixar morrer às mãos dos ditadores. Confiavam em mim, confiavam em Freitas Ribeiro».

Freitas Ribeiro dirigiu o ataque ao Quartel de Marinheiros (Alcântara), logo após o sinal dado pelos navios acompanhado pelo Major Sá Cardoso, pelo médico naval Andrade Sequeira, pelo Primeiro-tenente Mariano Martins e de mais gente. Houve tiroteio na parada que Freitas Ribeiro pôs termo, não sem que houvesse feridos.

Foi um acto temerário, considerando que foi um dos locais em que as forças governo mais se empenharam, sendo de evidenciar a valentia e ponderação dos responsáveis. No meio da manhã, o comandante de Infantaria 2, em nome do general comandante da divisão, propôs a rendição do quartel, para evitar a efusão de sangue.

Freitas Ribeiro respondeu: «Ainda estamos no princípio e ainda falta muito até que os navios vão todos ao fundo e o quartel pelos ares».

O governo demitiu-se ao fim da tarde, tendo-se formado uma Junta Constitucional composta por Norton de Matos, António Maria da Silva (único civil), José de Freitas Ribeiro, Alfredo de Sá Cardoso e Álvaro Xavier de Castro.

A Junta cessou funções três dias depois com a tomada de posse do ministério presidido por José de Castro, pois os revoltosos pretendiam apenas acabar com a ditadura e consolidar a república.

Entre 1907 e 1915 Freitas Ribeiro sempre que esteve em Lisboa fez parte dos «comités» revolucionários, com a coerência que lhe era peculiar, sem alardos populistas e ao largo de qualquer regime de privilégios.

Freitas Ribeiro ficou comandando interinamente o Corpo de Marinheiros até assumir de novo o comando do cruzador «Adamastor» em 11 de Novembro de 1915 que seguiu para uma estação em Moçambique onde a existência de uma fronteira com uma colónia alemã a norte era uma fonte de preocupação.

Em Fevereiro de 1916 a Grã-Bretanha pede a Portugal a requisição dos navios mercantes alemães fundeados em portos portugueses, cuja execução foi a causa decisiva que levou a Alemanha a declarar-nos a guerra em 09 de Março de 1916.

O comandante do «Adamastor» em colaboração com as capitânias efetuou o apresamento dos navios alemães que se encontravam em Lourenço Marques, Beira e Ilha de Moçam-

bique. O «Adamastor» teve um papel activo nas operações da foz do rio Rovuma em que as nossas tropas enfrentaram as tropas alemãs (*Schutztruppe*) comandadas pelo lendário Paul Emil Von Lettow Worbeck durante as acções da 2ª Força Expedicionária portuguesa em Moçambique.

A campanha do Rovuma foi um dos episódios mais dolorosos e movimentados da nossa história marítima-colonial durante a I República (Maio de 1916) que se caracterizou por uma falta de coordenação entre vários comandos mas em que ficou bem patente o espírito de sacrifício, a bravura e a dedicação dos nossos marinheiros.

Freitas Ribeiro teve oportunidade de dar a sua opinião ao governador-geral de Moçambique, que embarcou no «Adamastor», após o bombardeamento da margem do Rovuma e reconhecimento do rio, considerando um grave erro em não se ter procedido à ocupação imediata da margem em seguida à acção dos nossos marinheiros de forma a não dar tempo ao inimigo a que se refizesse da surpresa, evitando assim a perda de muitas vidas.

Toda a operação foi forçada pelo poder político instalado em Lisboa que mais uma vez deu mostras de desorganização e incompetência para o planeamento de operações. Nas palavras que proferiu à guarnição antes de deixar o Rovuma e no louvor expresso ao seu pessoal está em parte sintetizado a sua opinião sobre a operação.

Freitas Ribeiro querendo prestar homenagem aos marinheiros que tinham perdido a vida, pondo de lado a sua posição anti-religiosa convicta, depois de arriada a bandeira com toda a guarnição debaixo de forma proferiu a seguinte alocução:

«Vamos sair da foz do Rovuma e aqui deixamos sem vida, um aspirante e dez marinheiros além dos que baquearam e pertenciam ao exército. Na guerra nem sempre se vence e os combates do Rovuma devem servir de lição, a nós, os portugueses. Hoje em dia pouco valem, audácia, bravura e desprezo pela morte, e para se ficar vitorioso é preciso, saber, decisão, astúcia, e acima de tudo boas armas e óptimas munições.

Antes de levantarmos ferro, digamos o último adeus aos nossos valentes companheiros, que heroicamente morreram salvando a honra da marinha de guerra.

Já não são regulamentares a bordo, os actos de cunho religioso, todavia mandarei fazer o antigo e tradicional toque de avé-marias como solene homenagem de despedida aos infelizes camaradas que perdemos.

Aqueles que têm religião, fieis às suas crenças, mentalmente farão a sua prece; quem as

ria mas mal conduzida e pior sustentada ...».

Nestas palavras, está a crítica ao modo como a operação foi planeada com um alheamento da logística e sem preocupação na ordenação das forças dos ramos.

O navio continuou a colaborar com o comandante da 3ª força expedicionária, quando as suas forças em Agosto de 1916 conseguiram atravessar o Rovuma, já sem resistência, por o inimigo ter retirado.

Em 23.02.1917 Freitas Ribeiro entrega o comando tendo por portaria de 22.06.1917 sido louvado pela forma briosa e digna como desempenhou os serviços que lhe foram cometidos não só durante as operações de guerra no rio Rovuma, como nas diversas comissões que desempenhou na província de Moçambique.

Por decreto de 31.05.1919 foi-lhe concedido o grau de comandante da Ordem de Torre e Espada de Valor, Lealdade e Mérito pelo superior critério, alevantado patriotismo e indomável coragem que como comandante do cruzador «Adamastor» patenteou na direcção superior das operações navais no rio Rovuma, nos dias 21, 23 e 27 de Maio de 1916. O navio foi também condecorado com igual grau.

Regressado a Lisboa foi comandar interinamente o Corpo de Marinheiros da Armada, tendo em 12 de Junho de 1917 sido nomeado governador-geral do Estado da Índia cargo que exerceu até 23 de Maio de 1919.

Como governador-geral da Índia, competiu-lhe pôr em execução a Carta Orgânica aprovada por decreto de 27 de Julho de 1917.

No entanto, o problema fundamental e instantâneo que se pôs à sua administração foi o das subsistências, muito agravado em consequência da Grande Guerra e, ainda, da epidemia gripal de 1918-1919, que vitimou grande número de indianos. As suas providências no sentido do reabastecimento das populações e na repressão dos especuladores e açambarcadores foram de grande e decisiva importância.

Segundo Freitas Ribeiro o futuro da Índia portuguesa dependeria no essencial em actuar em três vertentes: comunidades retrógradas, mortificante indolência e agricultura primitiva. Considerou que a vida na Índia era dominada por um conjunto de notáveis baseado nas castas que era avesso a qualquer transformação que bulisse com os seus interesses e preconceitos que eram revigorados de geração em geração. Na sua opi-



O cruzador Adamastor.

não possuir, respeitosamente se inclinará durante a sentida manifestação do nosso preito de saudade. Digamos assim, o último adeus aos nossos queridos mortos.»

Finda a alocução mandou: «Guarnição, tirar bonés», e em seguida, deu ordem para o toque de avé-marias. Terminada a cerimónia, mandou içar a bandeira nacional e tocar à faina geral. Foi a primeira e última vez que na Armada se fez semelhante toque na vigência da República.

No louvor à guarnição afirmou que lhe cumpria «enaltecer com orgulho, o valor e a abnegação dos oficiais e marinheiros do Adamastor que tomaram parte nas opera-



Os comandantes Freitas Ribeiro e Mendes Cabeçadas no Arsenal da Marinha depois da rendição do cruzador Vasco da Gama.

ções...», acrescentando «... que à firme e resoluta direcção do oficial imediato (Capitão-tenente Quirino da Fonseca), como comandante da esquadilha, se deve o brilho da sua acção e a energia de todos os oficiais seus subordinados à disciplina e fria coragem evidenciadas em combate, e o facto de não ter sido ainda maior o insucesso de uma operação necessá-

não toda a problemática está bem sintetizada no provérbio brâmane - «O peixe miúdo nasce para repasto do graúdo».

O combate de Freitas Ribeiro ao «castismo» procurando a igualdade com base no mérito trouxe-lhe inúmeras contrariedades, aliado ao facto de, contra as aspirações da população ter restringido o número de representantes populares no Conselho do Governo, que pôs em igualdade numérica com os elementos de representação oficial.

Lutou também para que se falasse português pois as forças dominantes tudo faziam para implantar o concanin como língua vernácula, apesar de não possuir alfabeto.

Regressado a Lisboa passou pela Direcção-Geral do Ministério da Marinha, Departamento Marítimo do Centro, Intendência de Marinha, Tribunal de Marinha e Comissão Central das Pescarias.

Promovido a Capitão-de-mar-e-guerra em 1925 foi nomeado 1.º comandante da Brigada de Guarda Naval, unidade permanente de infantaria que na altura tinha sido recriada e que está na linhagem do actual Corpo de Fuzileiros.

Nestas funções acompanhou sob prisão o comandante Mendes Cabeçadas ao Arsenal de Marinha vindo de bordo do cruzador «Vasco da Gama». Mendes Cabeçadas tinha em 19 de Julho de 1925 iniciado uma revolta a bordo do cruzador no sentido de proceder à regeneração da República.

Em fotografia é visível a boa disposição entre os dois republicanos do 5 de Outubro,

pois ainda que de facções diferentes alinhavam nos princípios básicos da República, ideal das suas vidas.

Foi membro do Conselho da Ordem Militar de Torre e Espada e do Conselho Superior



Capitão-de-mar-e-guerra José de Freitas Ribeiro.

das Colónias.

Faleceu no posto de Contra-almirante em Outubro de 1929.

Como familiares foram oficiais de marinha, o filho Vice-almirante José Casimiro Alcobia

de Freitas Ribeiro, o genro Capitão-de-mar-e-guerra Américo das Neves Pacheco e os seus netos Capitão-de-mar-e-guerra José João de Freitas Ribeiro Mautempo e Almirante João José de Freitas Ribeiro Pacheco.



João José de Freitas Ribeiro Pacheco
Almirante

Bibliografia:

1. Arquivo de Marinha, Livros Mestres D17, F80, I18
2. Debates Parlamentares 1911-1914
3. Revista Marinha DEC 2002
4. História do Exército Português, general Ramires de Oliveira
5. A Marinha Portuguesa na Grande Guerra, Jaime Correia do Inso
6. Três Séculos no Mar, A, Marques Esparteiro
7. O Integralismo e a República, Carlos Ferrão
8. A Maçonaria Portuguesa e o Estado Novo, A. H. Oliveira Marques
9. Portugal - Ensaios de História e de Política, Vasco Pulido Valente
10. História de Portugal, Rui Ramos
11. Portugal Militar, Carlos Selvagem
12. A Marinha e a República, Anais CMN 1982
13. A Marinha na Primeira República, RA 445, 1ºTEN Carlos Valentim
14. A Revolução de 14 de Maio, César da Silva
15. Quadros Navais - O Último Toque de Trindades, Anais CMN 1956
16. A Marinha e o Poder Político em Portugal no Século XX, João Freire
17. Os Constituintes de 1911 e a Maçonaria, António Ventura
18. Vice-Reis e Governadores da Índia Portuguesa, Francisco Xavier de Sá

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.



MEMÓRIAS
DA CIDADE
LISBOA
STORY
CENTRE

Na ala nascente do Terreiro do Paço foi inaugurado em 11 de Setembro de 2012 um centro dedicado à história da cidade de Lisboa designado Lisboa Story Centre - Memórias da Cidade.

Este centro "high tech" recorre a efeitos especiais e recriações para nos conduzir a uma viagem aos principais acontecimentos da memória coletiva da capital portuguesa.

A Marinha, através do Museu de Marinha, contribuiu para a edificação deste projeto.

Foram disponibilizadas imagens de diversas peças do espólio do Museu, para integrarem a exposição. As oficinas do Museu de Marinha construíram o casco de um modelo de caravela redonda, tarefa levada a cabo com a Oficina Viva de Modelismo Náutico que funciona nas instalações do Museu de Marinha.



Curso "Oliveira e Carmo"

O curso "Oliveira e Carmo" comemora no presente ano o 50º aniversário da sua entrada para a Escola Naval.

O curso fez questão de que, entre os eventos com que pretendem assinalar essa efeméride a apresentação de cumprimentos ao Almirante CEMA fosse o primeiro.

Assim, uma delegação constituída pelos Contra-Almirantes Nunes da Cruz, Beirão Reis e Rodrigues Rodolfo e Cmte. Temes de Oliveira pediu para tal efeito uma audiência ao Alm. CEMA, que os recebeu no dia 15 de maio.

Foi-lhe comunicado que a apresentação de



cumprimentos era a materialização de uma homenagem que pretendiam fazer à Marinha, como a organização a que ficaram para sempre ligados e a que dedicaram a sua vida profissional, exclusiva para a grande maioria

dos Océanos e que lhes permitiu conhecerem-se uns aos outros e lhes proporcionou criar fortes laços de amizade, camaradagem e solidariedade, para além de lhes incutir o espírito de bem servir a coisa pública.

Das palavras do Almirante CEMA e na parte que mais interessava a todos, reformados, ressaltou a manifestação da sua preocupação em encontrar forma de a ligação à Marinha

daquelles que por passagem à Reserva e principalmente à Reforma dela se vão afastando não se quebrar abruptamente, resultando disso benefício para ambas as partes.



Portugal na rota dos grandes eventos NATO

Lisboa acolheu a *Maritime Information Services Conference* (MISC) entre os dias 1 e 4 de maio. Foi unânime o reconhecimento da excelente organização por todos aqueles que participaram na Conferência. É pois justo reconhecer não só o empenho do EMGFA,

que facilitou o processo, mas também e sobretudo da Marinha, que organizou a Conferência.

Mas outro grande evento NATO aproxima-se: a *NATO Network Enabled Capability (NNEC) Conference*, a realizar em Portugal em 22 de abril de 2013. Este é um evento de alto nível que habitualmente conta com mais de 400 participantes, e onde a indús-

tria internacional como a Google, IBM, Microsoft, entre outros, marca presença. A indústria portuguesa terá aqui uma grande oportunidade de expor os seus produtos e Portugal reforçará o seu estatuto de organizador de grandes eventos.



Paulo Sousa Costa
CMG



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 Argon 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, Sávda, 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

www.alm.pt

Aos homens perfeitos...

Felicidade é a certeza de que a nossa vida não está se passando inutilmente

Erico Veríssimo, Olhai os Lírios do Campo

Sou muitas vezes (por vezes acredito que vezes demais...) confrontado com as minhas próprias escolhas. Noutras vezes são outros que, nesta guerra sem quartel em que vivemos, me confrontam com elas. Assim admito que o mesmo se passa com todos nós exceto com alguns seres extraordinários, para os quais a vida esteve sempre recheada de certezas e raramente, se alguma vez, se enganam...

Essas escolhas aplicam-se na vida pessoal, mas também na vida de uma região e até de um país. Ora na nossa nação é – acredito profundamente – chegado o tempo de confrontar as escolhas. Particularmente confrontar as escolhas que muitos políticos e os partidos (que se mantiveram ao longo das últimas décadas) fizeram por nós. Olhar para o passado é, ou deveria ser, uma forma de preparar o futuro... É com esta forma de pensar que crescem os grandes homens, que se solidificam laços familiares e se tornam consistentes os países...

Acontece que na discussão pública da tragédia económica que nos rodeia, da angústia que aflige a maioria e da única certeza que atinge Portugal ao momento (...e que se poderia resumir na maior das incertezas...), nunca se discutem as opções do passado recente. Nunca se discutem as linhas económicas que nos levaram ao descalabro em que agora nos encontramos, sustentadas então por economistas de renome, também eles cheios de certezas que ascendiam nalguns casos ao estatuto de dogmas... As culpas são quase sempre do omnipresente "Exterior" (fantasma mítico, qual Bojador inimpugnável).

Eu, um simples homem aprendi na vida, na medicina e nos navios que para assegurar a segurança são precisas redundâncias, nos vários sistemas. As redundâncias não são caminhos inúteis. São formas de salvar vidas quando as vias principais – por mais seguras que pareçam – falham... Num navio inglês em que brevemente embarquei (uma fragata), fiquei muito agradado quando o Imediato, a propósito de estratégias de limitação de avarias, sacou de um livro em que estavam os registos de todos os meios usados pela Royal Navy no combate a incêndios e começou por enumerar aqueles que foram ineficazes e o porquê da ineficácia. Para cada estratégia haviam alternativas e havia alguém responsável pela escolha considerada melhor, em cada ocasião...

Não foi, portanto, com surpresa que vi na BBC (e depois na nossa televisão) um político inglês a pedir desculpa ao eleitorado por ter faltado ao prometido na campanha eleitoral. Parece que posteriormente foi ridicularizado, mas, ainda assim, o ato ficou... E acredito que tal como o Imediato supracitado ganhou a cultura de responsabilização...

No nosso país, ao contrário, ainda não vi um qualquer político ou partido político pedir desculpa. Nunca vi alguém afirmar pura e simplesmente o engano que agora condena muitos ao sofrimento, especialmente o sofrimento daqueles que menos se "souberam defender", nos anos de vacas gordas. Ninguém que teve poder nos últimos 20 anos foi capaz de pedir desculpa aos portugueses. Os dirigentes vão-se sucedendo nos vários partidos e, assim como que por artes mágicas, temos que passar uma esponja em relação às ações daqueles que os antecederam (que representavam as mesmas cores, ideias e, por vezes, usavam os mesmos exatos chavões vazios...)

Ocorreu-me a propósito da definição de Felicidade de Erico Veríssimo, que a Felicidade do país a que pertencemos se deveria descrever do seguinte modo:

– A Felicidade de Portugal deve definir-se pela certeza que os políticos não vão passando pelo poder inutilmente

Devíamos, como povo, exigir pelo menos um sentido pedido de desculpas, como exigimos a quem nos empurra na rua, a quem não nos respeita na estrada, a quem nas pequenas trivialidades não nos mostrou a deferência que merecemos como seres humanos... No presente momento, essas desculpas eram nossas por direito. Seriam um ponto de partida para a paz que muitos desejam. Dariam outra face a homens de fatos azuis, cheios de notícias amargas, só possíveis no filme de horror que agora preenche o nosso imaginário...

Não gosto de homens perfeitos. Prefiro aqueles que se enganam, que gostariam de ter – pelo menos algumas vezes na vida – seguido outros caminhos. Gosto de homens que pedem perdão. Gosto de homens que vendam esperança, verdade, caminhos e alternativas, em vez de desespero. Tenho a certeza de que homens assim não passariam por nós inutilmente... É um paradigma que teremos que, definitivamente, exigir...

E, é claro, desculpe lá o leitor anónimo mais este desconchavado desabafo, deste português preocupado... Na verdade fui criado com a noção de que era sempre, sempre preciso assumir responsabilidades do passado para melhor construir o futuro... Diga o leitor de sua justiça...



Doc

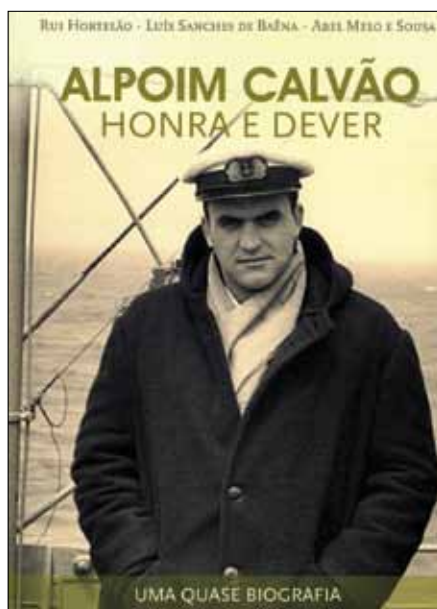
Alpoim Calvão – Honra e Dever

Perante grande assistência, decorreu na Sociedade de Geografia de Lisboa no dia 11 de outubro, o lançamento do livro "Alpoim Calvão – Honra e Dever", da autoria de Rui Hortelão, Luís Sanches de Baêna e Abel Melo e Sousa, editado pela Caminhos Romanos.

O evento foi aberto pelo Almirante Nuno Vieira Matias que classificou a presente obra como um contributo para a memória futura, dado ser baseada em factos reais e objetivos, o que permitirá com maior incidência à juventude tirar as ilações que a história fornece.

De facto, o Comandante Guilherme Almor de Alpoim Calvão é um dos protagonistas da História de Portugal das últimas décadas, pouco havendo escrito sobre ele, além do que o próprio publicou no calor dos acontecimentos mais significativos em que participou.

O Comandante Calvão acedeu à iniciativa de dois dos autores que, como ele, foram oficiais de Marinha e fuzileiros, mas impondo três condições: que tudo o que fosse escrito estivesse documentado; que a inves-



tigação fosse encarada não como uma biografia, mas como uma quase biografia, porque ainda se sentia longe do fim e que fosse integrado um civil no grupo de trabalho – por entender que isso contribuiria para aumentar o sentido crítico.

Sobre este livro afirmaria o seu apresentador – Professor Doutor Rui de Azevedo Teixeira – em determinado passo: «Sendo uma obra de autor colectivo, à partida faria torcer o nariz ao leitor mais exigente. Particularmente ao académico que tem a experiência da estopada que pode ser, e normalmente é, ler, analisar e classificar um trabalho de grupo. Advindo, aliás, daí a piada segundo a qual o camelo é um cavalo desenhado por um grupo de trabalho. Mas não é esse o caso presente. Bem pelo contrário. Este livro não tem bossas. Os co-autores potenciaram-se mutuamente e a obra surgiu... vitoriosa, francamente vitoriosa. Em boa verdade, teria sido muito difícil a um só autor concluir com sucesso um livro com o fôlego deste».

Abel Melo e Sousa
CFR REF

ENSINO DA NAVEGAÇÃO EM GOA III

Em 1784 verificou-se nova reestruturação da Aula da Marinha de Goa, reestruturação essa ordenada pelo governador e capitão general D. Frederico Guilherme de Sousa e realizada pelo capitão tenente José Joaquim de Vasconcelos que, como lente, deu início ao curso em 17 de Maio de 1784.

É possível conhecer as matérias ensinadas porquanto o Cap. Ten. José Joaquim de Vasconcelos efectuou a compilação das lições que ministrou no curso, compilação essa que, com o título de “Lições de Navegação para uso dos educandos do Corpo da Marinha Real de Goa” existe em 2 volumes manuscritos, na biblioteca do Arquivo Histórico Ultramarino onde têm a cota LR 309.

Na Introdução refere o autor ter-se baseado nas obras de Francisco Xavier do Rego, Bonguer, Dulague, Bezout, John Dowes e Borda.

O 1º volume, de 510 páginas, inclui aritmética, cálculo, geometria, logaritmos, trigonometria plana e esférica.

O 2º volume, de 461 páginas, inclui noções do globo terrestre, cartas geográficas, hidrográficas e reduzidas, conhecimentos de astronomia náutica necessários ao navegador, determinação da posição dos astros, utilização das tábuas da declinação do sol, observação com o octante, azimutes e marés. O volume inclui ainda uma 3ª parte sobre as matérias específicas da pilotagem, como sejam o conhecimento da bússola e a determinação da sua variação, noções de deriva e abatimento, uso de cartas reduzidas, diferentes modos de calcular a longitude¹, aproximação a terra e modo de sondar e, no final inclui várias tabelas para uso dos pilotos.

Para além destes 2 volumes foi ainda possível conhecer o resultado dos exames efectua-

dos na Aula, desde 1784 até ao ano de 1815, ano este a que deve corresponder o fim do ensino da navegação em organismo autónomo.

Diga-se, desde já, que a análise dos resultados dos exames suscita um conjunto de questões curiosas, assim:

Estruturação da Aula – Inicialmente a aula deveria ser constituída por 3 partes, sendo a 1ª sobre aritmética, álgebra, geometria e trigonometria plana, a 2ª sobre trigonometria esférica e astronomia náutica e a 3ª sobre pilotagem. Esta estrutura cedo terá sido abandonada pois deixaram de se verificar exames da 2ª parte o que leva a crer ter sido a matéria incluída em uma das outras partes.

Natureza dos Alunos – No período em causa foram submetidos a exame na Aula da Marinha, 28 Guardas Marinhas, 31 Praticantes (nem todos da Marinha), 17 Tenentes do Mar, 3 Tenentes de Infantaria, 5 cadetes (do Exército), 1 Capitão de Infantaria, 1 Alferes, 1 piloto e 2 Capitães Tenentes. Embora alguns tenham feito exame de pilotagem, a maioria dos elementos do Exército só efectuava exame da 1ª parte. Resulta estranho que oficiais, caso dos Tenentes do Mar e dos Capitães Tenentes, tivessem sido submetidos a exame da 1ª parte e alguns de pilotagem.

Correspondência dos exames – Dos 118 examinados registados, 114 foram submetidos a exame da 1ª parte, 18 efectuaram exame da 2ª parte e 66 foram sujeitos a exame de pilotagem.

Funcionamento da Aula – O facto de não se terem efectuado exames da 1ª parte nos anos de 1793, 1794, 1797, 1800, 1801, 1803, 1810, 1811, 1813 e 1815 leva a admitir, como possível, não existirem alunos novos nesses anos.

Duração do Curso – Tanto quanto foi possível perceber, o curso deveria ter a duração de

3 anos (1 ano por cada parte?), verifica-se, no entanto, que nalguns casos, o espaço temporal entre o exame de cada uma das partes é de poucos meses.

Juris dos Exames – O juri de exame era constituído sempre por 3 membros que, com excepção do ano de 1784 onde 2 deles eram oficiais do Exército, eram oficiais da Marinha Real ou da Marinha de Goa. Ao longo do tempo alguns dos alunos, passaram a membros do júri dos exames e, eventualmente, a integrar o corpo docente como parece ter ocorrido no caso de José da Costa Ataíde Teive e Maurício Costa Campos² que, examinados em 1785, passaram a integrar os juris de exame desde, respectivamente, 1789 e 1795, até 1812 sendo Ataíde Teive chefe da divisão naval e Costa Campos capitão-de-mar-e-guerra.

A indicação, na informação consultada, de um membro do juri que só em data posterior terá sido sujeito a exame afigura-se, embora se conheçam vários casos em que tal sucedeu nos exames feitos pelo cosmógrafo mor no Reino, ser erro de cópia ou de transcrição.

A falta de interesse e consequente redução do número de alunos parecem estar na origem do desaparecimento da aula e, alguns anos depois, no fim do ensino da navegação em Goa.

Com. E. Gomes

Notas

¹ Para o cálculo da longitude o autor indicava 5 métodos (Pelos relógios, pelos fenómenos instantâneos, pela distância da Lua ao Sol ou às estrelas, pela utilização das fórmulas de Mons. Borda e pela variação da agulha).

² “Breve Notícia da origem e Divulgação dos Estudos Superiores em Goa” João de Mello Sampayo, Nova Goa, 1904.

N.R.

O autor não adota o novo acordo ortográfico.

Semelhanças e Relações entre Nápoles e Portugal

No passado dia 18 de maio foi apresentado em Nápoles o livro *Somiglianze e Rapporti tra Napoli e il Portogallo / Semelhanças e Relações entre Nápoles e Portugal / Resemblances and Relationship between Naples and Portugal*, da autoria do CFR Jorge Moreira Silva.

A apresentação da obra – escrita em Italiano, Português e Inglês – decorreu no Instituto Italiano de Estudos Filosóficos e contou, entre outras, com a presença da Cônsul de Portugal em Nápoles, Profª Maria Luisa Cusati.

Durante a sessão o autor começou por passar em revista as semelhanças geográficas entre Portugal e o antigo reino de Nápoles/Sicília, sem esquecer as afinidades de caráter



e de temperamento que unem napolitanos e portugueses. Naturalmente, deteve-se mais demoradamente nas relações históricas estabelecidas ao longo dos séculos entre as duas nações, desde a Antiguidade Clássica até à união italiana em 1861. Por fim esclareceu que o livro foi uma forma de empregar o seu gosto pela História e pela Cultura na expres-

são do seu amor a Nápoles e a Portugal, fazendo votos de que no futuro se estreitassem os laços entre o nosso País e o Sul de Itália (por exemplo através de uma geminação entre Nápoles e Lisboa e do estabelecimento de voos diretos entre as duas cidades).

Seguiu-se uma animada conversa entre o autor e o público presente, durante a qual surgiu a oportunidade de falar de uma insigne figura da nossa Marinha (ainda mal conhecida dos napolitanos): o almirante Marquês de Nisa, cuja divisão naval, conjugada com a esquadra britânica do almirante Nelson, marcou presença em Nápoles durante o conturbado período das Guerras Napoleónicas.

O NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA NO INTERNATIONAL LIGHTHOUSE LIGHTSHIP WEEKEND (ILLW)



● Decorreu nos dias 18 e 19 de agosto o “Fim de Semana Internacional dos Faróis e Navios-Farol”. Este encontro, em que participaram cerca de nove dezenas

de países, reúne nas frequências atribuídas aos radioamadores que, operando em faróis, estabelecem comunicações nos modos fonia (SSB), grafia (CW) e digital (PSK e RTT) com outros faróis e estações interessadas em participar neste acontecimento anual de cariz mundial. Os faróis portugueses continuam a ser muito procurados já que são válidos para o Diploma Mundial de Faróis da *Amateur Radio Lighthouse Society* e ainda por o Diploma Faróis de Portugal ser uns dos mais antigos no âmbito do radioamadorismo mundial.

Assim, Portugal esteve representado por 11 faróis do Continente e Ilhas entre os quais o Farol do Esteiro, onde esteve instalada uma estação operada pelo Núcleo de Radioamadores da Armada com indicativo especial CR5BL (CR5 como prefixo e BL como sufixo, em consideração pela Barra de Lisboa em cujo enfiamento o farol se insere).

Foram montadas as seguintes antenas: dipolo para 40 e 80 metros; vertical *Cubcraft* Modelo R7 para 7 Bandas e uma direcional de 14



elementos *Spiderbeam* para trabalhar em 5 bandas de amador.

Apesar das condições de propagação não serem as ideais, visto se estar numa fase ascendente do Ciclo Solar 24, foram estabelecidos durante os dois dias do Encontro, 171 contactos, sendo 103 em CW e 68 em SSB pelos operadores CT1CZT – António Gamito, CT1BWW – Manuel Marques e CT1ELZ – Manuel Pires. De salientar que a continuidade da utilização do modo CW em Portugal é devida, em grande parte, a ex- telegrafistas militares que vão mantendo vivo o nobre eficaz modo de comunicação que é o *Morse* e

que alguns já chamam de reserva estratégica de modo de comunicação.

À Direção de Faróis, Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) e restantes organismos envolvidos deixamos os nossos agradecimentos pelas facilidades concedidas. Aos faroleiros, operadores e todos os radioamadores que nos contactaram ou visitaram, expressamos igualmente o nosso agradecimento.

Em 2013 voltaremos a estar operativos neste Encontro, dignificando o Património Nacional Naval, o Radioamadorismo e a Marinha Portuguesa.

Colaboração do NRA

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: liissa2@sapo.pt | liissa4@sapo.pt



O parceiro ideal para melhorar a segurança

Soluções para interceptação, identificação e contra medidas electrónicas

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

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

www.rohde-schwarz.pt


ROHDE & SCHWARZ

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 156

Norte (N):

♠	♥	♦	♣
8	R	A	A
5	D	8	10
	V	3	5
	6		4

Oeste (W):

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

Este (E):

♠	♥	♦	♣
A	7	7	D
V	5	6	9
9	3	4	7
4			

Sul (S):

♠	♥	♦	♣
R	A	R	V
6	9	9	3
2	8	5	2
	2		

Todos vuln. N abre em 1♣, S dá 1♥, N 2♥, S 2ST mostrando 11/12 pts e uma distribuição regular, fechando N a partida em 4♥ sem hesitações, pois a sua mão está máxima com um excelente apoio e valor de corte em ♣. Apesar da boa colocação do A de ♠ será que S conseguirá cumprir este contrato, recebendo de W a saída a ♦D?

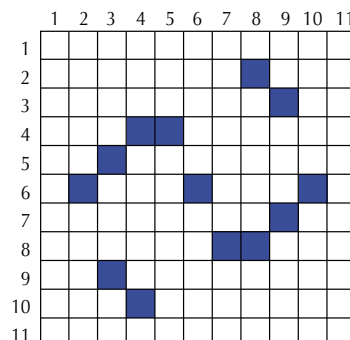
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 156

Na verdade, mesmo com o A de ♠ esteja bem colocado temos 4 perdentes (1♠+1♦+2♣), havendo que eliminar uma para cumprir o contrato. Vejamos como deve S jogar, podendo adiantar-se que a saída constituiu uma excelente ajuda para a linha de jogo que deve tentar. Faz de A e joga ♠ para o R que faz, pois E não tem qualquer interesse em meter o A à primeira; vai ao morto em trunfo e joga outra ♠ para o A de E que atacará ♦; pega de R, e joga a última ♠ para cortar de 6 no morto, eliminando o naipe; bate um segundo trunfo e elimina também os ♦ colocando a mão em W; repare que este fica sem defesa, pois será obrigado a jogar corte e balda ou ♣ que permitirá a S só dar uma vaza neste naipe e cumprir o contrato. Temos, portanto, mais um problema cuja solução está na técnica de carteio da “eliminação e colocação em mão” já apresentada em problemas anteriores.

Nunes Marques
CALMAN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 438



HORIZONTAIS: 1- Ferramenta (ant). 2- Insecto coleóptero carnívoro (pl); nome próprio feminino. 3-Acto de *regatear*; duas de vaso. 4-Troçou; helenista alemão (1802 – 1867) (ap). 5-Rio costeiro francês; riscaria. 6-Jogo de cartas; solta mios. 7-Fábrica de óleos; pronome pessoal. 8-Ladeira; raiva (inv). 9-No meio de figo; dá remédios a (inv). 10-Soa (inv); produto industrial formado por amido de milho. 11-Hipócritas.

VERTICAIS: 1-Oficinas de ferrador. 2-Antiga cidade de Itália (Lucânia), colónia dos Fócios, pátria de Zenão e de Parménides; charco. 3-Guisado de carne com batatas e legumes; dez vezes dez; símb. quim. do estanho. RAF, na confusão; cova preparada para nela caírem feras. 5- Artigo; território do Brasil, desmembrado do estado do Amazonas. 6-Dinheiro; anéis na confusão. 7-Esmiuça na confusão; claridade, que o Sol dá à Terra. 8-Colocais abas em; ser na confusão. 9-Basta; falta uma para ser nora; gostei muito. 10-Falta uma para ser anseio; canto plangente. 11- Mulheres dos lavradores.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 438

HORIZONTAIS: 1-Ferramental. 2-Elafros; ana. 3-Regateria; sv. 4-Riu; dubner. 5-Aa; tracaria. 6-Cro; mia. 7-Olearias; te. 8-Rampas; ari. 9-Ig; aiedemer. 10-Aos; maisena. 11-Santanarios.

VERTICAIS: 1-Ferradorias. 2-Eleia; lagoa. 3-Ragu; cem; sn. 4-Rfa; trapa. 5-Art; roraima. 6-Moeda; isean; 7-Esiucma; dia. 8-Abais; esr. 9-Ta; nra; amei. 10-Ansei; treno. 11-Lavradeiras.

Carmo Pinto
1TEN REF

CONSULTE A ...



<http://ccultural.marinha.pt> – <http://www.marinha.pt>

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CALM António Carlos Vieira da Rocha Carrilho nomeado Subdiretor do Instituto de Estudos Superiores Militares ● CALM Edgar Marcos de Bastos Ribeiro nomeado Diretor do Serviço de Formação ● CALM MN João Nuno da Rocha Menezes Cordeiro nomeado Diretor do Serviço de Saúde ● CMG Pedro Miguel de Sousa Costa nomeado Diretor de Serviços de Planeamento Estratégico de Defesa da DGPDN ● CMG Filipe Alexandre Silvestre Matos Nogueira nomeado Capitão do Porto de Ponta Delgada e Vila do Porto e em acumulação 2º Comandante da ZMA ● CMG José António Peixoto de Queiroz nomeado Diretor do Instituto de Socorros a Náufragos ● CFR José Zacarias da Cruz Martins nomeado Comandante do NRP Creoula ● CFR Paulo Alexandre da Silva Carvalho nomeado Capitão do Porto de Angra do Heroísmo e da Praia da Victória ● CFR Luciano Joaquim dos Santos Oliveira nomeado Capitão do Porto de Aveiro ● CFR Rui Gabriel Martins Santos Pereira nomeado Capitão do Porto de Portimão e de Lagos ● CFR Nuno Maria d'Orey Roquette Cornélio da Silva nomeado (OJS) OPO 0210 Staff Officer Joint Plans no Joint Force Command Headquarters Nápoles ● CFR José Pedro Ramos de Oliveira nomeado "OSC" Cof 0040 Staff Officer (CIS Plans) no Supreme Headquarters Allied em Mons ● CFR Fernando Manuel Domingos Vaz nomeado OMNPPX30 Staff Officer (Policy and Concepts) no Headquarters Allied Maritime Command em Northwood ● CFR Fernando Carlos Rocha Pacheco nomeado "OSC Jax30" Staff Officer Cimic Training Education & Explan no Headquarters Allied em Mons ● CFR FZ Henrique José Marques Alberto nomeado Comandante da Base de Fuzileiros ● CTEN Pedro Miguel Barros Silva de Ventura Borges nomeado Capitão do Porto de Vila Real de Santo António e Tavira ● CTEN Pedro Daniel Vinhas Silva nomeado Capitão do Porto de Peniche ● CTEN Jorge Manuel Lourenço Gorricha nomeado Capitão do Porto da Nazaré ● CTEN Rodrigo Gonzalez dos Paços nomeado Capitão do Porto de Caminha ● CTEN Luís Miguel de Brito Mamede Alves nomeado Comandante do NRP João Coutinho ● CTEN Carlos Manuel Fortunato Viegas Carvalho Afonso nomeado Comandante do NRP Jacinto Cândido ● CTEN Paulo Alexandre Rodrigues Vicente nomeado Comandante do NRP Shultz Xavier ● CTEN António Jacinto Gomes Coelho nomeado Comandante do NRP António Enes ● CTEN João Paulo Delgado Vicente nomeado Chefe da Brigada Hidrográfica N°1 ● CTEN AN Carlos Pedro Teodoro Semide nomeado Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo da Madeira em acumulação Chefe do Departamento de Apoio do Comando da ZMM ● CTEN Rui Manuel Zambujo Madeira nomeado Chefe da Secção de Operações do Comando da ZMA ● 1TEN José Manuel Marques Coelho nomeado Chefe da Secção de Informações do Comando da ZMA ● 1TEN AN João Miguel Monteiro Sereno nomeado Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Departamento Marítimo do Sul em acumulação Chefe do Serviço Administrativo e Financeiro do Comando da ZMS ● 1TEN STESP Francisco Manuel da Silva Ramos Correia nomeado Chefe do Serviço de Pessoal do Comando da ZMN ● 1TEN STAEAL António Alberto da Silva Vicente nomeado Adjunto do Capitão do Porto da Horta para a Delegação Marítima de S. Roque (Pico) em acumulação com a Delegação Marítima das Lages ● 1TEN STC Rui Manuel Ribeiro Mota nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Aveiro ● 1TEN STP Aristóteles António Ronda Branca nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto de Faro ● 1TEN STL Vítor Manuel Pires Fernandes nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Portimão para a Delegação Marítima de Albufeira ● 1TEN STMEC João Manuel Rito Martins nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto de Sines ● 1TEN STMEC João Domingos da Silva Jorge nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto de Ponta Delgada ● 2TEN Guilherme Pereira Rosinha nomeado Comandante do NRP Argos ● 2TEN Pedro Nuno Nero Luís nomeado Comandante do NRP Dragão ● 2TEN Ricardo Nuno Vila Boim Rodrigues Joaquim nomeado Comandante do NRP Centauro ● 2TEN STP João Miguel Almeida Abrantes nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Santa Cruz das Flores ● 2TEN STMEC Arlindo Esteves Gameiro nomeado Adjunto do Capitão do Porto de Lisboa para a Delegação Marítima da Trafaria ● 2TEN STESP Maurício Filipe Teixeira Pinto nomeado Patrão Mor da Capitania do Porto da Horta ● 2TEN STESP Hugo Daniel Carolino Alves nomeado Chefe do Serviço de Apoio Geral do Comando da ZMA ● STEN STC Fernando Jorge Coelho Barroso nomeado Chefe do Centro de Comunicações da Madeira em acumulação Chefe do Serviço do Pessoal do Comando da ZMM ● STEN STU Bruno Ricardo Marques Guerreiro nomeado Chefe do Serviço de Manutenção e Apoio Geral do Comando da ZMM ● GMFZ Fernando Manuel de Sousa da Conceição Batista nomeado Chefe da 2ª equipa do 1º Departamento da Companhia Geral (CIMIC).

RESERVA

● CMG SEF Raúl Manuel Alves Coelho ● CMG Pedro Alexandre de Sousa Feliciano Marques Pereira.

REFORMA

● CMG Eduardo Manuel Pires Coelho ● SMOR A José Pereira Afonso ● SMOR H José Marcos da Cunha Pires ● SAJ A Álvaro de Jesus Inácio ● SAJ FZ Carlos Manuel da Conceição Ferreira ● 1SAR E José António Calado Mognat ● CAB TFD Salvador da Purificação Gomes de Sá ● CAB CM Eugénio Delmar Saraiva Barreiros.

FALECIDOS

● SMOR A REF António Narciso da Silva ● SMOR FZ DFA REF Pedro Sereno Batista ● SCH FZ DFA REF Gabriel do Nascimento Antão ● SCH SE REF José Augusto Almas Rosado ● SAJ L REF António Soares Nogueira ● 1SAR H REF Laurindo Antunes Ferreira ● CAB R REF Valdemar Gonçalves da Rocha ● CAB CE REF Júlio Luís Besouro Duarte ● CAB SEE REF Fernando José Palma ● CAB CM REF Diamantino Alves Martins ● 2MAR DFA RES António Manuel Lopes Monteiro ● 1GRT FZ PIV DFA REF José Clemente ● 1GRT Ampaibesso Figueira ● SUBCHEFE QPMM REF Alberto Ferreira Faria.

CONVÍVIOS

● Com o objetivo de se realizar um futuro encontro, solicita-se à guarnição do NRP *Cassiopeia* – Guiné 1970/72 contactar com: Gomes TM: 934 342 681, Boleto TM: 917 936 791, Oliveira TM: 962 712 027

● Para futuro convívio, solicita-se à guarnição de fevereiro de 1972 a novembro de 1974 do draga-minas *Ribeira Grande*, contactar com: Manuel Dinis Duarte de Almeida através do TM: 962 539 915.

INSCRIÇÕES ABERTAS 2012/13



Especialização em

Medicina Hiperbárica e Subaquática



Candidaturas

A candidatura deverá ser efetuada em www.fm.ul.pt/IFA, através do preenchimento do formulário online (<http://fm.academicos.ul.pt/cssnetfm>) até **26 de outubro de 2012**, e do envio nessa plataforma eletrónica do Curriculum Vitae, carta de candidatura com declaração de objetivos, fotocópias do certificado de habilitações e documentos de identificação.

Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa | Instituto de Formação Avançada
 Av. Prof. Egas Moniz 1649-028 Lisboa www.fm.ul.pt/IFA | instfa@fm.ul.pt
 Tel.: 21 798 51 07/49 | Fax: 21 798 51 50

Navios Hidrográficos

21. O NAVIO HIDROGRÁFICO JOÃO DE LISBOA

O *João de Lisboa*, o último navio construído no Arsenal da Marinha, em Lisboa, foi lançado à água em maio de 1936 e em outubro do ano seguinte aumentado ao Efetivo dos Navios da Armada como aviso de 2º classe, ficando a pertencer à classe *Pedro Nunes*.

A denominação *João de Lisboa* evoca o piloto da carreira da Índia a quem se deve o “Livro de Marinharia”, que inclui o “Atlas Geográfico Universal” com vinte mapas, compilado em meados do século XVI, e ainda o “Tratado de Agulha de Marear”.

O navio apresentava as seguintes características:

Deslocamento máximo	1217 toneladas
Comprimento (fora a fora)	70,5 metros
Boca	10 “
Calado máximo	3,1 “
Velocidade	16,5 nós

Possuía duas máquinas diesel MAN de 2.400 cavalos e tinha uma guarnição de 112 homens.

Enquanto aviso de 2ª classe, iniciou a sua atividade com um périplo de África, em viagem de instrução de guardas-marinhas. Efetuou várias comissões ao Extremo-Oriente. Na segunda comissão largou de Macau em maio de 1942, quando a II Guerra Mundial se intensificava, regressando a Lisboa pelo Pacífico, tendo sido assim o segundo navio de guerra português, depois do cruzador *São Gabriel* (1909-1911), a completar uma viagem de circum-navegação. Prestou serviço em todos os territórios ultramarinos portugueses, tendo a sua última comissão na Índia, Macau e Moçambique, prolongado-se por seis anos (1954-1960). Este tempo de ausência de Lisboa só seria excedido pelo aviso *Gonçalves Zarco* (1955-1964).

Em maio de 1961, o *João de Lisboa* foi classificado como navio hidrográfico passando a servir na Brigada Hidrográfica do Continente que, em dezembro desse ano, foi extinta e denominada Missão Hidrográfica do Continente e Ilhas Adjacentes.

Dispondo de melhores características e equipamento científico mais adequado para a realização de trabalhos de hidrografia relativamente ao seu antecessor, o Navio Hidrográfico *Salvador Correia* (2º), participou de 1961 a 1963 numa série de levantamentos hidrográficos na zona de Sesimbra a Setúbal, Alcácer do Sal, barras do Porto de Lisboa, Portimão, Ria de Faro – Olhão, ilhas de S. Jorge, Pico, Faial, Flores e Corvo nos Açores, Porto do Funchal e Praia Formosa na Madeira e ainda na atualização da barra do Rio Guadiana, da Baía de S. Lourenço na ilha de Santa Maria e em Angra do Heroísmo, na Ilha Terceira, concluindo assim as cartas do arquipélago açoriano.

Procedeu ainda ao levantamento da barra do porto de Aveiro e iniciou a atualização dos portos de Lisboa e de Viana do Castelo. O trabalho no porto de Lisboa teve especial importância na medida em que, para além da atualização dos planos hidrográficos considerados de muito interesse para a navegação, destinou-se a fornecer à Administração-Geral do Porto de Lisboa a informação de que necessitava para conhecer o regime

fisiográfico do Tejo, a fim de planejar obras tendentes ao desenvolvimento do porto.

Estes trabalhos permitiram obter o financiamento necessário com vista à aquisição de moderno equipamento científico necessário aos trabalhos de hidrografia. É o próprio Diretor do Instituto Hidrográfico, CMG José Parreira, que o afirma nas suas “Notas sobre o Instituto Hidrográfico. 1963”: *A colaboração a dar à Administração-Geral do Porto de Lisboa, como aquela que poderá ser dada, quando solicitada, à Administração-Geral dos Portos do Douro e Leixões, Serviços Hidráulicos, do Ministério das Obras Públicas e Junta Central dos Portos, do Ministério das Comunicações, está autorizada, por despacho de Sua Ex^a o Ministro da Marinha, como já foi referido nas Notas anteriores, e tem como contrapartida o pagamento do aparelho electrónico de referênciação HI-FIX, a ser montado no N. H. “João de Lisboa”. As duas primeiras entidades puseram já à disposição do Instituto as verbas da sua*

contribuição e, à medida que os trabalhos forem realizados, far-se-á o respectivo encontro de contas.

Em 1963, dava a Missão Hidrográfica do Continente e Ilhas Adjacentes por completado o levantamento hidrográfico do Porto e da Baía do Sado.

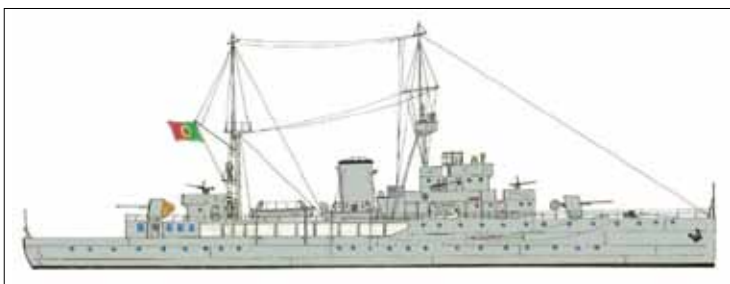
Até 1966 prestou apoio a numerosos trabalhos da Missão como os conducentes à produção da carta do Cabo de S. Vicente ao Guadiana, o levantamento hidrográfico do rio Tejo desde Vila Franca de Xira até ao Cabo Raso, os levantamentos oceânicos para a elaboração de cartas de roteamento, colheita de elementos para a atualização do Roteiro da Costa de Portugal Continental e ainda estudos para apoio de planos de farolagem e balizagem de diversos portos.

Pela sua elevada importância alguns destes trabalhos foram à época amplamente noticiados em vários órgãos de comunicação social. Tal foi o caso do jornal “Diário de Lisboa” na sua edição de 27 de abril de 1964, a propósito do levantamento hidrográfico do estuário do rio Tejo: O “*João de Lisboa*” largou, com a ligeireza e a elegância de um gasolina, da doca da Marinha, e fez-se de rumo rio acima até às alturas de Alverca. (...) Mas, afinal, depois de tantas andanças pelos mares das cinco partidas do Mundo, para que ia eu, em boa verdade, rio acima, naquele velho (mas hoje remoçado) navio da Armada, até às proximidades de Vila Franca de Xira? É que o Instituto Hidrográfico tivera a amabilidade de me convidar a assistir, in loco, a um importante trabalho que está a fazer-se e que é, quer pela sua vastidão quer pelos processos (electrónicos) que se adoptam, o primeiro que se leva a cabo em Portugal.

O assunto justificava, assim, o tranquilo passeio fluvial naquele navio, que foi sempre um modesto aviso para serviço ultramarino até se transformar naquilo que hoje é: um utilíssimo e bem equipado navio hidrográfico.

O N.H. *João de Lisboa* foi abatido ao Efetivo dos Navios da Armada em 30 de setembro de 1966, tendo sido substituído nas suas funções pelo N.H. *Afonso de Albuquerque*.

Colaboração do INSTITUTO HIDROGRÁFICO



Navios Hidrográficos

21. O NAVIO HIDROGRÁFICO JOÃO DE LISBOA

