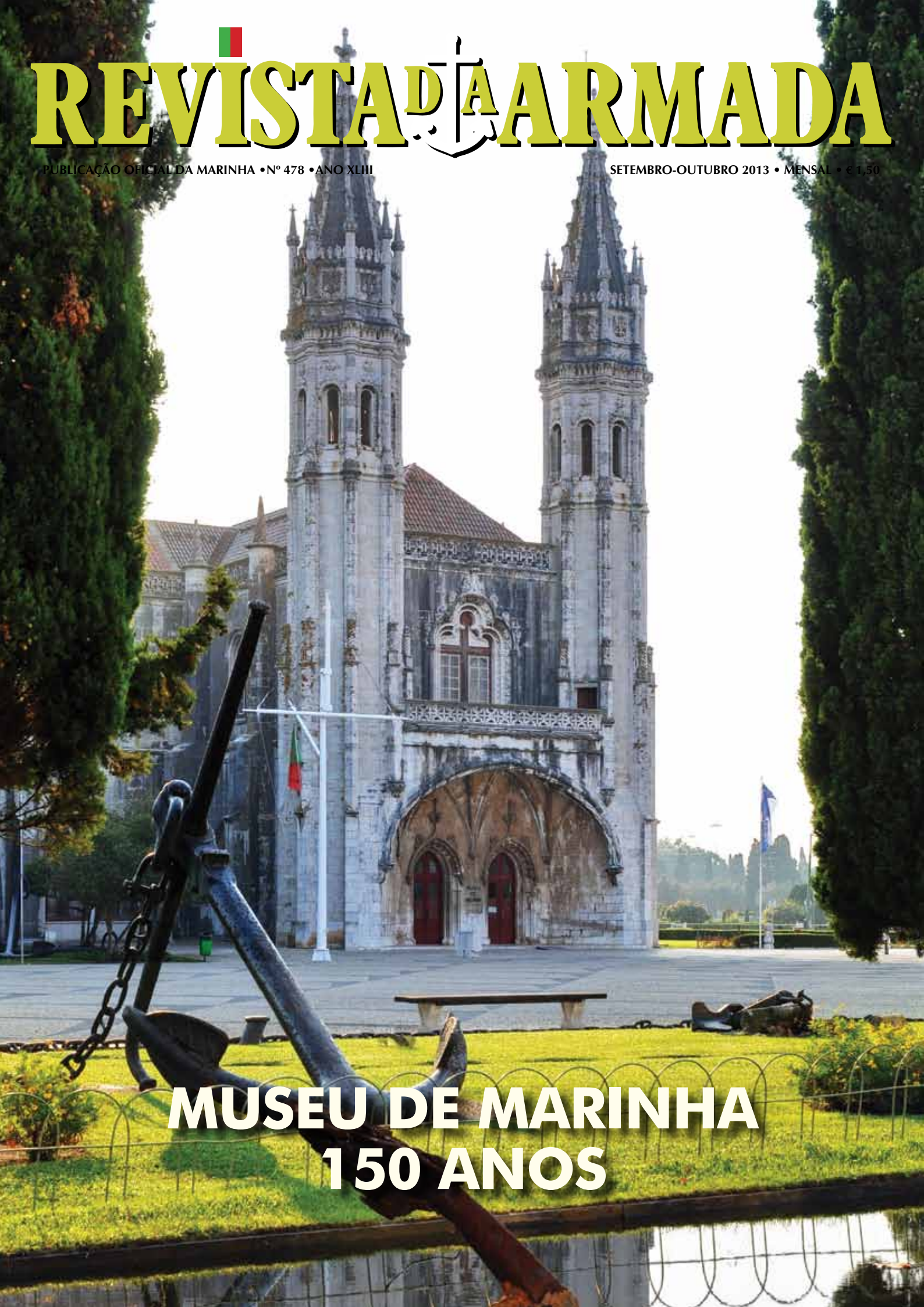




REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 478 • ANO XLIII

SETEMBRO-OUTUBRO 2013 • MENSAL • € 1,50

**MUSEU DE MARINHA
150 ANOS**

GARRETT McNAMARA CONDECORADO PELA MARINHA PORTUGUESA NO INSTITUTO HIDROGRÁFICO

Decorreu, dia 29 de julho, no Salão Pedro Nunes do Instituto Hidrográfico, a cerimónia de Imposição de condecoração com a Medalha Naval de Vasco da Gama ao Senhor Garrett McNamara, pelo Chefe do Estado-Maior da Armada.

Esta condecoração foi concedida como consequência de sua extraordinária carreira de praticante de surf, marcada por desempenhos de excelência, plenos de sucessos e de exemplo de disciplina, de perseverança, de sacrifício e elevado profissionalismo, contribuindo significativamente para a promoção e divulgação da Marinha e de Portugal.

No final da cerimónia Garrett McNamara agradeceu à Marinha Portuguesa e em especial ao Instituto Hidrográfico a colaboração prestada na previsão de ocorrência de ondas gigantes, sem a qual não teria alcançado o feito de ter surfado, a 1 de novembro de 2011, a onda gigante na praia do Norte.



Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 478 • Ano XLIII
Setembro-Outubro 2013

Diretor

CALM EMQ
 Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redação

CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redação

1TEN TSN - COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação

SCH L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Colaboradores Permanentes

CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão
 CFR FZ Luis 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
 revistaarmada.secretaria@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção

Smash Creative

Tiragem média mensal:

4500 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50

Revista anotada na ERC
 Depósito Legal nº 55737/92
 ISSN 0870-9343

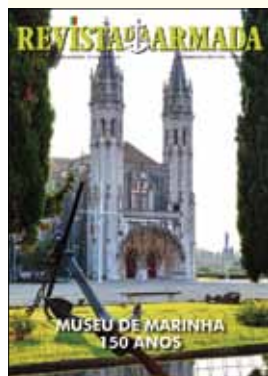


Foto
 SCH L Almeida
 de Carvalho

ANUNCIANTES:

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

SUMÁRIO



4

**A Marinha Portuguesa
 no apoio à visita do Presidente
 da República às Ilhas Selvagens**



18

**Museu de Marinha
 150 anos**



21

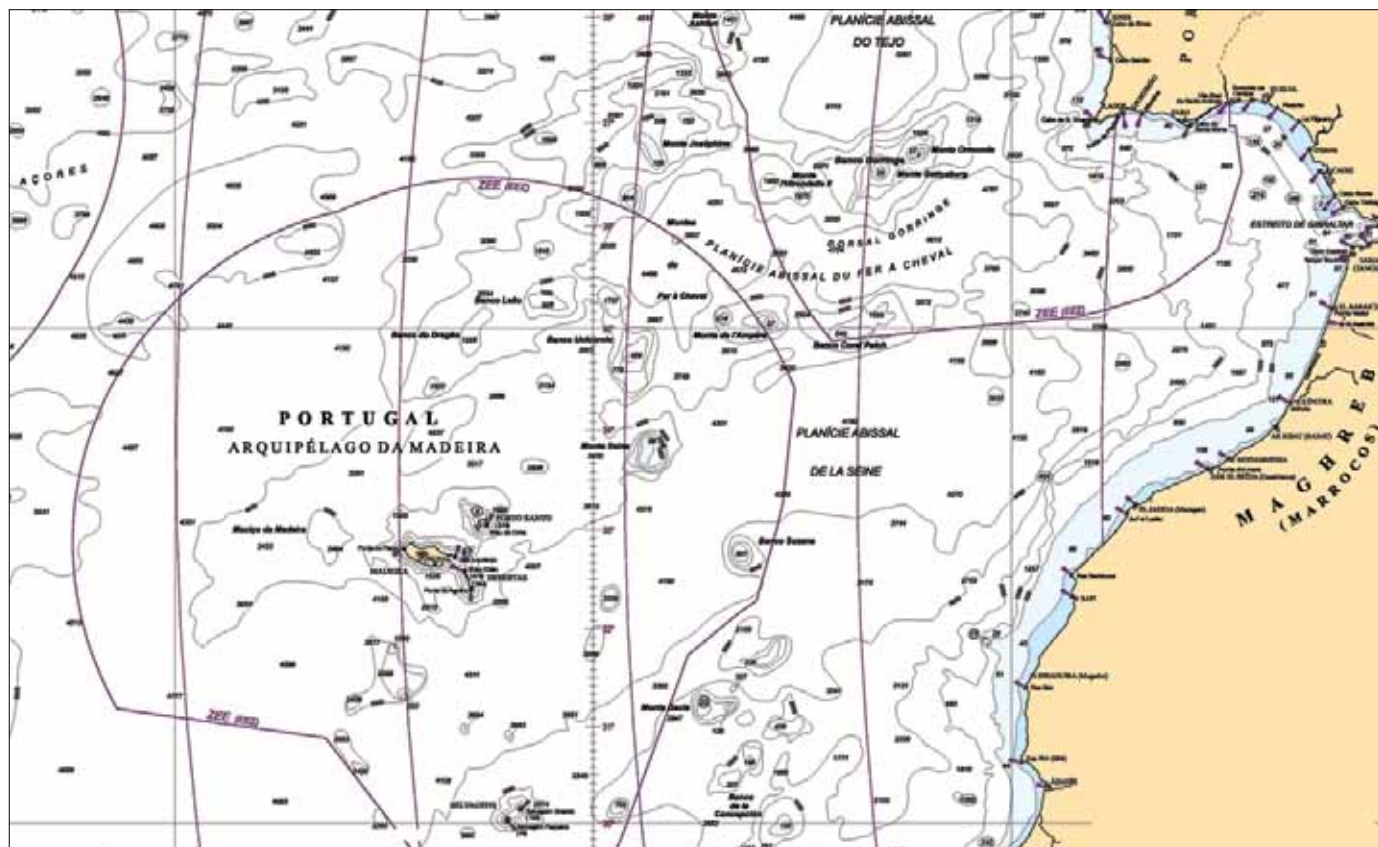
**Homenagem ao Comandante
 Saturnino Monteiro**



27

**"Cutty Sark".
 Barca "Ferreira"
 A Fénix Renascida**

GARRETT McNAMARA CONDECORADO PELA MARINHA PORTUGUESA NO INSTITUTO HIDROGRÁFICO	2
NRP ÁLVARES CABRAL NA OPERAÇÃO ATALANTA. CONCLUSÃO	6
SAIL DEN HELDER 2013. FESTIVAL NUM PAÍS DE MARINHEIROS	8
VIAGENS DE INSTRUÇÃO DA ESCOLA NAVAL - 2013	10
MBA AESE-IESE PASSA FIM DE SEMANA NA MARINHA / VISITA DOS ADIDOS MILITARES AO COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES	13
DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA	14
COMISSÃO CULTURAL DA MARINHA	24
VIGIA DA HISTÓRIA 58	26
SAÚDE PARA TODOS 7	30
NOVAS HISTÓRIAS DA BOTICA (27)	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIOS	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / NOTÍCIAS	34
100 ANOS SUBMARINOS EM PORTUGAL	CONTRACAPA



A Marinha Portuguesa no apoio à visita do Presidente da República às ilhas Selvagens

As Selvagens, situadas a cerca de 160 milhas náuticas a sul da ilha da Madeira, são constituídas por dois grupos de pequenas ilhas, das quais se destacam a Selvagem Grande, a Selvagem Pequena e o Ilhéu de Fora. A Reserva Natural das ilhas Selvagens foi criada em 1971, sendo uma das mais antigas Reservas Naturais de Portugal. Atualmente é a única reserva portuguesa galardoada com o Diploma Europeu do Conselho Europa. A sua criação fica a dever-se à necessidade de defender a avifauna marinha aí nidificante contra a intensa predação humana, que se intensificou sobremaneira com o aparecimento dum cada vez maior número de barcos de pesca a motor. A gestão desta Reserva está a cargo do Serviço do Parque Natural da Madeira, desde os fins de 1989, e a sua vigilância permanente, iniciada em 1976, é atualmente efetuada pelos elementos do Corpo de Vigilantes da Natureza (CVN).

Entre os dias 17 e 19 de julho de 2013, a Marinha Portuguesa apoiou a visita do Presidente da República, Professor Aníbal Cavaco Silva, às ilhas Selvagens. O objetivo desta viagem foi assinalar a importância científica, ambiental e estratégica deste subarquipélago e o quinquagésimo aniversário da primeira expedição científica a estas ilhas.

Para assegurar este apoio, foi ativada a TG 443.22, comandada pelo CFR Ricardo Freitas Braz, comandante do NRP Vasco da Gama. Integraram este grupo tarefa as seguintes unidades: o NRP Vasco da Gama (com helicóptero LYNX Mk95 embarcado), o NRP Via-

na do Castelo, o NRP Almirante Gago Coutinho, uma equipa de oito elementos da Unidade de Meios de Desembarque' (UMD) e uma equipa de seis mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores nº1 (DMS1).

O NRP Viana do Castelo largou da Base Naval de Lisboa a 14 de julho, tendo embarcados os elementos da UMD, os mergulhadores do DMS1, uma equipa da Rádio e Televisão de Portugal, técnicos da Portugal Telecom, funcionários da Casa Civil da Presidência da República e cerca de 7 toneladas de material essencial ao cumprimento da missão. Na manhã do dia 16 de julho, já na Selvagem Gran-

de, efetuou o desembarque de material e pessoal. Finalizada esta tarefa, iniciou o reconhecimento de área e fundeadouros, bem como a delimitação dos canais de desembarque a serem praticados durante os transbordos da comitiva, nas Selvagens Pequena e Grande, para garantir que estas ações decorressem em segurança.

O NRP Vasco da Gama iniciou o trânsito para o Arquipélago da Madeira a 15 de julho, com o Comandante Naval, VALM Monteiro Montenegro, embarcado, atracando no porto do Funchal na tarde de 17 julho para o embarque da comitiva e órgãos de comunicação social (OCS), que decorreu

durante essa tarde e noite. Cerca das 2330, o Presidente da República foi recebido a bordo pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), Almirante Saldanha Lopes, que de seguida o acompanhou até à ponte do navio onde assistiu à largada do porto do Funchal e observou o plano da navegação previsto.

Das diversas entidades que integraram a comitiva que acompanhou o Presidente da República nesta visita, destacam-se o Representante da República para o Região Autónoma da Madeira, Juiz Conselheiro Ireneu Cabral Barreto, o Presidente do Governo Regional da Madeira, Dr. Alberto João Jardim, e o Secretário de Estado do Mar, Comandante Manuel Pinto de Abreu.

Após um trânsito de cerca de 8 horas, o navio fundeou na manhã de 18 de julho a Sul da Selvagem Pequena, onde já se encontravam o NRP *Viana do Castelo* e o NRP *Almirante Gago Coutinho*. Pelas 0815 foi iniciado o transporte da comitiva e OCS para terra. O Presidente da República, passou pela ponte do navio, onde teve a oportunidade de observar a paisagem e acompanhar o desembarque de parte da comitiva para os botes da UMD, dirigindo-se de seguida para o portaló para desembarcar.

Terminada a visita à Selvagem Pequena, procedeu-se ao reembarque de toda a comitiva e OCS para o NRP *Almirante Gago Coutinho*. Este navio hidro-oceográfico da Marinha, a realizar um cruzeiro científico com a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC) desde 17 de junho, com o ROV "LUSO" embarcado, efetuou o trânsito para a Selvagem Grande, tendo o Presidente da República visitado o navio e assistido a um *briefing* da EMEPC sobre operação do ROV, onde foi descrita a sua aplicabilidade no âmbito dos trabalhos de fundamentação da proposta de extensão da plataforma continental e no estudo dos fundos oceânicos. Após o almoço a bordo foi efetuado um mergulho para demonstração das capacidades da operação com o ROV. A visita terminou na parte da tarde com todos os convidados a desembarcar para a ilha Selvagem Grande. Finaliza-

da esta etapa da visita, o NRP *Almirante Gago Coutinho* retomou a missão científica para a EMEPC.

as instalações de apoio aos vigilantes do parque, local onde pernitoou. Houve ainda oportunidade de fazer uma visita à casa da família Zino, de realizar uma conferência de imprensa para os OCS presentes e participar em direto no telejornal das 2000 da RTP1. Ao cair da noite, o Presidente da República ofereceu um jantar e pelas 2200 iniciou-se o reembarque para o NRP *Vasco da Gama* de parte da comitiva que não pernitoou na ilha.

Aos primeiros alvares do dia 19 de julho, a comitiva desembarcou para a Selvagem Grande, com o objetivo de acompanhar o Presidente da República na caminhada até ao planalto, local onde aguardava o helicóptero EH-101 da Força Aérea Portuguesa, que assegurou o transporte de regresso ao Funchal.

Concluída a visita do Presidente da República, as unidades do grupo tarefa iniciaram a retração. Cerca das 1100, finalizado o reembarque dos OCS, o NRP *Vasco da Gama* iniciou a viagem de regresso ao Funchal, onde atracou ao início da noite. Após ter concluído o embarque de pessoal e material, o NRP *Viana do Castelo* rumou igualmente ao porto do Funchal, atracando às primeiras horas do dia 20 de julho.

Durante o período, todos os transportes foram assegurados pela UMD, com o apoio do DMS1, com botes SAR³, prontos a atuar em caso de necessidade. O papel desempenhado por estes elementos do grupo tarefa foi essencial para o cumprimento do programa da visita e consequentemente para o sucesso desta missão.

Em mais uma visita de um Chefe de Estado às ilhas Selvagens, a Marinha cumpriu com brio e profissionalismo as tarefas que lhe foram confiadas.

Colaboração dos CTG 443.22
NRP *Viana do Castelo*
NRP *Almirante Gago Coutinho*



O Presidente da República a ser recebido a bordo do NRP *Vasco da Gama*.



O Presidente da República e o Almirante CEMA assistem à largada do Funchal.



O Comandante do NRP *Vasco da Gama* apresenta o plano de navegação para o trânsito até às ilhas Selvagens.



O Diretor do Parque Natural da Madeira a dar as boas vindas à ilha Selvagem Grande.

Fotos CAB A Cruz, NRP *Vasco da Gama*

Foto NRP *Viana do Castelo*

Notas

¹Embarcados no NRP *Viana do Castelo*

²Remotely Operated Vehicle

³Search And Rescue

NRP ÁLVARES CABRAL NA OPERAÇÃO ATALANTA

CONCLUSÃO

DE NOVO O DJIBOUTI

Após mais uma missão de patrulha, reconhecimento e dissuasão ao longo da costa este da Somália, a *Álvares Cabral* dirigiu-se para próximo porto de escala, o Djibouti, onde atracou no dia 5 de julho para proporcionar algum descanso à guarnição e reabastecer o navio com combustível, aguada e mantimentos.

Esta paragem permitiu ao Comandante da Força Naval da União Europeia (EU NAVFOR), Comodoro Novo Palma, no âmbito das suas funções, realizar visitas protocolares e apresentar cumprimentos a entidades locais e representantes diplomáticos e militares estrangeiros no Djibouti, e foi também a oportunidade para realizar a cerimónia militar de imposição da medalha da Operação ATALANTA. Nesta cerimónia, presidiada pelo Comodoro português e que contou com a presença de alguns convidados, foram agraciados os militares Portugueses da *Álvares Cabral*, o Estado-Maior da EU NAVFOR e militares estrangeiros destacados no Djibouti ao serviço da EU NAVFOR. Designada por "Common Security and Defence Policy Service Medal", a medalha é concedida pela UE a militares e civis integrados na EU NAVFOR, como reconhecimento pela participação na Operação ATALANTA.

Durante esta visita de porto, foi realizada mais uma iniciativa de *Local Maritime Capacity Building*, que teve a participação de 15 elementos da Marinha e da Guarda-Costeira do Djibouti. Como foi referido em artigos anteriores, estas ações de formação enquadram-se na estratégia da UE para a edificação das capacidades regionais no âmbito da segurança marítima, e neste caso concreto as instruções abordaram as áreas da navegação costeira e da emergência médica.

PATRULHA NO GOLFO DE ÁDEN

No dia 9 de julho largámos em direção às áreas de patrulha atribuídas no Corredor Internacional de Tráfego Recomendado (IRTC), no Golfo de Áden. Neste período, a *Álvares Cabral* marcou presença maioritariamente nesta área que reúne as melhores condições para a prática da pirataria, por ser uma zona que está abrigada dos fortes ventos da monção de sudoeste.

Para além da patrulha da área, continuaram a ser conduzidas atividades de recolha de informação junto a costa, com especial atenção às zonas dos campos piratas, através da utilização do nosso helicóptero em voos diários, com o objetivo de detetar indícios ou preparativos para largada de embarcações piratas.

No dia em que a *Álvares Cabral* completou 100 dias na área de operações, foram realizadas duas *Friendly Approaches* a *Dhows* de carga regionais, ao largo da costa norte da Somália. Para além do objetivo de recolha de informação, estas ações de abordagem "ami-



gável" permitem divulgar a presença das forças contra-pirataria, divulgar o contributo da Marinha Portuguesa e da UE no apoio à segurança na região e reforçar a relação de confiança entre as forças militares da EU NAVFOR e aqueles que, naquela zona, fazem do mar a sua profissão.

Antes de atracarmos no porto seguinte - Salalah, foi levada a cabo uma atividade de intercâmbio com a fragata chinesa CNS *Harbin*, integrada no Grupo de Tarefa de Escoltas Chineses 112 (ETG 112). No caso concreto, foi realizada uma troca de delegações, tendo embarcado na *Álvares Cabral* o Contra-almirante Yuan Yubai, Comandante da ETG112, e respetiva delegação, e em contrapartida uma delegação constituída por militares do Estado-Maior da EU NAVFOR e da *Álvares Cabral* deslocou-se ao navio chinês.

O KHAREEF EM SALALAH

Pela segunda vez nesta missão, atracamos no porto de Salalah, em Omã, porto comercial de grandes dimensões e que garante as condições necessárias para um adequado apoio logístico. Foi uma curta paragem, mas suficiente para abastecermos o navio para os próximos dias de mar na área de operações.

No artigo do mês de Junho, fizemos referência a um fenómeno climatérico, designado por *Khareef*, que ocorre no período de Junho a Setembro, colocando Salalah, nesta altura, no roteiro dos destinos a visitar na Península Arábica. Foi assim, com muito agrado, que voltámos a este porto e pudemos testemunhar e usufruir deste fenómeno, com temperaturas médias de 28°C, céu encoberto e um chuvisco constante, que contrastam com o calor sufocante que se faz sentir na restante Península Arábica.

A ÚLTIMA PATRULHA

No dia 21 de julho, largamos de Salalah, rumo a sul em direção ao IRTC, naquela que seria a nossa última navegação, como navio-almirante, na Operação ATALANTA. Os primeiros dias foram marcados por uma forte ondulação, desagradável para nós mas um aliado no combate à pirataria, pois condiciona severamente a saída de pequenas embarcações para o mar e não permite os ataques aos navios mercantes.

Após "vencer" o mar de sul no trânsito de Salalah para o IRTC, entramos no Golfo de Áden, e são retomadas as ações de patrulha nas áreas atribuídas, monitorizando e acompanhando a navegação mercante e mantendo as operações de recolha de informação na costa norte da Somália.

Nesta patrulha foi ainda cumprido um preenchido programa de interação no mar com diversas entidades e unidades navais, concretamente, o navio da marinha turca TCG GOKSU, navio-almirante da TF 151 das *Combined Maritime Forces*, o navio hospital da marinha chinesa PEACE ARK, o navio da marinha japonesa JNS AKEBONO, pertencen-

te à *Japanese Escort Division*, o CTF 508, comandante da *Standing NATO Maritime Group 1* e o navio da marinha sueca HSWMS CARL-SKRONA, da EU NAVFOR.

Terminada a patrulha, no dia 4 de agosto, atracamos no cais comercial do Djibouti, e dá-se início aos preparativos para a realização da cerimónia de entrega de comando da EU NAVFOR, que iria ocorrer no dia 6 de agosto.

O REGRESSO

A cerimónia de entrega de comando encerra o Comando Português da EU NAVFOR, é o fim da participação da *Álvares Cabral* na Operação ATALANTA e marca o início do último capítulo desta missão - o regresso a Portugal.

Como é habitual, a cerimónia decorreu a bordo do navio que cessa funções. A entrega de comando da EU NAVFOR, entre o Comodoro Novo Palma e o Comodoro Peter Lenselink, da Marinha Holandesa, foi presidida pelo Segundo-comandante do Comando Operacional da Operação ATALANTA, Contra-almirante, Jean Martens, e contou com a presença de diversas entidades militares e civis e representações dos navios que integravam a EU NAVFOR.

Pouco tempo depois do final da cerimónia, a *Álvares Cabral* "largou cabos" do cais comercial de Djibouti e iniciou o trânsito de regresso a Lisboa, ao longo de 14 dias, com paragem no porto da Catânia, na Sicília.

O rumo é o inverso, mas as águas são as mesmas. Como é habitual, a navegação no Mar Vermelho faz-se sob um intenso calor, o que não impede que se mantenham as rotinas de treino da guarnição, por forma a sustentar a proficiência e a prontidão, para que o navio seja empenhado em mais uma missão de índole operacional, desta feita no Mediterrâneo, de 11 a 19 de agosto, na operação de combate ao terrorismo e tráfico de armas de destruição maciça, conduzida pela NATO, denominada *Active Endeavour*.

Concluída mais uma travessia do mítico Canal do Suez, à chegada ao Mediterrâneo sentimos que a Europa está mais perto. As temperaturas do ar e da água baixam consideravelmente, melhorando de imediato as condições de trabalho de quem tem funções no exterior do navio e que nos últimos 4 meses, operou debaixo de um calor tórrido e elevadíssima humidade.

Com o Monte Etna em pano de fundo, no dia 14 de agosto atracamos no porto da Catânia, na Sicília, em mais uma indispensável paragem, para reabastecer o navio, e que foi aproveitada pela guarnição como a última oportunidade para adquirir as tradicionais lembranças para os familiares e amigos.

A missão já vai longa e os ponteiros do relógio teimam em não andar mais depressa. Após largada da Catânia, os últimos dias de mar são vividos com alguma ansiedade, mas atividade interna do navio prossegue até ao último dia de missão, pois é necessário preparar o programa protocolar da chegada.

No dia 21 de agosto, voltamos a navegar nas águas do Tejo, volvidos exatamente 5 meses depois de termos largado da Base Naval de Lisboa (BNL), no dia 21 de março. Com o navio a pairar próximo da Torre de Belém, o General CEMGFA, a Secretária de Estado Adjunta e da Defesa Nacional, o Almirante CEMA e o Vice-almirante Comandante Naval embarcaram com um largo número de jornalistas, para acompanhar o navio até ao seu cais de atracação na BNL. Nesta curta viagem, o General CEMGFA e a Secretária de



miliares e amigos, ninguém consegue esconder a emoção, o entusiasmo e a alegria do encontro, após este longo período de ausência.

COMENTÁRIO FINAL

A participação da fragata *Álvares Cabral* na Operação ATALANTA representou o contributo de Portugal, no âmbito da UE, no apoio às resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas sobre a pirataria no "Corno de África", por forma assegurar a proteção dos navios que transportam ajuda humanitária para a Somália e, simultaneamente, contribuir para a segurança marítima na região, combatendo a pirataria no Mar Vermelho, Golfo de Áden, Golfo de Omã e em toda a Bacia da Somália.

Ao longo de 4 meses, a *Álvares Cabral* foi o suporte à ação de comando do Comandante da EU NAVFOR, contribuiu para a proteção dos carregamentos e ajuda humanitária à Somália, patrulhou o Golfo de Áden, o Golfo de Omã, e uma parte considerável do Oceano Índico, efetuou reconhecimento e recolha de informação nos campos piratas, monitorizou as atividades de pesca ao largo da Somália, realizou ações de abordagem, deu formação a marinhas e guardas-costeiras regionais, prestou apoio médico e primeiros-socorros, mostrou a bandeira Portuguesa, divulgou a imagem de Portugal e da União Europeia e contribuiu para a segurança e liberdade da navegação em toda a região.

Na estatística, importa referir que nos 5 meses de missão foram navegadas 2.830 horas, o que corresponde a uma taxa de navegação de 77%, foram voadas 94 horas e percorridas 31.119 milhas.

Na 14ª rotação da Operação Atalanta, com Comando Português e com a *Álvares Cabral* como navio-almirante, não ocorreu nenhum ataque pirata com sucesso e foram garantidas as escoltas aos navios do Programa Alimentar Mundial, criando condições para que a ajuda chegasse ao povo da Somália de forma segura e regular, contribuindo para a sobrevivência de cerca de 1,5 milhões de somalis.

O cumprimento da missão só foi possível devido ao trabalho de toda a Marinha, que apoiou o navio de uma forma incansável e eficaz na fase de aprontamento e durante a presença na área de operações, numa região a mais de 7 mil milhas do território nacional. A todos que nos suportaram na retaguarda, deixamos o nosso reconhecimento por esse apoio.

Por último, uma palavra de apreço aos que nos acompanharam no Blog e nas Redes Sociais (Marinha Portuguesa e EU NAVFOR), enviando centenas de mensagens de apoio e incentivo que motivaram ainda mais toda a guarnição da *Álvares Cabral* para o cumprimento da missão.

Colaboração do COMANDO DO
NRP ÁLVARES CABRAL

Fotos TSAR FZ Pereira

Estado tiveram oportunidade de se dirigirem à guarnição, a quem transmitiram as boas-vindas e felicitações pelo cumprimento desta relevante missão.

Na chegada à bacia do Alfeite, saudada pela Banda da Armada e com o Cais de Honra emoldurado por larguíssimas centenas de fa-

SAIL DEN HELDER 2013

FESTIVAL NUM PAÍS DE MARINHEIROS

O Sail Den Helder 2013 tinha tudo para ser um excelente festival náutico, marco diferenciador do estio de 2013. Primeiro, pela razoável quantidade de veleiros que responderam à chamada dos responsáveis do certame; depois, pela localização geográfica, um histórico porto de mar com uma série de cais paralelos, o que permitia apreciar devidamente a armação vélica dos participantes; finalmente, pela própria natureza da calendarização, que associava o festival às comemorações dos 525 anos da Marinha holandesa. O problema foi mesmo a meteorologia, que se comportou bastante mal, reservando doses de frio e chuva, miúda mas intensa, para o previamente reservado fim-de-semana de 21 a 23 de Junho, factor que reduziria de forma drástica a afluência de pessoas.

FESTIVAL HÚMIDO E CINZENTO

Mantinha-se elevada a farsa. Talvez devido ao evento que ocorrera dias antes em Rouen, a Armada 2013. De resto, muitos dos veleiros ali presentes viriam a participar no Sail Den Helder, etapa intermédia para um outro certame de grande relevância, ou seja, a já consagrada Regata dos Grandes Veleiros, agendada este ano para os países escandinavos e bálticos. Por isso, não suscitou estranheza a predominância de navios do norte da Europa, havendo a destacar a Holanda, a França e a Rússia.

Napoleão Bonaparte, senhor dos Países Baixos, desde a invasão de 1795, achou por bem designar o então porto pesqueiro de Den Helder como a «Gibraltar do norte da Europa», reconhecendo-lhe uma inegável importância estratégica, entre o Canal da Mancha e o Mar do Norte, tendo para isso dotado o local com várias fortificações, hoje em dia relevantes atracções turísticas dessa cidade do norte da Holanda, onde está sedeadada a mais importante base naval do país.

No penúltimo fim-de-semana de Junho ali se juntaram vinte e cinco veleiros, 11 militares e 14 civis, para além de 12 outros navios, todos holandeses, designados pela

organização como «navios charters». Estes iam fazendo saídas regulares ao longo do dia, apinhados de passageiros, prontos a apreciar os esbeltos veleiros de três diferentes classes, maioritariamente classe A, ancorados nos múltiplos cais e molhes. Aproximavam-se deles, fazendo manobras ousadas nas águas que separavam os navios. Sentido de oportunidade à holandesa? Sem dúvida, neste caso, bem aplica-

mar, sonoridade marcada pelo acordeão, o baixo eléctrico e a voz do solista. Entre os transeuntes, destacavam-se os deficientes motores (já em Rouen se notara essa presença) e, claro, os inúmeros ciclistas das mais diversas faixas etárias.

DESFILE NÁUTICO E HONRAS MILITARES

Os navios foram chegando ao longo do dia 20, tendo ficado, desde logo, fundeados na designada Den Helder Roads, a «estrada marítima» que separa a cidade da ilha vizinha de Texel, misto de ilha natural e artificial com 16 mil habitantes. As reservas aquíferas de Texel garantiam o fornecimento da água para as naus e carracas que partiam para as Índias Orientais no período áureo da colonização holandesa. Era nesse canal que os navios aguardavam a chegada dos ventos de noroeste que lhes permitissem enfrentar o mar alto em busca das riquezas que fizeram da Holanda uma potência económica. Evocando, de certo modo, esses tempos, vistosas e bem conservadas escunas holandesas passeavam-se entre os veleiros para que os seus ocupantes os pudessem fotografar.

Para encerrar as comemorações dos 525 anos da Marinha holandesa e, de certa forma, dar início ao Sail Den Helder 2013, organizou-se um desfile náutico com a presença do rei holandês. O navio escolta espanhol *Juan Sebastian*

Del Cano, acabado de chegar de uma travessia transatlântica, como decano, faria as honras ao monarca com uma salva de 35 disparos. Outras 21 salvas seriam disparadas à entrada do porto de Den Helder, desta feita com direito a resposta. Bem ouvimos esses tiros, secos e curtos, criando manchas de fumo que se diluíam no intenso nevoeiro que dava aos navios um ar fantasmagórico. Apesar da importância do evento, nada de registo televisivo em directo.

Foi pena que o *Stad Amsterdam*, o veleiro que transportava o monarca, tivesse passado pela *Sagres* à proa, eliminando



Foto Marinha Holandesa

do. Quanto aos eventos complementares, temo que lhes tenham dado pouco destaque... Nesses três dias, foram raros os momentos em que me senti num festival marítimo. Vários factores terão contribuído para tal. Aponte-se o hostil factor climático, mas também o factor espaço temporal. O Sail Den Helder durou apenas três dias e não contou com qualquer nome sonante no cardápio dos espectáculos programados para os diversos palcos distribuídos pelo recinto. No mais pequeno, bem perto do navio escola português, coros e grupos de idosos, traje de marinheiro a rigor, interpretaram temas tradicionais ligados ao

parte do efeito produzido pela tripulação trajada a preceito e em sentido. Mesmo assim – saber-se-ia mais tarde – as honras prestadas, que incluíram três “vivas” ao rei holandês, foram imensamente apreciadas pelas mais altas autoridades holandesas e os embaixadores e adidos militares dos países representados no evento que os acompanhavam.

UM PATRIMÓNIO ASSUMIDO E ACARINHADO

Contrariamente ao que estava previsto no planeamento, a *Sagres* acabaria por ficar atracada na nova doca da base naval, não junto ao *Santa Maria Manuela*, antigo bacalhoeiro português, mas sim ao lado do *Sedov*, o maior veleiro do mundo, que viria a ser protagonista do primeiro e único incidente do evento, ao abalroar a nau alemã, *Lisa von Lubeck*, destroçando-lhe a proa e danificando seriamente o gupurés.

Mostravam também os seus atributos, nessa mostra principal, o navio escola brasileiro *Cisne Branco*, os «gigantes» *Dar Młodzieży* e *Mir*, rotineiros vencedores de regatas, e o sempre exuberante *Cuauthemoc*, onde se ouvia em permanência música em alto som.

Digamos que esta era a linha da frente do festival. Para completar a visita, havia que atravessar duas pontes levadiças e percorrer novo molhe, onde, de um lote de vários veleiros, se destacavam os ilustres e muito visitáveis *Gotheborg* (réplica de um navio sueco naufragado em finais do século XVII), e os franceses *Belem* (que transportava cacau do Brasil para a Europa) e *Etoile du Roi*, navio corsário vedeta de cinema já por diversas ocasiões.

Em toda a extensão do recinto deparávamos com barracas de comes e bebes onde, a troco de bilhetes pré-comprados, eram servidas salsichas, batatas fritas, pizzas e arenque cru, tudo com muita maionese, mostarda e ketchup. Raras eram as barracas com produtos alusivos ao festival, raros os artistas de rua e os vendedores ambulantes, como acontecera em Rouen. Havia a destacar a presença de plasmas gigantescos transmitindo vídeos promocionais da Marinha holandesa, que assim aproveitava para dar a conhecer as suas actividades, esperando certamente recrutar pessoal que engrossasse as suas fileiras.

Uma das características deste festival foi

a total ausência de filas para a entrada nos navios. No melhor dos três dias, quando a intempérie deu algumas tréguas, a *Sagres* registou 4 mil visitas, embora em todo o recinto não chegasse sequer a haver uma aglomeração digna de registo. Mesmo assim, esse foi o único dia em que o local assumiu um aspecto festivo.

De quando em vez, entre os visitantes, alguém dava a conhecer a sua origem lusa e o nosso embaixador em Haia teve o cuidado de fazer uma visita de carácter privado, até porque não fora programada qualquer cerimónia ou recepção oficial a bordo.

Nos estaleiros navais de Willemsoord, exemplarmente requalificados, agora como zona de lazer e pólo museológico, com

percorrer se alguma vez optarmos por fazer algo do género.

Foi na doca de Willemsoord, numa área assinalada por uma gigantesca roda de parque de diversões e uma tenda gigante, que se desenrolaram algumas das actividades paralelas, como o teatro de rua, tendo sido anulada, devido ao mau tempo, a tão aguardada corrida de barcos dragão. A festa das guarnições decorreu num dos hangares ali próximos, na denominada Katedral, mesmo por detrás do café restaurante Kade 60, um dos poucos locais com wi-fi gratuita.

Partiria da doca de Willemsoord a parada das guarnições que, ao longo de duas horas, percorreria as ruas dessa cidade de

58 mil habitantes, só que, desta vez, a habitual pompa dos marujos mexicanos foi totalmente ofuscada pelos batuques carnavalescos dos representantes do *Cisne Branco*, que cativaram a população local.

Com o cancelamento das corridas de barcos dragão, por mais estranho que pareça, primaram pela ausência as iniciativas de cariz desportivo no Sail Den Helder 2013.

SOL PARA A DESPEDIDA

Como se estivesse a zombar de todos nós, o astro-rei daria um ar da sua graça a meio da manhã de domingo, dia de partida, precisamente na altura em que os seguranças autorizavam a entrada das pessoas aglomeradas junto às duas pontes levadiças que davam acesso à base naval e respectivos cais. Também nesse dia houve desfile náutico no Den Helder Roads, desta feita presidido pelo Chefe de Estado-Maior da Armada holandês que seguia a bordo de um patrulhão novinho em folha.

Malgrado a meteorologia desfavorável, valeu a pena ter viajado tão a norte. Quan-

to mais não fosse para nos lembrarmos que também Portugal podia, devia, tinha a obrigação de assumir-se como um verdadeiro país de marinheiros, como se assume, na realidade, a Holanda. E contra factos não há argumentos.



Joaquim Magalhães de Castro,
Investigador da História da Expansão Portuguesa

Fotos:

Joaquim Magalhães de Castro.

N.R.

O autor não adopta o novo acordo ortográfico.



cafés, restaurantes, museus, passadiços e espaço de sobra para caminhadas, encontravam-se alinhados os veleiros de classe B, caso do sueco *Falken*, do polaco *Iskra*, ou do francês *Belle Poule*, todos pertencentes à Marinha dos respectivos países. Mais adiante, ao longo de um dos canais que atravessam Den Helder, dava gosto ver o amontoado de embarcações, veleiros ou não, qual delas a mais bonita, a mais arranjada, prova provada do empenho com que este povo do norte preserva as suas tradições marítimas. Podemos apontar-lhes muitos defeitos, mas neste capítulo temos tudo a aprender com eles; e um longo caminho a

CURSO "D. MARIA II" 1º ANO

A Sagres em Avilés

No âmbito da Viagem de Instrução dos Cadetes do 1º ano da Escola Naval, que decorreu entre 29 de julho e 9 de agosto de 2013, a Sagres visitou o porto espanhol de Avilés, nas Astúrias.

Nesta viagem, para além dos 43 cadetes do 1º ano do Curso "D. Maria II", embarcaram também 2 cadetes do 4º ano da classe de Médicos Navais do curso "Contra-almirante Leote do Rego", 2 cadetes do 2º ano da classe de Médicos Navais do curso "Contra-almirante Almeida Henriques" e 7 cadetes do 14º Curso de Formação de Oficiais do Serviço Técnico, perfazendo um total de 54 cadetes. Assim, com quase 200 pessoas a bordo (guarnição e cadetes), a Sagres teve como missão dar cumprimento aos requisitos de formação técnico-naval dos diversos cursos de Cadetes da Escola Naval embarcados e promover o apoio à política externa do Estado naquele porto no norte de Espanha.

Após largar da Base, no dia 29 de julho, com ventos do quadrante NW, o navio saiu a barra norte do porto de Lisboa a motor e com algum pano latino, iniciando a adaptação dos cadetes à vida de bordo, à organização do navio e à prática da navegação costeira através da triangulação de azimutes a faróis e pontos conspícuos em terra. Durante a primeira tirada, o navio rumou para norte ao longo da costa ocidental portuguesa, sempre com vento contra, não sendo assim possível a navegação à vela nos dois primeiros dias.

Na manhã do segundo dia, um encontro planeado com o *Creoula*, que saía do porto de Aveiro, permitiu aos navios cumprirem com as honras previstas na Ordenança do Serviço Naval, continuando a Sagres rumo a norte na sua navegação costeira, afastando-se de terra apenas ao final do dia para rumar ao Esquema de Separação de Tráfico (EST) de Finisterra.

Finalmente, ao terceiro dia de navegação, ao sair do EST e com ventos de WNW, foi possível navegar à vela e entrar no mar cantábrico (norte de Espanha) com todo o esplendor e orgulho que caracterizam a visão da Sagres engalanada e com as cruces de cristo bem visíveis no horizonte a anunciar a sua chegada.

No dia 2 de agosto pela manhã a Sagres entrou em Avilés, atracando a motor no cais no topo sul do porto, junto ao belo e moderno Centro Cultural Niemeyer. Aguardavam pela Sagres a Alcadesa de Avilés, Dña. Pilar Varela Díaz, o Comandante Naval de Gijón, CN D. Fernando Brinquis Crespo, o Comissário del Puerto em representação do Presidente de la Autoridad Portuaria de Avilés, o Conselheiro da Cultura do Ayuntamiento de Avilés, D. Ro-

man Devarez, o Director del Cecodet / UIM, D. Fermín Rodrigues Gutiérrez em representação do reitor da Universidade de Oviedo, um Pelotão de Veteranos da Marinha de Espanha e uma banda local que tocou os hinos de Portugal e Espanha.

Presentes à chegada estavam também alguns órgãos de comunicação social que difundiram a presença do navio contribuindo para uma boa divulgação desta deslocação do navio.

Esta visita da Sagres ao Porto de Avilés enquadrou-se com o "Avilés-UIM Festival de la Mar 2013" (AUFemar 2013), organizado pela Universidade de Oviedo - promotora da Universidade Itinerante do Mar (UIM), pelo Ayuntamiento de Avilés e pela Administração do Porto de Avilés, e cujo lema foi "Peninsu-



laridad, El desafío de formarse en la Mar". Para além da visita da Sagres, também o NTM *Creoula*, o navio-escola espanhol *Juan Sebastian de Elcano* e o veleiro espanhol da Escola de Náutica da Universidade do País Vasco - Saltillo marcaram presença neste festival.

Durante a estadia em Avilés, a Sagres e a sua guarnição participaram em diversas atividades culturais e protocolares, promovidas em cooperação pela Universidade de Oviedo e pelo Ayuntamiento de Avilés, sendo de destacar a inauguração da exposição de fotografias de D. Roberto Santandreu intitulada "Mar de Camões" - em exposição no Centro Niemeyer de Avilés - e a palestra intitulada "História, características e funções do NRP Sagres", proferida pelo comandante da Sagres, no âmbito dos eventos que decorreram entre 2 e 5 de agosto no Centro Niemeyer, subordinados ao tema "Mar e cultura. NRP Sagres". Destaca-se também a homenagem ao navio no salão nobre

do Ayuntamiento de Avilés, onde foi entregue pela Alcadesa uma placa alusiva a esta presença ao Comandante da Sagres e uma delegação da guarnição e cadetes.

Por outro lado, a presença do navio suscitou o interesse da população das Astúrias, tendo provocado bastante atenção mediática traduzida, como referido, em numerosas notícias em órgãos de comunicação social regionais e num número significativo de mais de 13.600 visitantes.

No dia 5 de agosto a Sagres largou do cais em Avilés. Ainda no interior do Porto, foi içado algum pano latino e as gáveas altas, brindando os que ao longo dos cais e molhes quiseram despedir-se da barca.

A segunda tirada desta viagem foi feita em grande parte a navegar à vela, aproveitando o vento norte característico da nossa costa, para navegar com todo o pano, o que consentiu antecipar a chegada à zona de Lisboa e permitir ao navio manter-se fundeado na última noite na baía de Cascais, entrando o navio de novo a barra norte na manhã do dia 9 de agosto, rumo ao Alfeite.

Na tirada Avilés-Lisboa embarcou o Professor Fermín Rodrigues, Diretor da Universidade Itinerante do Mar (UIM), projeto em que a Escola Naval é parceira juntamente com a Universidade do Porto e a Universidade de Oviedo, levando já o Professor Fermín 6 embarques no *Creoula*. Regista-se aqui um testemunho desta sua nova experiência:

Navegar en el NRP Sagres es una experiencia que al profano le despiértala conciencia marítima y al marino se la aviva. El Sagres es un navío para ir al fin del mundo, y volver. Leva cargas preciosas: la tradición más valiosa de Marinha, su centenario "talant de bien faire", y las ilusiones de los cadetes, para quienes es plataforma renovada de conocimiento y aventura.

Sagres entra en el siglo XXI para hacer frente al desafío constante de la formación en la mar, cada vez más necesaria para los jóvenes, y es una de las aportaciones de Portugal al imaginario marítimo de la humanidad navegante.

Es una grande honra navegar en el Sagres.

Fermín Rodríguez
Catedrático de Geografía
Universidad de Oviedo
Diretor da UIM

Colaboração do COMANDO DO
NRP SAGRES

CURSO "CALM ALMEIDA HENRIQUES" 2º ANO

No dia 2 de junho de 2013 o NRP *Sagres* largou da Base Naval de Lisboa, dando início à Viagem de Instrução dos cadetes do Curso "Contra-almirante Almeida Henriques".

Interrompida a atividade acadêmica, os 38 cadetes do 2º ano da Escola Naval, incluindo dois cadetes de Cabo Verde e um de Moçambique, embarcaram numa viagem de 32 dias rumo ao norte da Europa, efetuando escala nos portos de Rouen, em França, e de Den Helder, na Holanda.

Aos cadetes da Escola Naval juntaram-se 14 convidados de marinhas estrangeiras, oriundos de 13 países, designadamente, Angola, Argélia, Argentina, Brasil, Canadá, China, Espanha, França, Holanda, Marrocos, Polónia, Reino Unido e Turquia.

A bordo, os cadetes foram integrados no serviço de quartos à ponte, concorrendo a 3 grupos para as funções de Adjunto ao Oficial de Quarto à Ponte, Adjunto à Navegação, Adjunto à Companhia e Manobra. Adicionalmente, um quarto grupo desempenhou funções no âmbito da Navegação, sendo responsável pelo cálculo de pontos astronómicos (passagem meridiana e crepúsculos vespertino e matutino), pela elaboração e apresentação dos briefings diários de meteorologia e ao comando, e pela limpeza diária da coberta, refeitório e bar de cadetes.

Paralelamente às atividades inerentes ao serviço de escala, os cadetes participaram nos serviços nos mastros, assistiram a aulas sobre a organização de bordo, realizaram trabalhos individuais no âmbito dos respetivos cursos e analisaram casos práticos recorrendo ao Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar.

A primeira tirada terminou em 9 de junho, com a subida do rio Sena e a chegada em ambiente festivo a Rouen, onde desde logo se tomou evidente o significado e importância do NRP *Sagres* para a comunidade local. O navio tinha participado na penúltima edição do evento "L'Armada Rouen", realizada em 2003, sendo o seu regresso bastante ansiado e comemorado.



O festival náutico decorreu até 16 de junho, contando com a participação de cerca de 50 navios, tendo o NRP *Sagres* contabilizado um total de 69463 visitantes. Para além dos períodos de visitas, realizaram-se ainda duas refeições a bordo, uma refeição na vila de "La Mailleraye sur Seine", localidade designada como madrinha do navio durante o evento, um animado desfile de guarnições e um retemperador *cross* matinal. À margem dos eventos protocolares, os cadetes tiveram ainda oportunidade de conhecer a ci-

dade de Paris e as praias da Normandia.

O festival "L'Armada Rouen 2013" terminou com o desfile naval, no qual o NRP *Sagres* foi saudado por milhões de espectadores, dispostos entusiasticamente ao longo das margens do rio Sena, até à cidade portuária de "Le Havre".

A tirada até à Holanda foi curta. O NRP *Sagres*, juntamente com os outros navios participantes no festival "Sail Den Helder", fundeou na baía de "Den Helder" em 19 de junho e atracou no dia seguinte, após a realização da revista naval, durante a qual a guarnição ocupou postos de honras militares.

Durante o festival náutico holandês, o NRP *Sagres* recebeu 5048 visitantes, contando ainda com alguns eventos protocolares, nomeadamente, uma recepção na "Royal Netherlands Naval Academy" e um desfile de guarnições. Mais uma vez, os cadetes tiveram oportunidade de efetuar visitas culturais, destacando-se os núcleos museológicos de "Den Helder" e as cidades de Amesterdão e "Alkmaar".

O regresso a Lisboa, em 23 de junho, reservava a maior tirada da viagem. Os 11 dias de navegação proporcionaram, finalmente, uma percentagem maioritária de navegação à vela, e uma inerente maior frequência de fainas gerais de mastros, durante as quais os cadetes puderam, de forma constante, aperfeiçoar os seus conhecimentos de marinharia e comprovar o espírito de cooperação e de abnegação de todos os elementos de bordo.

Após ter fundeado em Cascais no dia 3 de julho, o NRP *Sagres* atracou na Base Naval de Lisboa na manhã de 4 de julho, contando com mais uma calorosa recepção à chegada, somando mais um porto estrangeiro nunca antes praticado, "Den Helder", encerrando novas histórias, e devolvendo à Escola Naval 38 cadetes melhor preparados para, no futuro, se tornarem oficiais.

CURSO "VALM MENDES CABEÇADAS JÚNIOR" 3º ANO

A viagem de instrução dos cadetes do 3º ano do Mestrado Integrado, da Escola Naval, curso "VALM José Mendes Cabeçadas Júnior", realizou-se no Arquipélago dos Açores com duração de um mês. Esta viagem de Instrução teve como objetivo proporcionar aos alunos a aplicação e o aperfeiçoamento dos conhecimentos técnico-navais e militares adquiridos durante o ano lectivo, considerando a sua adaptação à vida do mar.

Os cadetes foram divididos pelas duas corvetas em comissão naquele arquipélago, durante dois períodos distintos: o primeiro grupo realizou a viagem no N.R.P. *Jacinto Cândido* (corveta em fim de comissão), no período compreendido de 21 de junho a 12 de julho, tendo o segundo grupo realizado a viagem de 1 a 19 de julho no N.R.P. *João Roby* (corveta a iniciar a comissão).

Os primeiros dias de cada uma das viagens destinaram-se à adaptação da vida a bordo e à



organização dos navios Os cadetes participaram nos quartos à ponte, realizaram briefings diários ao comando e outros trabalhos em áreas específicas das respetivas classes.

O ponto alto desta viagem ocorreu durante a interação das duas corvetas em pleno oceano atlântico, durante dois dias, na qual os cadetes tiveram a oportunidade de pôr em prática as matérias de âmbito operacional aprendidas na Escola Naval. Apesar de apenas 48 horas de exercícios, o nível de exigência e a pressão sobre os cadetes foram elevados o que constituiu uma oportunidade única para o fortalecimento dos laços de camaradagem e entreajuda, fatores essenciais para o desenvolvimento do seu caráter como futuros oficiais da Marinha.

De salientar a oportunidade que os cadetes do "VALM José Mendes Cabeçadas Júnior" tiveram para conhecer vários portos do Arquipélago dos Açores (Ponta Delgada, Angra do Heroísmo e Praia da Vitória, Velas-São Jorge, São Roque e Horta), onde puderam disfrutar das maravilhosas paisagens e da simpatia da população, consolidando assim o sucesso de mais uma Viagem de Instrução, onde os objetivos foram atingidos de forma muito satisfatória.

CURSO "CALM LEOTTE DO REGO" 4º ANO

Os cadetes do 4º ano do curso "Contra-almirante Leotte do Rego" efetuaram, entre os dias um e dezasseis de abril, a sua última viagem de instrução, coincidindo com o exercício naval, INSTREX 01/13 (ITX13).

Os vinte e oito cadetes embarcaram nas fragatas N.R.P. *D. Francisco de Almeida* e N.R.P. *Bartolomeu Dias*, o que lhes permitiu pôr em prática as matérias apreendidas durante os últimos quatro anos na Escola Naval, principalmente no que respeita à tática e às operações navais.

Neste exercício naval, pela primeira vez presenciaram e participaram em tempo real em várias séries no âmbito da batalha interna e externa, com os navios em força naval, numa atuação muito próxima da realidade.

Os alunos iniciaram a sua viagem de instrução no dia um de abril, com a execução dos preparativos iniciais para a viagem. No segundo dia, de manhã, realizaram uma visita à Esquadilha de Helicópteros, a fim de conhecerem as capacidades operacionais das aeronaves orgânicas que operam a partir dos nossos meios navais de superfície. Na tarde do mesmo dia apresentaram-se a bordo nos navios, de modo a iniciarem o seu enquadramento e adaptação à vida de bordo. Entre os dias três e cinco de abril, decorreu o Foundation Training, no âmbito do qual os cadetes acompanharam e participaram num programa de treino de porto constituído por um conjunto de séries de preparação do exercício. No dia oito de manhã, ainda atracados, assistiram à reunião Pre-Sail Conference do exercício ITX13, que se realizou no Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval.

Os navios largaram da Base Naval de Lisboa, no dia oito à tarde, tendo fundeado em seguida no mar da Palha. As primeiras doze horas no fundeado foram aproveitadas para proporcionar aos alunos um conhecimento geral dos navios, quer no que diz respeito aos diferentes postos enumerados no seu cartão de detalhe e familiarização com a organização dos navios a navegar, quer no que se refere ao reconhecimento dos sistemas e equipamentos de bordo, o que permitiu a todos os alunos uma rápida e

adequada integração na vida de bordo.

Após a largada do fundeado, no dia nove, os navios iniciaram o programa seriado previsto para o ITX13, tendo sido realizadas diversas séries, com particular incidência nas manobras e evoluções, na área da marinharia e ainda em diversas séries táticas com alguma complexidade.

Durante toda a viagem de instrução os cadetes tiveram a possibilidade de adquirir e consolidar ensinamentos, nomeadamente através da prática de navegação em formatura, execução de

nharam as funções de adjunto às operações, observadores ao Supervisor do Centro de Operações e à compilação; já na Sala de Controlo da Plataforma, os cadetes das classes de Máquinas e de Armas e Electrónica desempenharam as funções de adjunto ao oficial de quarto.

Durante o ITX13 os cadetes da classe de Marinha planearam e acompanharam a execução de diversas séries táticas na ponte e no centro de operações, tendo, para isso, de decodificar e preparar as diversas mensagens correspondentes.

Diariamente prepararam e apresentaram o *briefing* ao comando do navio. Neste *briefing* os alunos abordaram aspectos da meteorologia, oceanografia e o seu impacto na missão; informações relativas a navios de interesse na área; avaliaram e retiraram lições identificadas dos exercícios realizados; apresentaram informação do que se iria realizar no dia seguinte; estado das comunicações e sistemas de informação; e ainda o estado da plataforma, a sustentação logística e o seu impacto para a missão.

Com o evoluir da viagem de instrução, os alunos foram-se integrando gradualmente nas equipas de bordo, ganharam confiança, e foram assumindo mais responsabilidades no desempenho das diversas funções, o que lhes permitiu planejar, desenvolver e desempenhar, sob a supervisão dos oficiais de quarto à ponte e às operações, tarefas relacionadas com a navegação costeira, navegação em companhia, manobra do navio e execução de procedimentos de emergência.

No dia dezasseis de abril, o exercício ITX13 terminou como as fragatas N.R.P. *D. Francisco de Almeida* e N.R.P. *Bartolomeu Dias* atracadas na Base Naval de Lisboa, com os vinte e oito cadetes cansados do regime intensivo das bordadas, nunca antes sujeitos, mas satisfeitos com tudo o que fizeram e aprenderam.

A viagem de instrução do curso "Contra-almirante Leotte do Rego", foi considerada por todos muito positiva, tendo os cadetes do quarto ano assimilado e posto em prática os conhecimentos teóricos adquiridos durante os últimos quatro anos. Os cadetes demonstraram confiança e determinação, estando agora ansiosos e cheios de vontade para atuar de forma autónoma.



manobras e evoluções, codificação e decodificação de sinais táticos, planeamento e execução de exercícios de defesa aérea, de superfície, e de sub superfície e em ações de projeção de força naval.

A viagem de instrução dos alunos finalistas tinha como objetivo, proporcionar aos alunos a prática e o aperfeiçoamento dos conhecimentos técnico-navais e militares. Para atingir esse fim, os cadetes desempenharam diversas funções na ponte dos navios, sempre sob o olhar atento do Oficial de Quarto à Ponte (OQP), onde desempenharam, em regime rotativo, as funções de cadete adjunto ao OQP, de cadete de serviço à navegação e de cadete adjunto à companhia; nos Centros de Operações, os cadetes da classe de Marinha e Fuzileiros desempe-



Colaboração da ESCOLA NAVAL

MBA AESE-TESE PASSA FIM DE SEMANA NA MARINHA

No fim-de-semana de 22 e 23 de junho realizou-se na Escola Naval um evento para os 30 alunos do XI *Executive Masters in Business Administration (MBA)* da AESE-IESE, uma das melhores *business schools* do mundo, associada à Universidade de Navarra.

O evento inseriu-se no programa do MBA AESE-IESE como atividade de fecho (*capstone*) deste mestrado de dois anos, tendo como tema central a “Liderança”.

Das várias ações efetuadas salientam-se as intervenções da Prof. Dra. Manuela Silva, administradora da EDP, e do Sr. José Luis Simões, presidente do conselho de administração da Luis Simões (LS), ambas dedicadas às suas experiências profissionais de reconhecido sucesso.

Por parte da Marinha foi realizada uma apresentação sobre a Escola Naval, pelos Contra-almirante Bastos Ribeiro e Capitão-de-fragata Cardoso da Silva e proferidas duas palestras pelos Contra-almirante Mendes Calado e Capitão-de-mar-e-guerra Sousa Pereira, explorando o tema da “Liderança e comando no mar”, tanto na vertente conceptual, como na vertente do comportamento humano.

O evento contou com uma visita muito apreciada pelos participantes à fragata mais moderna da Marinha, o NRP D. Francisco de Almeida, e com a execução de um exercício prático de liderança no simulador de navegação da Escola Naval.

Neste exercício, as equipas da AESE tomaram o comando de uma fragata da classe Vasco da Gama, para concretizar a missão de atracá-la na Base Naval de Lisboa, tendo para isso que navegar no rio Tejo, ultrapassando vários obstáculos, tudo num tempo máximo de 25 min.

A missão foi executada com grande entusiasmo pelas equipas de navegação da AESE e, no



XI MBA AESE-IESE na Escola Naval.



Visita ao NRP D. Francisco de Almeida.

final, foi notável o resultado da aprendizagem, não obstante as colisões e encalhes que se registaram...

Esta experiência prática permitiu assimilar cinco aspetos chave da liderança de uma mis-

são naval deste tipo, consideradas úteis e aplicáveis a qualquer iniciativa empresarial:

- A obrigatoriedade de haver um único líder a comandar a operação, (re)conhecido por todos os elementos do grupo;
- A vantagem das ordens transmitidas serem repetidas em voz alta pelos subordinados, para que o líder confirme que a instrução que deu foi bem interpretada pelo executor;
- A necessidade de haver disciplina, com apenas uma pessoa a falar de cada vez, e da comunicação ser clara, concisa e precisa;
- O enfoque no objetivo central, evitando desvios de atenção com questões que, embora interessantes, sejam irrelevantes para a missão;
- A identificação de riscos e a criação dos respetivos planos de mitigação.

A iniciativa contemplou também uma sessão desportiva conduzida pelo Centro de Educação Física da Armada e uma missa rezada pelo Capelão da Escola Naval, assim como uma sessão de teleconferência com antigos alunos do MBA, atualmente a viver em diferentes partes do mundo, fortalecendo o espírito de corpo deste grupo do XI MBA AESE-IESE.

Releva-se, por fim, a oportunidade que o evento proporcionou para a abertura da Marinha ao exterior, em linha com os objetivos estratégicos estabelecidos pelo Almirante CEMA na Diretiva de Política Naval de 2011, permitindo apresentar a utilidade e o valor da instituição a um grupo de pessoas de relevo na sociedade portuguesa e obtendo contrapartidas para a formação dos oficiais da Marinha nos prestigiados cursos ministrados pela AESE-IESE.



S. Silva Pinto
CFR ENA

VISITA DOS ADIDOS MILITARES AO COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES

Realizou-se no passado dia 19 de junho a visita dos adidos de defesa acreditados em Portugal ao Comando da Zona Marítima dos Açores (CZMA), inserida no programa de visitas destas entidades à Região Autónoma dos Açores.

A Delegação composta por 24 adidos oriundos de diversos países, foram recebidos pelo Comandante da Zona Marítima dos Açores, CALM Pires da Cunha, no Salão Nobre onde se procedeu à assinatura do Livro Protocolar.

No auditório do CZMA, receberam um *briefing* sobre a Marinha nos Açores, dado pelo CALM, visualizando o conceito de “duplo uso” da Marinha na sua vertente



te militar e Autoridade Marítima. Seguidamente visitaram o Centro de Busca e Salvamento Marítimo de Ponta Delgada (MRCC Delgada) onde tiveram oportunidade de visualizar as ferramentas utilizadas para a salvaguarda da vida humana no mar, e ainda as ex- instalações NATO de Ponta Delgada, vulgarmente conhecidas por POLNATO, e ao cais militar de Ponta Delgada.

A visita terminou com um almoço oferecido aos adidos e acompanhantes na residência oficial do CZMA, o Palácio de Sta. Rita, na Fajã de Baixo.



Colaboração do COMANDO DA ZONA MARÍTIMA DOS AÇORES



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA

SERVIDOR PORTUGAL NO MAR

Ensina a História que prosperidade e navios no mar foram sempre sinónimos na língua portuguesa; que época em que estamos alheados do mar é época de decadência¹.

Portugal dispõe, nas suas diversas vertentes, de um mar imenso, que se desenvolve em torno de três núcleos – Continente, Açores e Madeira – caracterizado por 14 051 km² de águas interiores, 50 960 km² de mar territorial e 1 660 456 km² de Zona Económica Exclusiva (ZEE), enquanto a área terrestre não ultrapassa os 92 764 km². Por seu turno, a totalidade do comprimento da linha de costa portuguesa, incluindo a dos arquipélagos atlânticos, ascende a 2447 quilómetros². Em reforço da reconhecida identidade marítima nacional, importa ainda sublinhar que Lisboa é, em todo o espaço europeu, a única capital atlântica, fator que terá pesado na decisão da União Europeia de aí sediar a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA).

Os números acima referidos colocam Portugal no vigésimo (20.º) lugar mundial no que respeita à extensão do mar sobre o qual dispõe de soberania e jurisdição, ao passo que em termos de área terrestre o país não vai além de uma desprezível centésima décima posição (110.ª). Esta situação, a vários títulos extraordinária, tenderá, dentro em breve, a tornar-se ainda mais paradigmática, na medida em que se aguarda desfecho favorável à reclamação apresentada por Portugal junto da Comissão dos Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. Com a previsível extensão da plataforma continental, a soberania e jurisdição portuguesas aplicar-se-ão, doravante, a uns formidáveis 3,8 milhões de quilómetros quadrados – cerca de 40 vezes a área terrestre – passando a existir continuidade de solo e subsolo soberanos entre o continente e as regiões autónomas da Madeira e dos Açores, que se estenderão, inclusivamente, muito para além daqueles arquipélagos, numa superfície próxima daquela que é ocupada por todos os países da Europa³.

Pelo facto de ter subscrito as convenções *Safety of Life at Sea* (SOLAS-1974) e *Search and Rescue* (SAR-1979), Portugal assumiu igualmente obrigações e responsabilidades no âmbito da busca e salvamento e salvaguarda da vida humana no mar, num espaço que abarca mais de 5,7 milhões de quilómetros quadrados. Esta *Search and Rescue Region* (SRR), vastíssima, que confina com áreas de responsabilidade análogas de países como Espanha, Marrocos, Senegal, França, Estados Unidos, Canadá e Reino Unido, é a segunda maior no Atlântico Norte, logo a seguir à dos Estados Unidos, e está entre as 15 maiores do mundo. A sua superfície excede em 62 vezes o território nacional, correspondendo, na prática, à área conjunta de toda a Europa, incluindo as grandes ilhas.

Muito embora não tenha, no presente, a correspondente expressão no Produto Interno Bruto (PIB) nacional, o mar encerra, todavia, um enorme potencial, cuja dinâmica se antevê crescente, perspetivando-se que possa contribuir, de forma decisiva, para a expansão e despontar de múltiplas atividades em benefício da economia portuguesa, presentemente anémica e em busca de um novo paradigma, mais tangível e sustentável. No entanto, para que a economia do mar se possa desenvolver na justa medida das legítimas aspirações e pergaminhos da tradição marítima portuguesa, torna-se fundamental dotar os setores por ela abrangidos de quadros normativos adequados e, sobretudo, isentos de ambiguidades, que contribuam para uma clarificação das competências dos diferentes agentes que nele atuam, com a finalidade de promover a segurança. Por seu turno, o (re)ordenamento do espaço marítimo nacional deve caracterizar-se, antes de mais, por uma evolução significativa em prol de maior flexibilidade e simplificação dos aspetos

de carácter administrativo, eliminando burocracias desnecessárias e demais entraves, condições sem as quais não se afigura viável captar os imprescindíveis investimentos, tanto nacionais como estrangeiros.

Os desideratos expostos passam, conforme refere a *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, recentemente colocada em discussão pública, pelo recriar de uma forte identidade marítima nacional, consentânea com a globalização em curso mas sem renegar os venerandos valores tradicionais, que devem ser preservados, de forma a constituírem a referência que norteia o processo de redireccionamento da nossa economia. Nesse sentido, urge dar



A ZEE nacional e o mar territorial português comparados com os países da Europa que ocupam a mesma área.

CFR Bessa Pacheco

corpo a uma nova dinâmica capaz de criar riqueza e gerar emprego, cumprindo, dessa forma, o desígnio de tornar a sociedade portuguesa mais próspera, justa e consciente

da sua relevância e, ao mesmo tempo, despojada de sentimentos de resignação e ressentimento. No fundo, a razão pela qual não podemos abdicar do nosso código genético intrínseco, que nos identifica como sociedade e como povo, prende-se com o facto de, sem ele, o país, as instituições e os cidadãos perderem, literalmente, o rumo.

Em sintonia com as legítimas aspirações no que respeita ao lugar que o mar deve ocupar na economia e na sociedade portuguesas, o *Relatório para o crescimento sustentável – uma visão pós-troika*, apresentado no final de 2012 pela Plataforma para o Crescimento Sustentável, veio propor cinco orientações de carácter vincadamente estratégico para que este possa, em definitivo, ser assumido como vetor indispensável ao desenvolvimento do nosso país:

- reorganizar, reestruturar e regular a economia do mar;
- criar uma marca distintiva ancorada na aproximação dos portugueses ao mar;
- reforçar o conhecimento, a ciência e a tecnologia e as competências na área do mar;
- estabelecer um novo modelo de financiamento e de governação do mar; e
- proteger os oceanos das consequências das alterações climáticas.

Em virtude do processo de globalização em curso, as oportunidades e desafios proporcionados pelo mar comportam também perigos e ameaças de ordem diversa – tanto no âmbito da *security* como no da *safety*⁴ – sendo que alguns deles não se encontram ainda perfeitamente identificados. Por conseguinte, se o aproveitamento pacífico do mar exige confiança, no atual estágio de evolução das sociedades esta só pode ser conferida pela presença contínua de meios e efetivos que exerçam a permanente ação do Estado, por forma a afixar um limiar de segurança moldado aos perigos e ameaças que, mais a mais, afetam o mundo globalizado em que vivemos.

De outro modo, se esses perigos e ameaças não forem devidamente acautelados, comportarão, mais cedo ou mais tarde, efeitos com consequências socioeconómicas perniciosas, que podem, no limite, colocar em causa o Estado de direito e as instituições nele alicerçadas e, consequentemente, a própria democracia, situação que as últimas décadas vieram demonstrar não ser fenómeno exclusivo de certas regiões e latitudes. Neste sentido, cumpre recordar que à criminalidade transnacional e aos tráficos de armas, de narcóticos e de seres humanos, vieram, entretanto, somar-se outras ameaças, tão imperceptíveis quanto nefastas, como a imigração ilegal, a pirataria marítima, o terrorismo, a proliferação de armas de destruição maciça,

MEIOS NAVAIS

MEIO	SAR Continente	Reserva SAR	SAR Açores	Madeira	Norte	Centro	Sul	Totais
Navio	1 Fragata, Corveta ou NPO*	1 Fragata, Corveta ou NPO*	1 Corveta	1 NPO* ou navio patrulha	1 NPO* ou navio patrulha	1 lancha de fiscalização	3 lanchas de fiscalização	9
Militares	161 72 38	161 72 38	72	38 33	38 33	8	24	502 280
Prontidão	2 horas	12 horas	2 horas	2 horas	2 horas	2 horas	Duas em 2 h Uma em 12h	-

* Navio patrulha oceânico.

a depredação dos recursos vivos e não vivos, a destruição dos *habitats* e a poluição do meio marinho.

Com a finalidade de concorrer para uma maior eficiência da ação do Estado no mar e, dessa forma, fazer face à multiplicidade de ameaças e perigos que se nos deparam, assim como assumir as responsabilidades SAR decorrentes das convenções internacionais subscritas por Portugal, o nosso país tem implementados, a título permanente, diversos dispositivos, que integram os mais variados meios e efetivos, militares e não militares. Muito embora disponham de competências distintas e autónomas, conferidas por legislação própria, a população portuguesa percebe os meios e efetivos que integram esses dispositivos como a componente mais próxima e visível da sua

Marinha, com a qual mantém laços de afetividade recíprocos. Com o objetivo de articular, de forma sinérgica, as entidades com autoridade e competências para atuar no espaço marítimo, foi criado, através do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, o Centro Nacional

Coordenador Marítimo (CNCM), organismo que tem por finalidade potenciar o desempenho no âmbito cooperativo. No entanto, a coordenação com entidades exteriores à Marinha e o apoio ao exercício do comando e controlo das forças e unidades navais, com missão atribuída, compete ao Centro de Operações Marítimas (COMAR), que também pode acolher elementos de autoridades civis e policiais, de forma flexível e dinâmica, em função da situação e da resposta operacional pretendida.

No sentido de materializar o seu compromisso irrevogável para com o Mar Português, o país conta, a título permanente – 24 horas por dia e 365 dias por ano – com diversos dispositivos, que agregam um vasto leque de meios e de recursos humanos em diferentes graus de prontidão, permitindo o exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e à Autoridade Marítima.

Relativamente aos meios na dependência do Comando Naval, cumpre registar que o respetivo empenhamento se traduz, a título permanente, em pelo menos 7 navios, que envolvem entre 280 a 500 militares. Muito embora a missão primária de dois destes navios seja a busca e salvamento (SAR), ambos são igualmente utilizados em ações no âmbito da vigilância, exercício da soberania do Estado no mar e fiscalização marítima.

Além dos mencionados navios e efetivos, o Comando Naval também tem na sua dependência mais de 160 fuzileiros e 5 mergulhadores, que se encontram, ininterruptamente, em elevado estado de prontidão, preparados para atuar, a qualquer hora do dia ou da noite, sempre que necessário,

num vasto conjunto de missões, como, de resto, frequentemente se verifica. Uma vez que a discrição é crucial para a sua ação e para a elevada taxa de sucesso que se regista nas inúmeras missões em que participam, muitas das vezes em cooperação com outras entidades e autoridades, os ecos dessas intervenções não chegam, por norma, ao conhecimento do público e dos *media*, salvo raras exceções.

Os referidos meios e efetivos do Comando Naval são utilizados, sobretudo, em missões de vigilância do espaço marítimo sob soberania e jurisdição nacional e em ações de busca e salvamento, além de participarem em ações de fiscalização marítima. Quando solicitado, colaboram com as forças e serviços de segurança como a Polícia Marítima (PM), a Polícia

Judiciária (PJ), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA) e a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), que detêm as competências específicas, em missões que visam combater il-

lícitos criminais como o narcotráfico, a imigração ilegal, os diferentes tipos de contrabando e os crimes económicos.

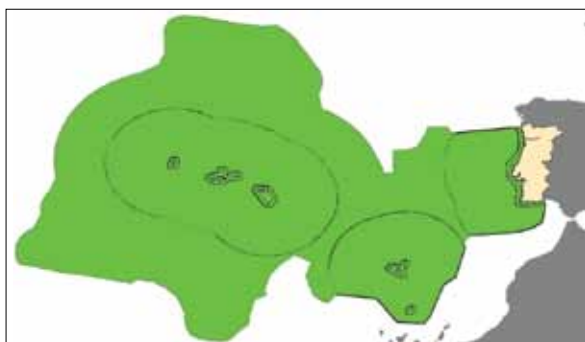
No sentido de potenciar sinergias e economias de escala, os meios que integram este dispositivo também colaboram ou exercem competências no quadro do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), em áreas como o combate à poluição do mar, a fiscalização marítima e o salvamento marítimo.

Importa sublinhar que estas ações contam, regularmente, e de acordo com cada situação, com a colaboração de diversas entidades, nomeadamente:

- A Força Aérea, que para o efeito tem em prontidão diversos meios aéreos, tanto no continente como nas regiões autónomas da Madeira e dos Açores;
- O Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), que através do Centro de Orientação de Doentes Urgentes no Mar (CODU-Mar) disponibiliza em permanência um serviço de aconselhamento médico a toda a comunidade marítima;
- A Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), através das corporações de bombeiros, com meios próprios, embarcações e

meios de salvamento atribuídos pela DGAM;

- As associações e organizações ligadas ao setor das atividades marítimas que, quando necessário, disponibilizam informações para apoio das operações de busca e salvamento marítimo;
- A Polícia de Segurança Pública (PSP), com tripulações em ambulâncias do INEM;
- A Cruz Vermelha Portuguesa, com ambulâncias e apoio médico;



O mar territorial, a ZEE e a área de extensão da plataforma portuguesa entretanto reclamada, por comparação com os países da Europa que ocupam idêntica área.



CRB/Besa/Pacheco

FUZILEIROS E MERGULHADORES

Força	Militares	Prontidão
Equipa da Polícia Naval	5	1 hora
Secção de Fuzileiros	14	1 hora
Grupo de combate do DAE	-	2 horas
Equipa de abordagem	5	4 horas
Pelotão de Fuzileiros	32	12 horas
Companhia de Fuzileiros	105	24 horas
Equipa de mergulhadores	5	2 horas
Total	166	-



MEIOS DA POLÍCIA MARÍTIMA

MEIOS	Norte	Centro	Sul	Açores	Madeira	Totais
Unidades Auxiliares de Marinha	3	8	3	-	-	14
Embarcações de alta velocidade	5	8	5	1	1	20
Semirrígidos	17	17	8	9	1	52
Rígidos	4	1	6	-	-	11
Botes	20	11	8	1	2	42
Motos de água	8	5	7	7	2	29
Embarcações aladoras de redes	4	2	1	1	-	8
Totais	61	52	38	19	6	176

- A Direção Geral de Saúde, com apoio médico e hospitalar;
- A Aeroportos e Navegação Aérea, EP (ANA); e
- A Guarda Nacional Republicana (GNR).

De forma complementar e sinérgica, no âmbito da estrutura operacional na dependência da Autoridade Marítima Nacional encontram-se outros três dispositivos que, em virtude da menor dimensão e autonomia dos respetivos meios, estes operam, por norma, nas zonas costeiras: o dispositivo da Polícia Marítima, que integra meios de vigilância e policiamento do mar territorial e águas interiores marítimas; o dispositivo adstrito ao Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), cujos meios de busca e salvamento marítimo se encontram localmente na dependência dos capitães dos portos; e o dispositivo consignado ao combate à poluição do mar.

Sendo um órgão de polícia criminal, a Polícia Marítima tem os seus 176 meios operacionais distribuídos geograficamente por cinco Comandos Regionais. São operados por



A SRR da responsabilidade de Portugal e as dos países com as quais confina.

164 efetivos atribuídos, a título permanente, ao serviço de piquete e fiscalização, contando com o apoio de 161 elementos que garantem os serviços de justiça, informações e logística.

Na dependência das 28 capitânias dos portos, que desempenham um papel fundamental na afirmação da autoridade do Estado nos espaços⁵ de jurisdição que lhes estão cometidos, estando, para o efeito, agrupadas em cinco Departamentos Marítimos (Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira), encontra-se a totalidade dos 42 meios operacionais do ISN. Estes meios são operados por um total de 80 efetivos e constituem o esteio das ações de socorro a náufragos, evacuações e apoio a embarcações sinistradas.

Além dos elencados, a Autoridade Marítima tem ainda implementado um terceiro dispositivo, vocacionado para ações de combate à poluição do mar. É constituído por seis centros operacionais disseminados pelo continente e regiões autónomas, contando com um total de três embarcações

concebidas e equipadas para lidar com essas situações, que são operadas por 12 efetivos.

Nesta conformidade, para o exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, os dispositivos em apreço contam com um total de 228 meios, entre diferentes tipos de navios e embarcações de capacidade diversa, que pela elevada prontidão estão aptos a responder a todas as situações, a qualquer hora do dia ou da noite. No seu conjunto, estes meios são operados por um total de efetivos, entre militares e não militares, que oscila entre os 860 e os 1100 profissionais, todos devidamente qualificados para o exercício das respetivas funções.

Em nossa opinião, esta é a única forma de, num espaço marítimo tão vasto, garantir o exercício credível da ação do Estado no mar, sob pena



Países da Europa que totalizam área idêntica à da SRR Portugal.

CFR Bessa Pacheco

de, não o fazendo, Portugal abdicar, em benefício de terceiros, de uma parte considerável da sua soberania e, sobretudo, desaproveitar a privilegiada

localização geoestratégica de que beneficia, em cujo mar conflui uma parte substancial das principais rotas de navegação internacionais. Com efeito, cerca de 53% do comércio externo da União Europeia transita por águas sob jurisdição portuguesa, com a particularidade de 70% das nossas importações serem feitas por via marítima, incluindo a totalidade do petróleo e dois terços do gás natural consumidos em Portugal. De acordo com o boletim recentemente publicado pelo Eurostat, mais de 90% do volume das exportações nacionais para fora do espaço europeu é feito por via marítima, representando 78 % do valor total⁶.

Em virtude de representarem fatores de risco acrescido para a economia nacional, esta dependência do transporte marítimo obriga a uma maior vigilância e ação do Estado no mar, no sentido de acautelar e minimizar todo o tipo de incidentes e ameaças, uma vez que é na faixa litoral que se desenvolvem as principais atividades económicas, responsáveis por uma

MEIOS DO INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

Capacidade	Tipos de meios	DM Norte	DM Centro	DM Sul	DM Açores	DM Madeira	Totais
Grande capacidade	Unidades Auxiliares de Marinha	5	3	2	2	1	13
Média capacidade	Semirrígidos	9	7	5	4	1	26
Pequena capacidade	Unidades Auxiliares de Marinha	-	1	1	-	-	2
	Semirrígidos	1	2	1	-	2	6
Zonas abrigadas	Botes	13	5	1	4	2	25
	Motos de água	3	5	4	-	-	12
Totais		31	23	14	10	6	84



parte significativa do PIB nacional, e onde reside cerca de 70% da população portuguesa.

As negociações recentemente encetadas entre a União Europeia e os Estados Unidos, visando criar a Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (PTCI), constituem uma excelente notícia para Portugal, na medida em que pode transformar a nossa tradicional condição periférica numa nova centralidade no Atlântico Norte. A tornar-se realidade, será a maior zona de comércio livre do mundo – bloco que em conjunto agrega mais de 800 milhões de consumidores com elevado poder de compra, responsável por metade da riqueza mundial e um terço do comércio global – e que encerra enorme potencial, tanto no incremento das trocas comerciais como no aflorar de novas atividades, das quais resultarão, certamente, crescimento económico e, sobretudo, criação de emprego, atualmente o maior flagelo que assola a Europa, com especial enfoque para Portugal, que detém a quinta taxa mais elevada, tendencialmente crescente até que se invertam os principais indicadores macroeconómicos.

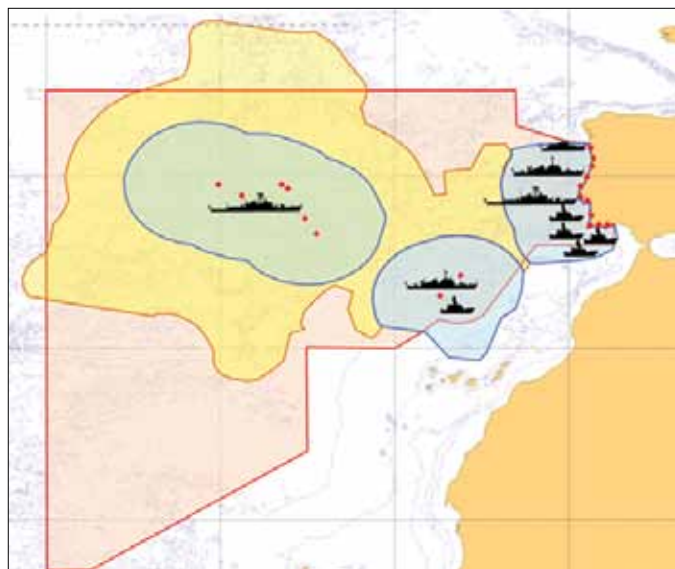
Apesar dos benefícios que podem advir da criação da PTCI, é preciso ter igualmente em conta os desafios resultantes da evolução tecnológica e do conhecimento científico.

Na realidade, estamos em crer que não se trata de um aspeto de somenos importância, a começar por eventuais tentativas de ingerência nos espaços marítimos sob soberania nacional, que devem raiar logo que estejam identificados os recursos existentes no subsolo marinho e tecnologicamente viabilizada a sua exploração. É também neste contexto que os submarinos assumem um papel francamente dissuasor, sendo importante relembrar o interesse da comunidade científica internacional na ZEE portuguesa, designadamente, nos bancos, montes submarinos e fontes hidrotermais, com o reiterado pedido de autorização para navios oceanográficos efetuarem cruzeiros de investigação. No período compreendido entre 2001 e 2012, estes navios realizaram 317 campanhas num total de 6856 dias na área, a que corresponde uma média anual de 26 navios e 517 dias de investigação⁷. Na sua maioria, são oriundos da Alemanha, França, Espanha, Reino Unido, Estados Unidos e Holanda, muito embora o interesse se estenda também a navios de países como a Rússia, a Letónia, a Dinamarca, a Itália, a Noruega, o Canadá e a Argentina.

Resta acrescentar que na presente conjuntura, marcada por fortes constrangimentos orçamentais, também se encontram latentes as condições que favorecem o aparecimento de “soluções mágicas”, que sem dificuldades se propõem resolver os graves problemas estruturais e financeiros que nos afligem. Em qualquer dos casos, se os aspetos fundamentais a preservar não forem devidamente acautelados, nomeadamente os meios imprescindíveis ao exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e à Autoridade Marítima, no longo prazo teremos a lamentar o cerceamento da autoridade do Estado e o acanhamento da nossa soberania. Nessa situação, o país ver-se-ia impossibilitado de fazer face aos desafios crescentes com que o irreversível processo de globalização tenderá a confrontar-nos, fomentando maiores stigmas e desalento nos Portugueses relativamente às suas elites e instituições. A tornar-se realidade, tal facto constituiria um sério revés nos direitos e expectativas que coletivamente

depositamos na exploração dos recursos que se encontram submersos no vasto Mar Português, na sua esmagadora maioria desconhecidos, concorrendo, de sobremaneira, para hipotecar o futuro de um sem número de gerações. Comparados ao navio que enfrenta uma tempestade, o país e a sociedade carecem igualmente de um rumo – onde queremos estar e o que pretendemos alcançar coletivamente no prazo de duas décadas – que uma vez definido não deve ser posto em causa ao assomo dos primeiros constrangimentos, sempre muitos, diversos e em contínua evolução no mundo globalizado.

ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB SOBERANIA, JURISDIÇÃO E DE RESPONSABILIDADE NACIONAL



- Área de responsabilidade SAR (5,7 milhões de km²)
- Zona Económica Exclusiva (1,7 milhões de km²)
- Extensão da Plataforma Continental (2,1 milhões de km²)
- Capitânias dos Portos (Um total de 28, sendo 20 no continente e 8 nas regiões autónomas)
- Localização geográfica dos diferentes meios operacionais

DISPOSITIVOS

Vinculação geográfica das unidades, forças, meios e efetivos, que no quadro das respetivas competências operam de forma sinérgica e autónoma. Em distintos estados de prontidão, constituem a resposta global de toda a Marinha no âmbito da defesa, da segurança e da autoridade do Estado no mar, visando a salvaguarda de pessoas e bens.

Por tudo isto, e antecipando a previsível extensão da plataforma continental portuguesa e a verosímil criação do espaço de comércio livre entre a Europa e os Estados Unidos, devem, em nosso entender, ser envidados todos os esforços no sentido de acautelar os interesses estratégicos de Portugal, dotando a Marinha, na exata medida das efetivas disponibilidades financeiras do país, com os meios de que os seus dispositivos há muito carecem para melhor exercer as respetivas competências e cumprir com as missões que lhes são confiadas, contribuindo, assim, para que o mar se afirme como verdadeiro desígnio nacional. Ao atuar na salvaguarda dos recursos estratégicos nacionais e garantir a vigilância da fronteira ocidental da Europa, os meios e os efetivos que dão corpo aos mencionados dispositivos tornam Portugal um ator mais credível, concorrendo para a afirmação do nosso país no complexo quadro internacional.

António Manuel Gonçalves
CFR
Membro do CINAV

Notas

- ¹ Comandante Serra Brandão (1958).
- ² Valor obtido com base na escala de compilação 1:25 000.
- ³ Os dados apresentados no que respeita às áreas e comprimento da linha de costa encontram-se em Bessa Pacheco, *Medidas da Terra e do Mar* (2013), submetido para publicação.

⁴ Pelo facto de, na terminologia corrente, a língua portuguesa não comportar vocábulos que permitam distinguir, de forma inequívoca, as duas vertentes em que se desenvolve a segurança no mar, por norma recorre-se à nomenclatura inglesa. Ao termo *safety* (salvaguarda) encontra-se conotada a segurança no que respeita à proteção contra ameaças não intencionais, designadamente, a salvaguarda da vida humana no mar, a assistência a banhistas, a segurança da navegação, o assinalamento e o posicionamento marítimo, a proteção ambiental, etc. Em complemento, ao termo *security* (seguridade) encontram-se associadas as ameaças ou perigos de caráter vincadamente intencional, como os roubos, os atentados, os tráficos, a pirataria marítima, etc..

⁵ Estes espaços de jurisdição são tridimensionais e incluem a superfície, a coluna de água e o leito marinho.

⁶ Isabelle Collet, Eurostat, *Statistics in Focus – Economic ebb and flow in maritime sectors*, maio de 2013.

⁷ Anuário Estatístico da Marinha, 2001-2012.

⁸ Fernando Pessoa (1888-1935).

⁹ Luís de Camões (1524-1580).

¹⁰ D. Francisco de Almeida (1450-1510).

¹¹ Miguel de Unamuno y Jugo (1864-1936).



MUSEU DE MARINHA

150 ANOS

Em 22 de julho de 2013 completaram-se cento e cinquenta anos da promulgação do decreto de D. Luís que criou o Museu de Marinha. A efeméride foi assinalada com um conjunto de atividades, que culminou com a inauguração da exposição «Museu de Marinha – 150 anos», a qual contou com a presença do Almirante CEMA.

A evocação deste aniversário começou com um concerto, pela Banda da Armada, no pátio fronteiro ao Museu de Marinha. Mais uma vez, a nossa Banda proporcionou um espetáculo de elevado nível musical, atraindo muitos daqueles que passeavam por Belém e que se juntaram aos convidados oficiais.

Após o concerto, decorreu na entrada do Museu a Sessão Solene comemorativa do sesquicentenário do Museu de Marinha. Esta iniciou-se com o descerramento, pelo Almirante CEMA, de uma placa alusiva à efeméride. Seguiu-se a evocação da data, pelo CALM Bossa Dionísio, Diretor da Comissão Cultural da Marinha, seguida de uma breve apresentação da exposição «Museu de Marinha – 150 anos» pelo CFR Costa Canas, Diretor do Museu de Marinha. A Sessão Solene foi concluída com a entrega ao Museu de Marinha da *Medalha Naval de Vasco da Gama*. Seguiu-se a visita à exposição, patente na Sala D. Luís, guiada pelo respetivo comissário, CTEN Rosário Guerreiro.

As comemorações dos cento e cinquenta anos do Museu de Marinha não se esgotam nesta sessão solene. Ao longo deste ano de aniversário foram planeadas diversas atividades, das quais se destacam:

O projeto «O Museu de Marinha faz anos», dirigido à comunidade escolar. Os alunos das escolas aderentes realizaram trabalhos relacionados com o Museu. Esses trabalhos foram expostos no Pavilhão das Galeotas;

Organização de um desafio fotográfico intitulado «Museu de Marinha: Novas Perspetivas / Outros Olhares», dirigido aos seus visitantes. Cada participante deveria apresentar quatro fotografias enquadráveis nos seguintes temas: materiais, cor, perspetiva e símbolos. As fotografias foram avaliadas por um júri que integrava fotógrafos profissionais. Aquelas a que foram atribuídos prémios, ou menções honrosas, foram expostas no Pavilhão das Galeotas;

A realização entre 8 e 15 de setembro do Congresso Internacional dos Museus Marítimos. A candidatura de Portugal à organização deste congresso, neste ano especial

Além das atividades concretizadas por iniciativa do próprio Museu de Marinha, ocorreram outras organizadas por instituições com ligação especial ao Museu:

No fim-de-semana de 20 e 21 de julho realizou-se a regata comemorativa dos 150 anos do Museu de Marinha organizada pela Marinha do Tejo com a colaboração da Associação Naval de Lisboa. Entre as atividades levadas a cabo merece destaque o passeio, no dia 20, em embarcações típicas do estuário do Tejo, para convidados do Museu de Marinha, seguida de um convívio, nas instalações da Associação Naval de Lisboa, que envolveu todos os participantes no passeio. No dia 21 realizou-se a regata, com um percurso entre a Torre de Belém e o Parque das Nações;

No dia 20 de julho, o Grupo de Amigos do Museu de Marinha, com apoio de alguns clubes de automóveis antigos, proporcionou um encontro de veículos clássicos, no pátio fronteiro ao Museu de Marinha. Participaram mais de cinquenta veículos, incluindo algumas motos. Em simultâneo foi proporcionado o sobrevoo do Museu de Marinha por quatro aviões antigos;

No próprio dia do aniversário, e também por iniciativa do Grupo de Amigos do Museu de Marinha, realizou-se o lançamento de 150 balões no Rossio;

Ainda por iniciativa do Grupo de Amigos do Museu de Marinha realizaram-se, no dia 27 de julho, dois concertos no Pavilhão das Galeotas, pelas Bandas Filarmónicas do Barreiro e de Talaíde.

Exposição «Museu de Marinha 150 Anos»

Contar cento e cinquenta anos de história em pouco mais de cento e cinquenta metros quadrados é tarefa gigantesca. Neste pequeno espaço conta-se uma das muitas histórias possíveis do Museu de Marinha. Isto porque a história desta instituição foi sendo escrita ao longo destes cento e cinquenta anos e está inscrita em diversos lugares. Além disso, seria redutor trazer aqui apenas o passado do Museu de Marinha. Uma história não termina no dia em que se evoca uma data particular. Ela continua a ser construída dia a dia, isto é, no presente. Faz todo o sentido trazer para esta exposição que evoca estes



Logotipo dos 150 anos do Museu de Marinha.

para o Museu de Marinha, foi apresentada no congresso de 2011, pelo então diretor do Museu de Marinha, CALM Bossa Dionísio, que assumiu a presidência da Comissão Organizadora. O congresso é organizado



Concerto pela Banda da Armada.

em conjunto com a Câmara Municipal de Cascais, que detém o Museu do Mar. Estão previstos diversos eventos no Museu de Marinha e na fragata *D. Fernando II e Glória*, pólo deste Museu.

cento e cinquenta anos, também aquilo que é o Museu na atualidade, mostrando igualmente aquilo que se deseja para um futuro próximo.

Mas comecemos pela história. Onde se podem encontrar traços dessa história já secular? Certamente que um dos principais lugares onde se podem encontrar esses traços é na própria exposição permanente deste Museu. As peças em exibição foram sendo incorporadas ao longo da vida do mesmo. Esse facto colocou logo uma primeira grande dúvida, quando se pensou na organização da exposição: será que valeria a pena estar a retirar muitas peças da exposição permanente, sendo que ela própria conta também a história destes cento e cinquenta anos, para as reunir num determinado local e contar essa história de um modo diferente? A opção seguida foi colocar nesta exposição, dedicada a evocar este aniversário especial, um número mínimo de peças daquelas que são exibidas permanentemente.

Qualquer museu nacional digno desse nome exibe apenas uma percentagem bastante reduzida do seu espólio. O Museu de Marinha não é exceção. A maior parte do seu espólio não está normalmente exposto, encontrando-se nas reservas. Em termos de peças, a aposta para esta exposição passou mais pela exibição de diversas preciosidades, que geralmente não estão disponíveis para o público, nomeadamente fotografias, livros antigos, alguns deles manuscritos, ou cartografia.

A história do Museu de Marinha passa igualmente pelos locais onde o mesmo esteve instalado. Quando D. Luís criou o Museu de Marinha estava a pensar num museu integrado na Escola Naval. Esta escola por sua vez funcionava junto à Sala do Risco, do Arsenal de Marinha. Seria um museu destinado a ir constituindo uma coleção de objetos valiosos do passado, coleção essa que teria fins essencialmente didáticos, destinada a transmitir aos alunos daquela escola uma série de informações que lhes permitiam apreender e integrar um conjunto de princípios e de valores que esse mesmo passado representava.

Com o decorrer do tempo o Museu foi evoluindo. A própria designação do mesmo passou por vários nomes. A sua coleção foi crescendo, apesar de ter conhecido algumas contrariedades que também foram conduzindo ao desaparecimento de peças. A Escola Naval mudou-se para o Alfeite, em 1936, e o Museu de Marinha separou-se da escola, permanecendo na Sala do Risco. Mais tarde, mudou-se, provisoriamente para um palácio nas Laranjeiras, e em 1962 passou a ocupar as atuais instalações. No ano passado comemorou-se meio século de presença do Museu de Marinha no

Museu dos Jerónimos. Este monumento emblemático, e o espaço em que o mesmo foi construído, em Santa Maria de Belém, evocam a gesta dos Descobrimentos Marítimos Portugueses. Que melhor local para instalar um museu que acima de tudo procura apresentar as diferentes facetas da relação do Homem com o Mar.

Além do espólio que o Museu possui, existe um outro elemento muito mais importante



Descerramento da Placa pelo o Almirante CEMA.

e que no fundo é a razão de ser de qualquer organização: as pessoas. Uma organização só existe se existirem pessoas, sejam aquelas que a integram e fazem funcionar, sejam as que com ela interagem. Esta exposição procura dar atenção a esses dois grandes grupos. Por um lado, apresenta algumas das pessoas que assumiram um papel destacado na história do Museu. Por outro lado, chama-nos a atenção para o facto de que

cuito destinado a pessoas com necessidades especiais.

Segue-se uma descrição das ideias-força que presidiram à elaboração da exposição, assim como dos principais elementos constituintes da mesma.

Atualmente localizado na ala ocidental do Mosteiro dos Jerónimos, junto ao rio Tejo, desde a sua génese até aos tempos atuais, este Museu sempre se constituiu como uma instituição de referência na cultura, especialmente na sua vertente marítima, dispondo de um espólio rico e variado abrangendo diversas tipologias, incluindo modelos, obras de arte, fotografias, instrumentos de navegação, entre muitos outros. Dispõe ainda de peças originais de grandes dimensões, nomeadamente galeotas, embarcações tradicionais e hidroaviões testemunho dos feitos da aviação naval.

A ideia força diretora de todo o projeto assenta na premissa geradora essencial na fidelização ao logotipo do Museu de Marinha, uma caravela, que foi adaptado para as comemorações dos 150 Anos do Museu de Marinha.

Assim, desenvolveu-se a ideia da exposição se efetuar a bordo de um navio, ou melhor, a própria exposição representar um navio. Para se conseguir esta representação utilizam-se três elementos diretores: peças alusivas à constituição do navio, peças várias do acervo que ficam expostas no navio e os painéis principais da exposição que encorpam o navio.

Sobre as peças constituintes do navio optou-se por colocar logo na entrada da Sala D. Luís uma figura de proa observando-se por cima desta, ao correr da sala, três velas latinas com a Cruz de Cristo impressa.

A visita inicia-se entrando a bordo pela prancha, colocada a bombordo, o bordo de honra. A meio-navio fica um expositor com cartas náuticas. Entre o expositor das cartas náuticas e a proa está um outro expositor com o arcanjo S. Rafael, que navegou na Nau S. Rafael, com Vasco da Gama, para a Índia. Em ambos os bordos do navio, entre expositores, encontram-se peças de artilharia naval que complementam o navio.

Para o prolongamento do navio escolheu-se a disposição das várias peças

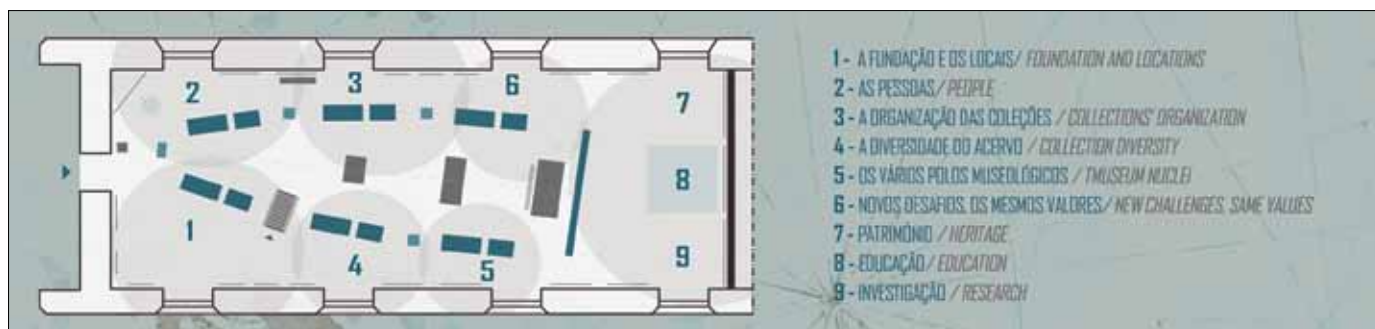
e dos painéis, terminando-se com uma roda de leme, que simbolicamente significa o dirigir do navio. O painel de popa é constituído por três módulos retangulares, os quais têm no lado exterior uma fotografia de painel de popa de uma caravela, enquanto no lado interior está uma foto da entrada do Museu vista a partir do pátio fronteiro.

Algumas das peças escolhidas para transmitirem de um modo estilizado a forma do navio cumprem uma dupla função. Por um lado, são peças com um significado muse-



Inauguração da exposição.

a pessoa mais importante para o Museu é o visitante. Neste ponto, dedicado ao visitante, vale a pena realçar a preocupação que o Museu de Marinha tem em procurar garantir a acessibilidade aos seus espaços por parte de todos os cidadãos, tentando minimizar as barreiras que impedem as pessoas com alguma limitação de aceder a determinados espaços. Existe ainda um longo caminho a percorrer, mas esta é uma preocupação permanente no Museu de Marinha, que foi pioneiro em Portugal na criação de um cir-



Planta da exposição.

ológico especial. Por outro lado, procuram também transmitir uma mensagem simbólica. Assim, a cartografia representa o saber fazer, a ciência; o leme está associado à orientação do navio e à escolha do caminho a seguir, definido por quem comanda; as peças de artilharia simbolizam a força de vontade e a capacidade; tomar a dianteira é representado pela figura de proa, que corta o mar e abre o caminho; e finalmente o arcanjo S. Rafael, personifica o acreditar, a fé e a determinação, assim como simboliza a confiança em quem comanda.

Tal como as partes unitárias aglutinadas constituem um favo de mel, pretende-se utilizar a representação dos vários módulos para enquadrar a existência e a evolução que o Museu tem sofrido, bem como as suas várias partes constituintes.

Na face exterior dos elementos que dão forma ao casco do navio está impressa uma grande fotografia de um casco, tendo ainda estes elementos uma curva acentuada para transmitir a ideia de curvatura do costado do navio.

Em painel, na sua frente, estão constituídas duas linhas principais, representando uma a evolução diacrónica ao longo do tempo, e a outra, perpendicular, representando cortes síncronicos que são os pontos vitais das escolhas para a exposição, sendo preenchidas por fotos e textos alusivos às mesmas. Os grandes temas abordados são «a fundação e os locais», «as pessoas», «a organização das coleções», «a diversidade do acervo», «os vários polos museológicos» e «novos desafios, os mesmos valores».

Na «esteira» do navio representam-se três áreas que são intemporais, «património», «educação» e «investigação». Foi criado um «espaço jovem» onde os mais pequenos podem divertir-se enquanto os pais apreciam com mais calma a exposição. Este espaço está desprovido, intencionalmente, de qualquer equipamento multimédia, apenas jogos, passatempos e leituras, num ambiente naval.

A exposição é complementada com painéis temáticos alusivos aos temas junto às paredes no espaço circundante a cada um dos expositores elaborados, com fotos e/ou textos, alusivos ao que é tratado no expo-

sitor, prolongando este em representatividade. As cores essenciais são o azul-claro para os fundos dos painéis com conteúdos, e o cinza-claro para as partes laterais e topos. Toda a exposição foi concebida em língua portuguesa e inglesa.

Esta exposição pretende apresentar os factos mais relevantes da história desta instituição e trazer a público as várias dimensões que a mesma encerra desde a sua fundação, as pessoas de relevo, a sua organização, o seu espólio, a sua visão do futuro, entre outros aspetos.

Para o Museu de Marinha, a pessoa mais importante é sempre o visitante, razão de ser da existência de qualquer museu públi-

cionam com a nossa identidade.

Na História de Portugal, o Mar representa o melhor de nós próprios e no Museu de Marinha sente-se e apreende-se esse desígnio de um pequeno grande povo, alicerçado e ancorado no seu passado, projetado no seu futuro coletivo e essencial a um presente em que, de novo, se busca compreender o mar e no mar encontrar a explicação de Portugal, da sua cultura e da sua relevância. O mar português e universal está todo no Museu de Marinha.

Instalado, desde 15 de agosto de 1962, na ala poente do Mosteiro dos Jerónimos, monumento que exalta a grandiosa epopeia marítima dos portugueses, o Museu de Marinha proporciona aos seus inúmeros visitan-

tes o contato com um espólio museológico de valor incalculável, exibido e explicado em enquadramento cuja dimensão histórica lhe confere o maior significado, designadamente no que respeita aos momentos mais marcantes da nossa história marítima e da epopeia dos descobrimentos.

Em excelente estado de conservação e preservação, sujeito aos maiores cuidados por parte dos seus museólogos, o acervo afeto ao Museu de Marinha constitui um fator de enriquecimento notável do património histórico e cultural de Portugal.

Situado em plena Praça do Império, e com os olhos postos no local de

onde outrora partiram as naus das descobertas, o Museu de Marinha é um dos principais pontos de convergência de portugueses e estrangeiros, e constitui uma referência cultural de Lisboa e um motivo de orgulho para a Marinha e para Portugal.

Assim, ao longo dos seus 150 anos e, designadamente, desde a sua instalação em Belém, o Museu de Marinha vem prestando um serviço inestimável à Marinha e muitíssimo relevante para a construção, aprofundamento e compreensão da cultura marítima em Portugal, pelo que, ao abrigo do artigo 3º do Decreto nº 49052, de 11 de junho de 1969, lhe concedo a Medalha Naval de Vasco da Gama.

22 de fevereiro de 2013. — O Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, José Carlos Torrado Saldanha Lopes, almirante.»



Colaboração do MUSEU DE MARINHA

Foto:
Rui Salta



Entrega da Medalha Naval de Vasco da Gama ao Museu de Marinha.

co. Através de um pequeno jogo no final, cada visitante é levado a descobrir por si esta importância que o Museu lhe atribui.

Concessão da Medalha Naval de Vasco da Gama

Por Portaria n.º 251/2013, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, publicada em Diário da República, 2.ª série — N.º 79 de 23 de abril de 2013, foi concedida ao Museu de Marinha a Medalha Naval de Vasco da Gama:

«Fundado em 22 de julho de 1863, o Museu de Marinha comemora em 2013 um século e meio de existência, preservando e divulgando a memória e o património marítimo de Portugal e dos portugueses.

Num país com tão profundas tradições navais e que deve em grande medida a sua existência ao mar e aos Marinheiros que dele fizeram a grande nação dos descobridores, o Museu de Marinha é, porventura, o mais emblemático de todos quantos se rela-



HOMENAGEM AO COMANDANTE SATURNINO MONTEIRO

No dia 16 de julho a Academia de Marinha prestou homenagem ao seu Membro Honorário, Capitão-de-mar-e-guerra Armando da Silva Saturnino Monteiro.

Para o efeito, o Presidente da Academia, Almirante Vieira Matias, começou por felicitar o Comandante pelo seu recente e 90º aniversário e pela sua notável carreira naval e pela sua dedicação à História da Marinha e em especial pela edição em oito volumes da sua obra "Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa", agora traduzida em inglês no qual se empenhou com elevado esforço intelectual, físico e mesmo financeiro. De seguida, o Académico Almirante Castanho Paes proferiu o elogio ao homenageado que se transcreve na íntegra.

Coube-me a grande honra, por convite do Senhor Presidente da Academia de Marinha, de apresentar uma comunicação na presente cerimónia de homenagem ao Senhor Comandante Armando da Silva Saturnino Monteiro, distintíssima personalidade que integra os quadros desta Academia desde 1988, ano em que foi eleito como Membro Correspondente, tendo sido elevado a Efectivo em 1990, a Emérito em 1994 e ascendido, em 2011, à mais elevada categoria da respectiva hierarquia académica - a de Membro Honorário.

Embora achando que haveria certamente outros confrades com um conhecimento mais profundo e detalhado da extraordinariamente relevante e meritória obra académica do homenageado no campo da história marítima, facto já reconhecido nacional e internacionalmente, procurarei contudo dar o meu modesto mas muito empenhado contributo a este acto simbólico que pessoalmente entendo ser da maior justiça.

E faço-o com todo o gosto, porque desde há muito tempo que guardo a maior consideração, respeito e estima pelo Senhor Comandante Saturnino Monteiro, pois quis o destino que o conhecesse quando, mancebo com a idade de 16 anos, no já longínquo ano de 1959, entrei para a Escola Naval. Era o então primeiro-tenente Saturni-

no Monteiro o Comandante da Companhia de Alunos, cargo que manteve ao longo da maioria da duração do nosso curso.

Na brusca mudança de vida a que a maior parte de nós, jovens cadetes, fomos naturalmente submetidos, habituámo-nos desde

própria da idade e generalizada inexperiência da vida militar nos levavam por vezes a pensar que haveria talvez da sua parte um exagerado rigor no grau de exigência que procurava impor à nossa conduta no regime de internato.

A experiência posterior ao longo das nossas carreiras profissionais, designadamente na vida a bordo e nas longas comissões durante as campanhas africanas, bem evidenciou quão úteis e importantes foram os cuidados postos pelo Senhor Comandante Saturnino Monteiro na nossa formação militar-naval. Das aulas de ordem unida e da pontualidade e apurmo exigidos à apresentação da companhia de alunos, tanto interna como externamente, passando

pelo ensino prático da organização naval e dos regulamentos militares, pelas técnicas e táticas básicas de comando de forças de desembarque em acções de combate ou de manutenção da ordem, até à arte de velejar nas embarcações desportivas em cujo processo de aquisição para a Escola Naval fortemente se empenhou, muitos foram os conhecimentos e perícias militares e marinheiras que nos procurou incutir. Não tenho qualquer dúvida em afirmar que muitos dos seus ensinamentos me foram úteis pela vida fora.

O Senhor Comandante Saturnino Monteiro foi admitido à Escola Naval em Setembro de 1942, tendo sido promovido a guarda-marinha três anos depois e a segundo-tenente em Março de 1946. A partir daí iniciou a sua carreira naval, a qual se desenvolveu com uma normal diversidade que era característica da maioria dos oficiais da Armada da classe de marinha que prestaram serviço activo na segunda metade do século XX.

Especializou-se em Artilharia e fez diversas comissões de embarque como chefe de serviços a bordo de contratorpedeiros e avisos, duas delas em comissões no Oriente (a primeira em Timor e a segunda na Índia e Macau). Foi oficial imediato do contratorpedeiro VOUGA e, já capitão-tenente, comandou o navio-patrolha SÃO VICENTE em comissão em Angola. No posto de capitão-de-fragata, cumpriu ain-



Mesa da presidência.

logo a ver na figura do nosso Comandante de Companhia um modelo de virtudes militares, bem visível na competência com que nos ministrava ensinamentos, na constante preocupação de dar o exemplo,, no rigor



Almirante Castanho Paes.

das atitudes, na determinação, na frontalidade e, sobretudo, no alto sentido da disciplina e no apurmo e brio exemplares que pautavam o seu carácter e comportamento diário perante nós, cuja despreocupação

da uma comissão em Moçambique como Comandante da Defesa Marítima de Porto Amélia. Terminou a sua carreira no activo, no posto de capitão-de-mar-e-guerra, quando exercia o cargo de Chefe da 2ª Repartição da Direcção do Serviço de Pessoal, por ter passado à situação de reserva em Novembro de 1975, em consequência de decisão da Junta de Saúde Naval.

Do conjunto das suas comissões em terra, há no entanto a realçar uma forte vocação formativa que, certamente por ser superiormente conhecida, o acompanhou em larga medida ao longo de toda a sua carreira, ou seja, desde segundo-tenente a capitão-de-mar-e-guerra. São disso claros exemplos:

-As suas três comissões na ESCOLA DE AUNOS MARINHEIROS, a última das quais como seu Director de Instrução;

-As suas três comissões na ESCOLA NAVAL: a primeira, como Comandante da Companhia de Alunos e Instrutor; a segunda, como Comandante do Corpo de Alunos e Professor das cadeiras de Organização e Arte de Comando, História Marítima, Administração Ultramarina e Política e Estratégia; e a terceira, como Oficial Imediato.

- E há ainda a realçar, já na situação de reserva, o cargo de Director do Centro de Instrução por Correspondência, órgão inovador cuja criação, organização e regular funcionamento muito a Marinha lhe ficou a dever, e que viria mais tarde a transformar-se no Centro Naval de Ensino à Distância. O sucesso deste novo sistema de ensino na Marinha possibilitou, desde logo, uma formação académica e técnico-naval complementar que valorizou profissionalmente muitos milhares de militares e, posteriormente, através de módulos curriculares dos programas oficiais do ensino básico e secundário, viria a beneficiar outros tantos milhares de militares que dessa formação escolar necessitavam para progredir nas respectivas carreiras e que não tinham disponibilidade, designadamente por razões de serviço, para a obter através da normal frequência de aulas em escolas clássicas.

A comprovar a sua brilhante carreira naval constam da sua folha de serviços, para além de 22 louvores individuais, a concessão dos graus de cavaleiro, oficial e comendador da Ordem Militar de Aviz, uma Medalha de Serviços Distintos de ouro, uma Medalha de Serviços Distintos de prata, a Medalha de Mérito Militar de 2ª classe e a Medalha de Comportamento Exemplar de ouro.

Tendo passado à situação de reforma em Julho de 1990, não foi por isso que o Senhor Comandante Saturnino Monteiro deixou de continuar a dar os seus valiosos contributos à Marinha e ao País. Seguindo a profunda vocação que sentia pela investigação e estudo da história marítima portuguesa, dedicou-se de alma e coração a esta temática, ao



Comandante Saturnino Monteiro.

longo dos 25 anos de membro da Academia de Marinha, produzindo uma obra notável e de valor inestimável, conforme seguidamente referirei, que não pode deixar de ser devidamente relevada, não só pelo seu incontestável valor científico, mas também pelo impacto que tem e continuará a ter, à medida que for sendo mais divulgada e conhecida nos meios académicos nacionais e internacionais da especialidade.



Alguns cadetes que entre 1959-1963, na Escola Naval muito apreciaram a acção do Cte Saturnino Monteiro.

Procurando resumir essa sua extensa obra e os muitos contributos que deu à Academia de Marinha, começo por referir o trabalho de elevadíssima qualidade que produziu no exercício das funções de Presidente da Comissão Científica do Projecto Editorial da

História da Marinha Portuguesa. Através da sua ímpar capacidade de organização, persistência e método no trabalho, procedeu, durante mais de uma década, ao desenvolvimento dessa obra até ao seu termo. A sua empenhada dedicação e muito saber foram bem postos à prova desde o desenho e estabelecimento do respectivo plano de estruturação, à orientação e coordenação do trabalho dos autores dos quatro primeiros volumes, ao levantamento de todos os estudos e pesquisas já realizados, à promoção da investigação de novas fontes, à selecção e contratação dos próprios autores e coordenadores e, por fim, na própria edição dos volumes que compõem esta magnífica obra, cujo interesse e qualidade são bem conhecidos de todos quantos já tiveram a oportunidade de a ler ou consultar.

A produção científica do Comandante Saturnino Monteiro no âmbito da Academia de Marinha não se ficou, porém, por esta sua prestação, já que apresentou uma dezena de importantes comunicações em sessões normais da Academia, e mais outras três integradas nos Simpósios de História Marítima, todas elas fruto do seu intenso estudo e investigações. Mais recentemente, colaborou de forma bastante activa na elaboração do novo projecto de **Regulamento Interno** da Academia.

Como epílogo desta breve súpula, não podia deixar de assinalar a monumental obra **Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa**, da sua exclusiva autoria, publicada em oito volumes que abrangem todo o período desde a fundação da nacionalidade até aos dias de hoje, obra de relevantíssimo mérito e de grande importância como contributo para a cultura nacional na área da História Marítima, e que tão justamente mereceu a atribuição do Prémio Almirante Sarmento Rodrigues por decisão unânime do

Júri. Nesta obra de uma vida, o Senhor Comandante Saturnino Monteiro conjugou, de forma inteligente e lógica, os factos históricos resultantes do seu profundo labor investigativo sobre as batalhas e combates navais, com os adequados conhecimentos das ciências náuticas que lhes eram particularmente aplicáveis, caldeados harmoniosamente com a sua própria sensibilidade de marinheiro experiente, designadamente nas áreas da navegação à

vela e do armamento naval, de que resultaram explicações cientificamente muito bem fundamentadas para os desfechos de muitos desses conflitos navais. Sem essa hábil conjugação, muito teria ficado por explicar na evolução da nossa História Marítima.

Acréscie ainda referir que, com a abnegada iniciativa de traduzir esta última obra para inglês, o Senhor Comandante Saturnino Monteiro veio facilitar e acelerar a sua difusão pela comunidade científica internacional, levando assim ao seu conhecimento assinaláveis episódios da História de Portugal.

De tudo o que foi exposto, a atestar a distinta e exemplar carreira naval do Senhor Comandante Saturnino Monteiro, ao longo do período em que esteve na efectividade do serviço, juntam-se pois mais 25 anos de persistente, profícuo e meritório trabalho académico, traduzido objectivamente em importantíssimas obras de reconhecido rigor, qualidade e ineditismo científicos. E sem dúvida que essas obras ficarão para sempre como referências indispensáveis para os actuais e futuros estudiosos que se dediquem ao aprofundamento da História Marítima, não só portuguesa como mundial.

Numa altura em que se estão a gerar crescentes atritos inter-geracionais, em que as gerações mais novas tendem a tratar os cidadãos mais velhos, designadamente os aposentados e reformados, com cada vez menos consideração, um exemplo como o

do Senhor Comandante Saturnino Monteiro, que felizmente não é único no conjunto de muitos outros sectores e instituições nacionais, bem demonstra como as experiências humanas e profissionais de cidadãos no outono da vida, quando devidamente motivados e incentivados, podem ser postas ao serviço da sociedade, com reais e por vezes muito importantes mais-valias científicas, culturais, literárias, artísticas, etc., obtidas praticamente a custo zero para o erário público e fomentando um salutar sentimento de utilidade social e de cumprimento de dever cívico no espírito dos próprios.

Finalmente, julgando ir ao encontro da vontade de todos os presentes nesta assembleia, onde se encontra uma expressiva representação dos então jovens cadetes que o Senhor Comandante Saturnino Monteiro, há mais de meio século, comandou e muito contribuiu para que adquirissem uma boa formação militar-naval (lista desde logo encabeçada pela figura do nosso ilustre Presidente), gostaria de lhe manifestar as nossas sinceras felicitações pela homenagem que lhe está a ser aqui prestada e que constitui, sem dúvida, um justo reconhecimento

pela valiosíssima obra que tão dedicada e competentemente produziu no âmbito das finalidades desta Academia e, consequentemente, em prol da Marinha e do País.

Aproveito a ocasião para expressar ao Senhor Comandante os nossos parabéns pelo seu 90º aniversário, completado anteontem, e para lhe desejar, com muita admiração e estima, as maiores felicidades pessoais, mantendo a esperança de que possamos ter o prazer de continuar a disfrutar, por muitos e bons anos, da excelência dos seus trabalhos e contributos académicos.

Bem-haja, Sr. Comandante Saturnino Monteiro, pelo exemplo que dá de uma vida tão ricamente preenchida!

Por fim, o homenageado Comandante Saturnino Monteiro, agradeceu à Academia de Marinha na pessoa do seu Presidente a preciosa colaboração recebida, tecendo palavras elogiosas para o Comandante Carlos Mesquita pela valiosa colaboração na tradução, estendendo ainda os agradecimentos a todos aqueles que o ajudaram.

Na galeria encontrava-se exposta uma mostra biográfica da produção académica do homenageado.

ACADÉMICO HONORÁRIO COMANDANTE ARMANDO SATURNINO MONTEIRO

Comunicações nas sessões culturais da Academia de Marinha

A propósito da Batalha do Golfo de Omã; Sugestão de corrigenda às legendas de dois desenhos de uma das estampas da PORTUGALIAE MONUMENTA CARTOGRAPHICA

13 de Junho de 1989

O Poder Naval Português, esse desconhecido

31 de Maio de 1990

A Evolução do Pensamento Naval Português

15 de Junho de 1993

Espadas Contra Canhões: Balanço da guerra no mar contra os Ingleses e os Holandeses, 1583-1663

28 de Novembro de 1995

Actividades da Comissão Científica da História da Marinha Portuguesa

18 de Novembro de 1997

Mais uma achega para a definição de uma política naval actualizada

30 de Maio de 2000

Recordações da Reocupação de Timor 1945

21 de Junho de 2005

A Batalha Naval do estreito de Malaca de 1606 e as operações subsequentes

– um rosário de interrogações

3 de Outubro de 2006

O Desfile Naval de Sagres e a Parada na Avenida da Liberdade

14 de Dezembro de 2010

Comunicações nos Simpósios de História Marítima da Academia de Marinha

Em que o autor se propõe demonstrar que não foi Vasco da Gama quem descobriu o caminho marítimo para a Índia nem Pedro Álvares Cabral quem descobriu o Brasil

IV Simpósio de História Marítima, 20 de Novembro de 1996

O Mar e a Organização

VIII Simpósio de História Marítima, 22 de Outubro de 2003

CURSUS HONORUM



Membro Correspondente

15 de Maio de 1988

Membro Efectivo

7 de Novembro de 1990

Membro Emérito

21 de Fevereiro de 1994

Membro Honorário

12 de Dezembro de 2011





MUSEU DE MARINHA – 150 ANOS

A CARTOGRAFIA DO MUSEU DE MARINHA

“Estudar a cartografia não é fácil. Por muitas razões...”. Estas palavras do Professor Joaquim Romero Magalhães acompanharam-me durante todo o processo de elaboração deste artigo.

Ter recentemente coordenado o trabalho de catalogação/indexação de uma parte da colecção de cartografia da Biblioteca Central da Marinha, não me dá especiais habilitações para escrever sobre cartografia, um tema tão especializado e sobretudo admiravelmente estudado e difundido por historiadores como o Visconde de Santarém, os irmãos Cortesão, Teixeira da Mota, Magalhães Godinho, Luís Albuquerque, isto para não falar dos mais recentes.

No entanto, após alguns momentos de hesitação decidi aceitar o repto que me foi dirigido pelo Director do Museu de Marinha, CFR António Costa Canas e escrever algumas palavras, no âmbito das comemorações do 150º aniversário do Museu, sobre o espólio cartográfico do Museu. Afinal foi um convite inesperado, mas ao mesmo tempo provocador.

A minha ideia para “safar a rascada”, foi colocar-me no papel de um investigador, com conhecimentos mínimos da história da cartografia portuguesa e que pela primeira vez toma conhecimento da existência da colecção de cartografia do Museu de Marinha, o que até certo ponto até correspondia à verdade.

Antes de mais, necessitava conhecer o objecto do meu estudo.

Comecei por dar como adquirido que a colecção cartográfica estivesse distribuída pelas diversas salas do Museu, mas uma breve visita fez-me ver que em exposição permanente apenas se encontra uma pequena parte da mesma.

Na Sala dos Descobrimentos podemos observar várias cópias de cartas do período de esplendor da cartografia náutica portuguesa e uma carta original em papel de amoreira, da cidade e do porto de Nagasaki (séc. XVII), que representa o bloqueio do porto de Nagasaki montado pelas autoridades japonesas de 15 de Agosto a 4 de Setem-

18 de Novembro de 1791 — Paris, 17 de Janeiro de 1855), foi uma grande figura entre os estudiosos da cartografia antiga. Historiador, político e diplomata do século XIX, embora exilado, empenhou-se em procurar a melhor documentação para rebater a pretensão dos franceses de nos terem precedido nas navegações pela costa ocidental de

África, editando em Paris a introdução à *Crónica do Descobrimento e Conquista da Guiné* de Gomes Eanes de Zurara e a acompanhá-la a *Memória sobre a prioridade dos descobrimentos portugueses na costa de África Ocidental*: para servir de ilustração à *Crónica da Conquista Guiné*, por Azurara.



Descrição dos portos marítimos do reino de Portugal, por João Teixeira, Cosmógrafo de sua majestade». Século XVII (1648).



Carta do Índico de José da Costa Miranda. Século XVII (1681).

bro de 1647, com o propósito de impedir a saída dos galeões portugueses São João e Santo André. Os navios faziam parte de uma embaixada enviada pelo Rei de Portugal, D. João IV, ao Imperador do Japão.

Na Sala dos Séculos XIX e XX podemos admirar um exemplar do «Atlas do Visconde de Santarém». O Museu possui quatro exemplares distintos desta obra, da qual se considera a existência de várias edições. Três deles foram compilados pelo terceiro visconde, neto do autor da obra e o outro

Como base das obras atrás referidas, reúne 21 cartas geográficas que integram o primeiro dos seus três Atlas de mapas antigos.

Retomando a localização da colecção de cartografia do Museu, foi a Segundo-tenente Ana Maria Tavares, Chefe do Serviço do Património, que me informou que a colecção de cartografia, embora dependente do Serviço do Património, encontra-se conservada na biblioteca do Museu.

O número total de cartas é de cerca de 2200 (que incluem originais e réplicas).

Durante alguns anos o património cartográfico do Museu de Marinha e da Biblioteca da Marinha é comum, só havendo uma real distinção quando em 1962 o Museu passa para as actuais instala-



Mapa do Tejo, desde a Vila de Tancos até a Vila Franca de Xira. Anónimo. Século XVIII (1770).

exemplar foi adquirido ao Comandante Manuel Norton. Neste trabalho do século XIX, estão reunidas reproduções magníficas dos monumentos cartográficos então conhecidos, respeitantes ao período compreendido entre os séculos V e XVII.

Manuel Francisco de Macedo Leitão e Carvalho, 2º Visconde de Santarém (Lisboa,

ções no Mosteiro dos Jerónimos. A partir daí através de aquisições, doações/ofertas e entregas (no caso de Unidades de Marinha, como por exemplo do Instituto Hidrográfico) a colecção do Museu foi crescendo.

Entre os doadores podemos encontrar nomes tão relevantes, como os do Duque de Palmela, António Gomes da Rocha Madahil,

Henrique Mauffroy de Seixas (Coleção Seixas), Maria Viladerbo Loureiro, o Embaixador Pedro Teotónio Pereira, o Comandante Sacadura Cabral, o Almirante Leal Vilarinho e o do “infatigável batalhador das nossas coisas do Mar”, o Almirante Gago Coutinho.

A colecção está disponível ao público, podendo ser visualizada ou consultada, mediante solicitação.

Depois de coligir todas estas informações, só faltava mesmo examinar a colecção. Mais uma vez, socorri-me da Segundo-tenente Tenente Ana Maria Tavares, que amavelmente me levou até à Biblioteca do Museu.

As cartas estão conservadas na horizontal, num móvel próprio para este tipo de documentação de grandes dimensões.

No pensamento ocorreu-me a ideia, que as cartas mais antigas, deveriam ser todas cópias. Esta ideia veio a verificar-se ser incorrecta, algumas das mais antigas, representativas e emblemáticas são, efectivamente, originais.

Entre as várias cartas náuticas do Museu de Marinha gostava de salientar uma do “Oceano Índico” (Portuguesa), datada de 1649, cujo autor João Teixeira, também conhecido como João Teixeira Albernaz I ou João Teixeira Albernaz, o velho, (nomes que lhe foram atribuídos para o diferenciar do seu neto homónimo João Teixeira Albernaz II ou João Teixeira Albernaz, o novo) nasceu em Lisboa no último quartel do século XVI e pertenceu a uma destacada família de cartógrafos.

Exerceu a sua profissão como cartógrafo-mor durante a primeira metade do século XVII, e por isso, a sua obra é um testemunho do avanço dos descobrimentos da época, em particular no que respeita ao Brasil.

Deste cartógrafo possui o Museu também um pequeno atlas, de dezasseis cartas com o título «Descrição dos portos marítimos do reino de Portugal». Conhecem-se sete exemplares deste atlas, mas todos eles apresentam diferenças entre si.

Um pouco posteriores são dois magníficos pergaminhos iluminados originais de 1681, que representam os oceanos Atlântico e Índico, da autoria de José da Costa Miranda.

A carta do Oceano Índico tem ainda, na parte superior, em pormenor, quatro cartas, respectivamente, de Sofala, Moçambique, Mombaça e Socotorá.

José da Costa Miranda trabalhou nos dois últimos decénios do século XVII e no primeiro do século XVIII, num período em que já

eram raros os “mestres de cartas de marear”, e em que se começa a abandonar a carta de graus iguais e se inicia a feitura de cartas de latitudes crescidas. A carta náutica mais antiga que se conhece, de origem portuguesa, em projecção de Mercator, é deste autor.

Tal como as cartas do atlas “Miranda, José da Costa – Cartas náuticas [Manuscrito], 1688. [6]f. com mapas color., 1f., enc.”, que faz parte do acervo da Biblioteca Central da Marinha, as duas cartas têm a assinatura de Manoel Pim.^{tel} de Villasboas cosmógrafo-mor, o que significa foram examinadas e aprovadas oficialmente.



Par de globos (celeste e terrestre). Oficina de Willem Janz Blaeu.

Durante muito tempo considerou-se que após o século XVII a cartografia portuguesa entrou em declínio, mas a verdade é que, no século XVIII além da tradicional cartografia náutica, aparecem muitos mapas de finalidade militar, diplomática, de apoio a obras de engenharia portuária e hidrologia fluvial, como é exemplo o «Mapa do Tejo, desde a Vila de Tancos até a Vila Franca de Xira».

Este mapa tirado do «Mappa Geral das Lezírias e Coutadas», que por ordem da Secretaria de Estado se levantou no ano de 1770, e que foi reformado em 1784, tem em conta as alterações provocadas pelas correntes e discrimina mouchões, portos, pontes, valas, pauis, etc.

Além do tipo de cartografia atrás referida, o Museu de Marinha possui algumas séries de cartas publicadas por organismos que tiveram um papel preponderante na moderna cartografia portuguesa, como sucede com a «Comissão de Cartografia». Esta instituição, criada em 1883 com a finalidade de cartografar as “possessões ultramarinas”, foi ao longo do tempo evoluindo e o seu âmbito alargando. Daí as várias alterações de designação a que foi submetida: desde a Comissão de Cartografia, Junta das Missões Geográficas e de Investigações Coloniais, Junta de Investigações do Ultramar, até ao actual Instituto de Investigação Científica Tropical.

De início, a actividade da Comissão de Cartografia focou-se na questão da demar-

cação das fronteiras das possessões ultramarinas.

As missões, então constituídas, eram sobretudo compostas por militares, principalmente da Marinha e tinham a obrigação de produzir um determinado documento cartográfico após a feitura do qual algumas se extinguíram. Assim aconteceu por exemplo, em São Tomé e Príncipe, como se pode comprovar numa cópia da “Carta da Ilha de S. Tomé” de 1922, abrangendo levantamentos e coordenação do Capitão-de-mar-e-guerra Gago Coutinho.

Importantes são também os conjuntos de cartas editadas pela Direcção Geral de Marinha e pelo Instituto Hidrográfico.

Ainda no âmbito da cartografia é de referir, por fim, que existem no Museu de Marinha dois globos do século XVII. Magnificamente decorados, um representa a esfera celeste e outro a terrestre. Têm 68 cm de diâmetro e foram produzidos nas oficinas

de Willem Jans Blaeu, famoso construtor holandês de globos.

Aqui fica pois o resultado desta “faina”, que possa ser de alguma utilidade para os leitores da *Revista da Armada* e leve ao estudo e conhecimento aprofundado de toda a cartografia na posse da Marinha Portuguesa.



J. Esteves Pereira
Técnico Superior

Bibliografia:

INSO, Jaime do - *O Museu de Marinha*. Lisboa : [s.n.], 1950. 37 p.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Mundos em miniatura: aproximação a alguns aspectos da cartografia portuguesa do Brasil (séculos XVI a XVIII)*. *Anais do Museu Paulista*. Vol.17, n.º 1 (Junho 2009). - p. 69-94.

PORTO. Biblioteca Pública Municipal - *A pintura do mundo : geografia portuguesa e cartografia dos séculos XVI a XVIII : Catálogo da exposição*. Porto : Câmara Municipal, 1992. 58, [3] p.

REIS, A. Estácio dos - *A cartografia da Biblioteca Central da Marinha*. *Revista da Armada*. Ano 19, n.º 220 (Abril 1990). - p. 24-25.

Tesouros do Museu de Marinha. Lisboa : Comissão Cultural da Marinha, 2012. 303 p. : fotografias, fig.

VASCONCELOS, Frazão de - *Algumas notas sobre duas cartas de marear, do século XVII, pertencentes à Biblioteca de Marinha*. *Anais do Club Militar Naval*, t. LXI, n.os 7 e 8 (Julho e Agosto 1930). p. 83-85.

N.R.

O autor não adopta o novo acordo ortográfico.

OS TRABALHOS NA CARREIRA DA ÍNDIA

A carta de Martim Afonso de Melo, de 12 de Dezembro de 1565, dirigida ao Rei e escrita após ter chegado à Índia espelha bem alguns dos aspectos negativos verificados naquela Carreira.

Escreveu ele (actualizada a grafia): "Por descargo da minha consciência, direi a V. Alteza os imensos e grandes trabalhos que passam os pobres homens desta Carreira da Índia, e creia V. Alteza que depois da vontade de Deus todos morrem de puro desamparo, porque não parece que somos cristãos, porquanto pouca misericórdia e piedade se usa com os doentes, e pela pouca conta que se tem com eles, porque tudo o que V. Alteza manda dar vai entregue ao capitão e despenseiro e, quando lho pedem para os doentes, dizem que tudo está podre, e que o comeram os

ratos, e parece que está sem razão, pois V. Alteza manda em cada nau um capelão, que deste se deve confiar da botica e todas as coisas dos doentes e para isso dar-lhe uma câmara para seu gasalhado e recolhimento, porque não parece razão agasalharem um sacerdote numa tolda do batel, como já é costume, agasalharem-nos, e andarem dormindo pelas amuradas da nau, debaixo dos pés de todos os grumetes, que não pode ser maior descrédito para um sacerdote. Todos os homens que adoecem, que é do ruim vinho que bebem, porque não parece vinho senão um pouco de barro. V. Alteza muito bom o manda dar mas os oficiais dão-o a seu proveito, outra falta muito grande vai nesta Carreira e disseram-me que é já coisa velha, os oficiais e marinheiros da nau virem todos resgatados por

puro dinheiro que dão a quem assim os mete. Como a coisa vai por peitas, e se vendem os lugares a quem mais dará, os bons marinheiros ficam em terra, e os chambões nenhuma coisa entendem da navegação e metem-nos por bons marinheiros.



Com. E. Gomes

Nota: A má qualidade dos mantimentos embarcados é uma queixa recorrente. A colocação de marinheiros através de "cunhas" ainda se verificava em pleno Sec. XVIII, para evitar o embarque de umas pessoas em lugar de outras passaram a ser registados, na matrícula, os sinais característicos de cada um dos matriculados.

Fonte: Arquivo da Torre do Tombo, doc. 86 do maço 107 da 1ª parte do Corpo Cronológico.

QUALIDADE
KNOW-HOW
SEGURANÇA

LISSA
AGÊNCIA DE DESPACHOS E TRÂNSITOS, LDA.

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

Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826387 | (+351) 969826379 | (+351) 969826388
Fax: (+351) 217 59 68 48 • E-mail: lissa2@sapo.pt | lissa4@sapo.pt



WWW.LISSA-LDA.COM

"CUTTY SARK" BARCA "FERREIRA" A FÉNIX RENASCIDA

DEPOIS DA CATÁSTROFE, UM PROJECTO DE RECONSTRUÇÃO E UM PROJECTO MUSEOLÓGICO AMBICIOSO

Por volta da 4 horas da madrugada do dia 21 de Maio de 2007, foi declarado um incêndio em Greenwich. O fogo tinha deflagrado na "Cutty Sark", a célebre galera da Rota do Chá. O navio-museu estava, felizmente, fechado ao público para conservação. A destruição, testemunhada pelas televisões do mundo inteiro, era considerável, mas não irreversível, tendo-se o fogo concentrado a meio navio e sido dominado atempadamente. O projecto de restauro e conservação iniciado em 2006, e que decorria, foi travado. Contudo, no meio da catástrofe, um ponto positivo: o recheio está a salvo por ter sido retirado e se encontrar armazenado para restauro.

Os ingleses são seguramente bons marinheiros e dão recorrentemente evidências que são gente que gosta de mar. A "Cutty Sark", património "Nacional" (e mesmo "Mundial", se considerarmos que Greenwich está classificado Património da Humanidade da UNESCO), não se podia perder. O projecto foi, assim, reorientado: agora já não se tratava somente de restaurar o navio, mas sim de o reconstruir, um pouco à semelhança do que foi feito com a nossa fragata "Dom Fernando II e Glória". Um novo e ambicioso projecto foi elaborado pelo atelier de arquitectura Grimshaw. Este novo projecto avançou com algumas ideias audazes: cobrir a doca seca onde se encontra colocado o navio-museu e, a pretexto da sua reconstrução, elevar em cerca de 3 metros o navio, sustentando-o por meio de doze vigas triangulares de metal embutidas no casco, que seria assim também reforçado. Esta solução permitiria uma "nova" abordagem museológica, proporcionando uma visita complementar por baixo do casco do *Clipper*, aumentando consideravelmente o espaço museológico do navio, com uma nova área de mais de 1000 metros quadrados.

O novo projecto foi lançado por forma a conseguir uma intervenção duradoura, programada para mais de 50 anos... e orçada em 50 milhões de libras esterlinas!

Os trabalhos foram retomados em 2008 e a operação de reconstrução (quase integral) iria levar mais de 4 anos, até ao dia 25 de Abril de 2012, data em que a Rainha Elisabeth II inaugurou a "nova" "Cutty Sark".

Pelo relevo que tem para a história da Marinha, e também pelo exemplo, é inte-

foi também por curiosidade que fomos verificar que nada tinha sido esquecido... naquilo que nos diz respeito.

UMA VISITA CHEIA DE SURPRESAS

A primeira impressão que fica na aproximação ao exterior do navio, não deixa de ser curiosa. De facto, a "Cutty Sark" encontra-se agora envolvida por uma verdadeira "campânula" (em forma de "saia") de vidro e de aço, que percorre o navio na linha de água, protegendo as suas obras vivas e cobrindo igualmente a doca seca (ver Imagem nº 1). De facto, é compreensível que, para os "puristas", este "novo" visual exterior seja tão polémico... "Não há bela sem senão".

A visita inicia-se pela estrutura de vidro e aço, cuja entrada se situa pela alheta de estibordo (ver Imagem nº 2). No interior da redoma de vidro que encerra o casco está localizada a bilheteira e uma pequena loja de *Souvenirs*.

O circuito da visita começa pela coberta inferior do navio, à qual se acede por um corredor suspenso e uma porta recortada no casco. Entramos então num primeiro espaço museológico, no interior do *cavername*, de ferro forrado a madeira, dedicado à história do navio na Rota do Chá ("Cutty Sark – The Trader") (ver Imagem nº 3). Esse período, que decorreu de 1870 a 1877, é o mais conhecido e mais "mediático" do *Clipper*, bem como a sua célebre corrida contra o seu grande rival, o "Thermopylae"¹. Caixas de frete de chá com as dimensões da época e marcas de estiva servem para judiciosamente ilustrar e contar esses anos gloriosos do lucrativo comércio do transporte marítimo do chá, de Shangai a Londres. A viagem demorava então cerca de 110 dias de navegação (ida e volta), com o navio a atingir velocidades de navegação (à vela) de 16 nós! Nessa coberta, vários dispositivos multimédia contam-nos a história do "comércio do chá no século XIX", desde o cultivo,

selecção, acondicionamento e comércio da preciosa folha, por via marítima. A meio da coberta cruzamos um espaço para conferências, com cerca de 40 lugares. Nesse espaço é realizada a projecção dum pequeno filme sobre "As viagens do Cutty Sark à volta



Aspecto exterior da "Cutty Sark". O navio envolto pela curiosa "saia" de vidro.



Entrada do Museu, pelo exterior, à popa do veleiro.



Aspecto da Coberta Inferior, dedicada à "Rota do Chá".

ressante falar sobre o projecto de recuperação que nos propusemos visitar este ano em Greenwich. Recordamos que a "velha" "Cutty Sark" tinha, no seu interior, um pequeno espaço museológico dedicado à história portuguesa deste navio. Assim,

do Mundo". As temáticas da navegação e as questões das técnicas de navegação e estiva estão muito bem documentadas no espaço da coberta inferior; um pouco mais à frente, deparamos com um dispositivo interactivo que permite ao visitante fazer uma experiência didáctica de navegação da "Cutty Sark", da Austrália até ao Rio Tamisa, em Londres.

A visita prossegue pela segunda coberta, à qual se acede por via duma estreita escada metálica interna, colocada à proa do antigo veleiro, que dá acesso aos níveis superiores. O segundo espaço da visita, na coberta superior, é dedicado à história do navio de 1883 a 1895, quando, depois de ter efectuado o lucrativo transporte do chá, foi reconvertido para o transporte de lã, carvão e outras matérias primas e minerais ("Cutty Sark – The Traveller"). Nesses anos, a concorrência dos navios a vapor, mais fiáveis e sobretudo mais económicos e rápidos, ditaram o destino dos *Clippers*, que tiveram de diversificar as suas cargas, procurando portos e mercados mais longínquos. A "Cutty Sark" passou então a navegar entre a Austrália, a China e a Inglaterra. É a meio desse espaço que cruzámos o núcleo de memória sobre a vida portuguesa da "Cutty Sark", que foi a nossa Barca "Ferreira", propriedade da Companhia de Lisboa com o mesmo nome. Essa empresa adquiriu o veleiro em 1895 e com ele navegou até 1922, ou seja, 27 anos, o que perfaz mais anos de navegação comercial do que todo o tempo em que esteve operacional sob bandeira inglesa. A escolha documental e fotográfica feita para este pequeno núcleo comporta, além de uma linha cronológica, dois modelos vélicos, um da "Cutty Sark", que armava em Galera, e outro da "Ferreira", que armava em Barca (após desarmamento em 1916, ao largo de Moçambique) (ver Imagem nº 4). Dá também relevo a outro incidente que ocorreu em 1906 em Pensacola, na Florida, onde a "Ferreira" sofreu algumas avarias, enquanto atracada e fustigada por um tufão. É igualmente interessante recordarmos que as características náuticas ímpares do navio fez com que ele batesse, com bandeira portuguesa e à partida de Lisboa, vários recordes de travessia à vela, nomeadamente com destino ao Rio de Janeiro (36 dias), a Luanda (31 dias) e a Lourenço Marques (53 dias).

Acrescentaremos que o período português da "Cutty Sark" também contribuiu muito para que o navio chegasse aos nossos dias, atendendo às vicissitudes da época, nomeadamente à guerra no mar durante a Primeira Guerra Mundial, con-

trando-se, nesses anos, o navio muito frequentemente no hemisfério sul, afastado do teatro de operações europeu onde decorriam importantes combates navais (ver Imagem nº 5).



Maqueta da barca "Ferreira", na Coberta Superior.



Núcleo dedicado à história da barca "Ferreira".



Núcleo dedicado à história da barca "Ferreira" – pormenor.

Junto a esse espaço de memória, figura outra peça histórica que pertenceu ao navio e que aparece ligada a um pequeno incidente envolvendo a barca "Ferreira": o sino. Com efeito, o sino de bordo da barca "Ferreira", marcado "Cutty Sark", fora roubado, por

volta de 1903, por um oficial inglês, antigo membro da tripulação da "Cutty Sark", de visita ao navio com bandeira portuguesa. Em gesto de retaliação, os marinheiros portugueses da "Ferreira" apoderam-se logo que puderam do sino do primeiro navio inglês que visitaram, a barca "Shakespeare". O sino original da "Cutty Sark" foi devolvido pelo oficial inglês que a tinha subtraído, aquando do regresso do navio ao Tamisa, em 1922, em troca do sino da "Shakespeare".

Já o terceiro espaço de visita — o castelo, convés e tombadilho, totalmente reconstruídos (e agora ligeiramente elevados) — permite desfrutar, além do aparelho do navio, de uma belíssima vista de Londres e do Tamisa, nomeadamente da nova zona das "Docklands". De notar que durante a visita museológica do convés, pode-se visualizar, num dos camarotes dos tripulantes, uma projecção holográfica na qual uma personagem que representa um dos jovens oficiais de bordo escreve à família, comentando a sua viagem e o diário de bordo (ver Imagem nº 7). Já à popa, no tombadilho do veleiro, e na cozinha, camarotes e da Câmara dos Oficiais, reconhece-se, entre a Baixela da Companhia Inglesa, um prato da Companhia Portuguesa "Ferreira", de Lisboa (ver Imagem nº 8).

Depois de uma visita cheia de boas surpresas, um elevador lateral colocado no exterior do navio, a estibordo do convés, conduz-nos finalmente ao ponto tão esperado do percurso museológico, o novo espaço criado no fundo da doca seca, por baixo do casco do *Clipper*, que permite ao visitante passear e desfrutar, sem obstáculos físicos, duma perspectiva insólita, apreciando o seu "risco" tão afamado, estreito e veloz (ver Imagem nº 9 e Imagem nº 10). Ao fundo desse espaço notável, e por baixo do leme do "Clipper", foram instalados um café e uma área de restauração (ver Imagem nº 9). Do lado oposto, à frente da proa, encostada aos socos da doca seca, foi colocada a Coleção de "Long John Silver", que consiste numa centena de carrancas entre as quais figura o original "Nannie Dee", figura feminina segurando uma crina de cavalo, que ornamentava a proa do lendário *Clipper*.

ALGUMAS CONCLUSÕES EM TORNO DO PROJECTO

Entre 1957 e 2003, a "Cutty Sark" registou cerca de 13 milhões de visitas. Os números disponíveis relativos a visitas, desde a reabertura do novo espaço museológico



Reconstituição "holográfica", nas cabinas do convés.



Baixela da "Cutty Sark", sendo visível um prato da Companhia "Ferreira".



Por baixo do casco da "Cutty Sark", no fundo da Doca Seca, perspectiva à popa do navio.

em fins de Abril de 2012, apontam para um incremento anual médio, em cerca do dobro (do daquele) desse período. De facto, o preço de entrada bastante elevado (12 libras esterlinas) parece no entanto não ser um argumento suficiente para afastar os candidatos à visita.

Perante esta realidade, não restam dúvidas de que a "Cutty Sark" é um navio histórico da maritimidade da Inglaterra, um navio-museu extremamente popular que conquistou verdadeiramente (como o "Victory" de Nelson, em Portsmouth), o estatuto de Monumento Nacional. Tirando porventura o aspecto exterior (que pode ser considerado polémico), é difícil não tecer elogios ao novo projecto da "Cutty Sark", renascida das cinzas.

Algumas lições a retirar:

– A importância patrimonial (e universal) de que se pode revestir um navio-museu, símbolo de relevo em Greenwich e de todo um período da navegação e do Comércio Inglês.

– Com o novo projecto, a lenda não morreu, nasceu! Ouve ousadia e inovação na "invenção" dum novo e extraordinário espaço por debaixo do navio, em volta do "mítico" casco. Esse espaço reforça a projecção do navio enquanto "ícone". Trata-se duma nova dimensão até agora muito pouco explorada em Museus Marítimos. Essa novidade e, eventualmente, alguma polémica em torno do projecto terão, julgo eu, contribuído para a curiosidade e o sucesso das visitas (e consequente rentabilização do projecto), passado um ano após a reabertura do navio ao público;

– Os percursos temáticos estão muito bem pensados e organizados, traduzindo escolhas judiciosas de elementos museológicos, nomeadamente a utilização de todo um leque de novas soluções e tecnologias numa

– Finalmente, para nós Portugueses, que também temos alma maior de Marinheiro e uma história ímpar e infinita ligada ao mar, a satisfação de vermos dignificada, e justamente recordada, a longa história da "Cutty Sark"

com pavilhão Português. Aliás, a esse propósito, o pequeno livro sobre o navio, à venda na loja ("Cutty Sark – Souvenir Guide"), dedica duas páginas (p.48 e p.49) a essa "epopeia portuguesa". É também interessante notar que logo na abertura desse livro, num capítulo que versa sobre a História do Chá, é feita uma justa referência à Rainha Dona Catarina de Bragança, portuguesa, mulher do Rei Carlos II de Inglaterra, dando conta que foi ela que, segundo o texto do livro, *Made Tea Fashionable in England* (Introduziu o hábito de tomar chá, em Inglaterra). Perante esta constatação, pouco mais há para dizer.

Quanto ao preço do ingresso na exposição e na galera "Cutty Sark", fomos-nos consolando com a perspectiva da visita que se seguia, ao National Maritime Museum de Greenwich, outro grande repositório do acervo da História Marítima Inglesa e Mundial... de acesso gratuito.

Esperamos que esta descrição traga ideias museológicas para reflexão e que tenha sido um contributo para os nossos leitores que se interessam pela cultura e história naval.



Dr. Paulo Santos



Por baixo do casco da "Cutty Sark", no fundo da Doca Seca, perspectiva à proa do navio.

muito britânica articulação entre tradição e modernidade. O projecto chama a si desde instrumentos de navegação e documentação pertencentes ao veleiro, a meios audiovisuais (utilização de projecções multimédia e imagens holográficas), com o objectivo de estabelecer uma constante interactividade com o visitante etc...;

Nota

¹ Que, aliás, também navegou com pavilhão português. Baptizado "Pedro Nunes", serviu de Navio-Escola da Armada e foi afundado ao largo de Cascais, durante um exercício de torpedos, a 6 de Outubro de 1907.

ROUQUIDÃO

A comunicação é crucial para a interação social, sendo a fala uma dessas formas de comunicação. Os seres humanos têm uma habilidade natural para usar a comunicação verbal para ensinar, explicar e entreter, o que explica o facto da fala ser tão preponderante na vida quotidiana. É compreensível, portanto, que perturbações da voz, que podem levar a transtornos a nível social, profissional e emocional, sejam um motivo frequente de consulta médica.

A FORMAÇÃO DA VOZ

A produção da voz é decorrente da ação conjunta e harmoniosa de várias estruturas anatómicas. Esse conjunto de estruturas é denominado aparelho fonatório e é constituído pela laringe e pelas cavidades de ressonância (faringe, cavidade oral, fossas nasais, seios perinasais).

Na laringe encontram-se as cordas vocais, ou seja, duas pregas musculares paralelas recobertas por mucosa. No ato da fala, sob o comando do cérebro, as cordas vocais juntam-se para estreitar a saída de ar dos pulmões. Esse estreitamento leva à vibração das cordas vocais, bem como do ar que por elas tenta passar, produzindo-se um som. Esse som ao atravessar as diferentes cavidades de ressonância vai sofrendo alterações acústicas, gerando a voz tal como a conhecemos, individual para cada ser humano.

Qualquer irregularidade na superfície de revestimento das cordas vocais leva à perturbação da produção do som. A falta de clareza do som é a rouquidão.

ROUQUIDÃO

A rouquidão, também denominada **disfonia**, é um sintoma frequente na população e consiste numa alteração da qualidade da voz. A impossibilidade de emitir sons (afonia) e a dor ao falar (odinofonia) são por vezes interpostas pelos doentes como rouquidão.

A rouquidão é uma manifestação de mau funcionamento de um dos sistemas ou estruturas que atuam na produção da voz e normalmente é um problema de caráter transitório, podendo ser classificada como aguda, se for de curta duração, ou crónica, quando persiste por mais de 15 dias. Pode ser provocada por esforço vocal, infecção respiratória, alterações benignas ou da mobilidade das cordas vocais, mas também por um tumor. Daí que uma rouquidão que dure mais de 15 dias exija uma observação por um médico, preferencialmente otorrinolaringologista, pois esta é a única forma de se obter um diagnóstico.

FATORES DE RISCO OU DE AGRAVAMENTO

Profissões que impliquem esforços intensos com a voz (gritar, cantar, falar durante longos períodos) aumentam o risco de desenvolver

disfonia. São exemplos de profissionais de risco os cantores, professores, atores, locutores, telefonistas, operários de indústrias com ruído elevado, entre outros.

A aspiração de produtos químicos irritantes, mudanças bruscas de temperatura, poluição, ar condicionado e ingestão reduzida de água, são citados como agentes geradores de quadros alérgicos e de desidratação das cordas vocais. Esses quadros geram desconforto ao falar podendo levar o indivíduo a desenvolver ajustes vocais inadequados, na tentativa de alcançar intensidade e qualidade vocais audíveis para a pessoa com quem quer comunicar.

O tabaco e a ingestão de álcool são fatores irritantes externos das cordas vocais, provocando inflamação das mesmas, bem como são ambos fatores predisponentes para o cancro da cabeça e pescoço.



A automedicação é outro fator de risco para disfonia. O uso de pastilhas ou sprays levam a uma melhora passageira da sensação de dor, decorrente de uma fonação com esforço. Ao promoverem uma analgesia momentânea, sem remover a causa do problema, o indivíduo, já sem dor, acaba por aumentar o esforço fonatório e agravar o seu comportamento vocal inadequado.

TRATAMENTO

O tratamento da disfonia depende da sua causa. Em todas as situações deverão ser eliminados os fatores que provocam irritação da laringe, tais como: exposição a produtos químicos e tóxicos, ambientes ruidosos, poluídos ou com ar seco, maus hábitos alimentares, bebidas geladas, consumo de tabaco e álcool, pigarrear constantemente ("raspar a garganta") e sussurrar (aumenta o esforço vocal). Deverá ser estimulada a hidratação oral, o repouso vocal e corporal (dormir).

Causas de disfonia

- ▶ Alterações funcionais (uso inadequado da voz, inaptidão vocal, alterações psico-emocionais);
- ▶ Alterações adquiridas das cordas vocais (inflamação aguda, nódulos, pólipos, quistos, edema de Reinke, lesões tumorais e pré-tumorais);
- ▶ Alterações congénitas das cordas vocais;
- ▶ Alterações hormonais, reumatológicas ou neurológicas;
- ▶ Lesão dos nervos que controlam as cordas vocais;
- ▶ Refluxo gastroesofágico;
- ▶ Sinusite crónica.

Nas situações agudas inflamatórias/infecciosas o ideal é fazer medicação anti-inflamatória. Em algumas situações específicas o médico pode prescrever antibióticos.

Nas situações crónicas, quando a rouquidão não cede em 15 dias às medidas supracitadas, deverá obrigatoriamente ser marcada uma consulta médica para estudo diagnóstico.

Na rouquidão com origem no uso inadequado da voz o principal tratamento é a terapia da fala, de forma ao doente reaprender a colocar a voz, permitindo o relaxamento dos músculos da fonação que persistentemente se encontram tensos. Desta forma vai haver uma diminuição do atrito entre as cordas vocais, diminuição do trauma sobre as mesmas e melhoria da qualidade da voz.

Nos casos de rouquidão de origem orgânica, a causa específica deve ser tratada. Se há lesão das cordas vocais pode haver necessidade de realizar uma cirurgia de modo a removê-las. Se há alterações hormonais ou do foro reumatológico terão de ser corrigidas. Na presença de refluxo gastroesofágico deverá haver uma mudança dos hábitos alimentares e comportamentais, bem como se deverá ser iniciada medicação com inibidores da bomba de prótons (e.g.: omeprazol). Se for diagnosticada uma perturbação ansiosa o doente é aconselhado a procurar ajuda psicológica ou psiquiátrica.

Não esquecer que os tumores malignos são quase sempre indolores e de crescimento rápido pelo que a rouquidão é um sinal de alerta importante que não deve ser ignorado sob o risco do tumor ser diagnosticado numa fase muito avançada e com poucas opções terapêuticas.



Ana Cristina Pratas
ITEN MN

Um Mundo Novo...

... De joelhos no chão, Duarte anunciou que terminara de preparar a sua armadilha. Talvez se tenha esmerado na preparação. Talvez o fio estivesse tão bem camuflado que nem o próprio o viu. Ao levantar-se, o furriel tocou com o joelho no fio. Teve então milésimos de segundo para tomar uma decisão de vida (a sua) ou morte (dos três camaradas)...

In "Heróis do Ultramar", Nuno Castro, edição Oficina do Livro, 2012¹

Não há dúvida para ninguém, temos acontecimentos agora no nosso país que são fonte de inúmeras histórias, pela surpreendente novidade dos comportamentos, imposta pela rapidez das mudanças... Os militares, particularmente os militares na saúde, estão na linha da frente da mudança na Instituição Militar. Na verdade, digo-o com a certeza que a experimentação quotidiana permite. Nenhum processo de fusão – no meio militar – se afigura tão exigente, nem imprimiu tantas inovações... A Marinha... porventura o Ramo que mais lutou contra a integração, sofre agora uma mudança profunda... As seguintes são três pequenas histórias que são sinais desta situação...

Um respeitado médico da área cirúrgica é o alvo desta história inicial. Sou amigo dele há muito tempo. Divide agora o seu tempo entre o Centro de Medicina Naval (CMN), entidade vocacionada para os cuidados de saúde primários e o Hospital das Forças Armadas (HFAR). No CMN executa tarefas para as quais não está vocacionado (...afinal foi preparado para a atividade hospitalar). No HFAR tem dificuldade em cumprir as suas atividades cirúrgicas... Existem várias razões, segundo ele, para esta situação. Algumas de ordem exclusivamente médica: normalmente marca-se a intervenção cirúrgica para determinado dia, sendo fundamental seguir o doente nos dias imediatos. Aquele desiderato parece difícil, dada a permanência, em tempo parcial no HFAR. Por outro lado, as exigências atuais e organização presente do HFAR (marcações de consultas, etc), estão ainda a adaptar-se a quem tem estas obrigações, digamos, em duplicado... Compreensivelmente, é difícil gerir pessoas em duas instituições distintas, em processos tão normais como, por exemplo, as férias, que são dependentes da unidade naval, de base...

No CMN, Unidade que conheço bem², também será difícil gerir a vasta atividade clínica, inspetiva, sem o apoio de muitos médicos... Como, por tradição acontecia com o antigo Hospital... O cirurgião em questão quer sair. Quer acabar o seu tempo nas fileiras... Não é o primeiro, da sua geração, que me aborda neste sentido. Disse-lhe o mesmo que aos outros, que o processo de fusão estava em cresci-

mento. Que é preciso dar tempo, ao tempo...

Um Velho Marinheiro apitava atrás de mim já no recinto do HFAR. Saí do carro apressadamente, pensei tratar-se de uma emergência. Não, não havia qualquer emergência médica, a emergência era de outra natureza. Um homem já idoso, demasiado pequeno para o seu imponente carro, queria passar rapidamente, e eu aguardava o estacionamento de alguém, do mesmo grupo etário, que insistia em colocar no único lugar com sombra, o seu velho carro... Impedia-lhe a passagem. O nosso marinheiro tinha medo de não ter lugar no recinto. Afinal "da última vez, também numa segunda-feira", tinha dado voltas e voltas, sem



encontrar estacionamento. Acabou por colocar o seu carro num outro qualquer lugar, que lhe terá parecido adequado. Foi a uma consulta. Quando chegou encontrou uma fita amarela e uma "multa/aviso" no vidro.

Aconselhei calma. Depois reparei que no antebraço tinha uma tatuagem barata e carcomida no braço. Um coração infantil ostentava "Amor de Mãe" e em letras ainda mais gastas, mais abaixo "Guiné 71". Lembrei-me então dos muitos ex-combatentes do ultramar que já conheci... Muitos trazem fantasmas profundos de guerra (recordações dolorosas de episódios dramáticos como o referido acima, na introdução deste texto), esquecidos no seu ser profundo, aguardam dias assim para sair... da pior forma... Já não forneci mais conselhos. Pura e simplesmente afastei-me.

Não sei o que lhe sucedeu, espero que tenha conseguido paz e um lugar para estacionar... Longe, muito longe, da ansiedade que o atormentava naquela fatídica segunda-feira... e dos seus íntimos fantasmas...

A ex-funcionária civil de um dos Ramos das Forças Armadas, mas casada com um ex-Marinheiro, Cabo antigo, meu antigo conhecido, entrou na consulta de cardiologia. Senhora de cerca de 70 anos, lábios muito pintados, pele branca disfarçada sob uma maquilhagem exuberante. Estava visivelmente irritada, afinal era vista por outro médico (um médico civil, do mesmo Ramo em que trabalhara), que não conseguia contactar. Queixava-se de uma depressão agora agravada, segundo as suas próprias palavras, pelo falecimento recente e súbito do marido. Marcou consulta para mim pois tinha fama de médico "sensível e atencioso". Referia insónia e queixas muito sugestivas do agravamento do seu mal-estar psíquico. A ficha apresentava uma pletora de exames do foro de cardiologia, todos dentro da normalidade, para a idade da paciente. O médico anterior já a havia medicado com um antidepressivo potente. Consequentemente, aconselhei consulta de Psiquiatria, uma vez que do meu foro pouco havia a fazer...

A relação médico-doente (a essência do ato médico) acabou imediatamente. A senhora passou o tempo restante a criticar os atuais médicos (militares...) do HFAR. Seguidamente, proferiu injúrias várias contra a Psiquiatria em geral e os médicos psiquiatras em particular... Também não tinha gostado nada de mim. Afinal, eu tinha recomendado um psiquiatra e ela, obviamente, não era pelas suas próprias palavras "nenhuma maluca..."

Ouvi calado, mas custou-me a alegria do momento com que sustento a minha existência...

Parece-me, nestes dias, em que aconteceu a transição do 80 para o 8, muito há ainda por fazer, como documentam estes episódios, que não parecem mais do que manifestações, pessoais, de sofrimento... Neste tempo de mudança, acredito que em cada milionésimo de segundo somos obrigados a orientar o sentido da nossa vida entre a entropia do presente e a esperança num futuro racional, compreensível para a maioria, que se aguarda... Será, verdadeiramente, um "Mundo Novo"...



Doc

Notas

¹ Livro recomendado a quem se interessa pela história militar recente, em especial, a quem se interessa pela história da Guerra Colonial.

² De 2005 ao final de 2011.

Correcção

Por lapso, na RA nº 477 as Novas Histórias da Botica saíram com a numeração incorrecta. Onde se lê (27) deverá ler-se (26), tal como referido no sumário.

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

JOQUEMOS O BRIDGE

Problema N°166

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

E-W vuln. S abre em 1♠, W intervem com 2♥, N dá 2♠, E marca 3♣ e S fecha em 4♠. W sai a D♠ e S pega de A, jogando pequena ♣ que W faz de A, voltando com o ♣7. Como deverá S continuar para cumprir o seu contrato?

Solução neste número

SOLUÇÕES: PROBLEMA N° 166

S corta, vai ao morto na D♠ para destrufar e joga o último ♣ que corta. Bate A♥ seguido da D para o R de W. Se este atacar outra ♥ corta e joga V♦ para E que fica em mão e será obrigado a jogar ♦ para o 10 de S, ou ♣ para corte e balda do ♦ perdente em N, permitindo o cumprimento do contrato. Se W atacasse ♦ deixava correr para a mão e teríamos a mesma situação. Repare, no entanto, que W "ofereceu" o cumprimento ao atacar ♣, em vez de ♥, depois de fazer o A de trunfo na 2ª jogada, mas teremos de admitir que ainda estávamos numa fase inicial do jogo.

Nunes Marques
CALM AN

CONVÍVIO

NRP COMANDANTE ROBERTO IVENS Guarnição 70/72 43º Aniversário

● Vai realizar-se no próximo dia 12 de outubro, em Lisboa, o almoço de confraternização da guarnição 70/72 do NRP Comandante Roberto Ivens.

Contactos para informações e inscrições: CALM Leitão Rodrigues, Ex.Mar. C: S.Diogo - 96 680 60 81 - 'pecacafepm@gmail.com', Ex.Mar. S: F.Valentim - 93 340 42 63, Ex Mar. A: F.Simões - 96 578 23 03 - 'fernandosimoes__@hotmail.com', Ex.Grt: E: V.Varela - 96479 71 00 - 21416 36 33 - v.varela@efacec.pt.

PALAVRAS CRUZADAS

Problema N°447

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

Horizontais: 1- Andava; choças em que os pretos se abrigavam quando fugiam para o mato (Bras). 2 - No princípio de apear; girai. 3 - Tonismos na confusão; aspeto. 4 - Pontífice; planta bignoniácea do Brasil e da África. 5 - Rochedos; fio de latão (pl). 6 - Guerreiro que vivia nos bosques, donde investia contra terras de moiros. 7 - Isolar na confusão; ilha de coral, em forma de anel. 8 - Rio Suiço; no princípio de portulano. 9 - Vogal (pl); submeteras à ação de gases tóxicos. 10 - Ocultai; composição poética, dividida em estrofes simétricas. 11 - Que, ou pessoa que tripula um salva-vidas, e que tem por dever ir em socorro de náufragos; letra grega (inv).

Verticais: 1 - Espécie de coqueiro do Brasil; jaez (pop. e pl.). 2 - Aguçaras. 3 - Dar estalos; símb. quím. do cromo. 4 - Designação científica do terramoto; nome de uma tribo de Israel. 5 - O mesmo que sírio (inv); influxo com que Deus se põe em comunicação com a alma de alguém, segundo a crença dos Asceta (inv). 6 - Que se comunicam por contágio. 7 - Canteiro do jardim (inv); no princípio de reitor. 8 - No princípio e meio de mamã; liava (inv). 9 - Símb. quím. do bismuto; que não é maduro. 10 - Semelhante à perola. 11 - Cúres; amplificador de luz por emissão simultânea de radiação eletromagnética.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS N° 447

Horizontais: 1 - IA; MOCAMBOS. 2 - APE; ROLAI. 3 - TOSSINOM AR. 4-ANTISTE; IPE. 5 - ITAS; ARAMES. 6 - ALMOGAVAR. 7 - LRAOSI; ATOL. 8-AAR; PORTULA. 9 - IS; GASEARAS. 10 - CALAI; ODE. 11 - SURDISTA; OR.

Verticais: 1 - IATAI; LAIAS. 2 - APONTARAS. 3 - ESTALAR; CR. 4 - SIS-MO; GAD. 5 - ORIS; OSPALI. 6 - CONTAGIOSAS. 7 - ALOERA; REIT. 8 - MAM; AVATA. 9 - BI; IMATURO. 10 - APEROLADO. 11 - SARES; LASER.

Carmo Pinto
1TEN REF

CORREÇÃO

- Na RA N° 476, julho de 2013, no artigo *A Aviação na Marinha*, Pag. 6, na 3ª foto, em vez de - *Desembarque de Lynx do Antonov* deve ler-se *Desembarque de Lynx do Shorts Belfast* (da companhia civil britânica Heavylift).

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● VALM Luís Manuel Fourneaux Macieira Frago nomeado para Superintendente dos Serviços de Material ● CALM Alberto Manuel Silvestre Correia nomeado Comandante da Flotilha em acumulação 2º Comandante Naval ● CFR Armando Pereira da Costa Valente Tinoco nomeado Comandante do NRP *Bérrio* ● CTEN António Jorge de Oliveira Marques nomeado Comandante do NRP *Afonso de Cerqueira* ● CTEN Rodrigo Gomes Fortes Nunes de Castro nomeado para Agrupamento de Mergulhadores ● 2TEN Jorge Manuel Cardoso Godinho nomeado Comandante do NRP *Sagitário* ● 2TEN António Augusto Ramos de Carvalho nomeado Comandante do NRP *Hidra* ● 2TEN Fernando José Vieira Pereira nomeado Comandante do NRP *Rio Minho* ● 2TEN Catarina de Jesus Lázaro Sequeira Rolo nomeado Comandante do NRP *Cacine* ● 2TEN Catarina Martins Nunes nomeado Comandante do NRP *Águia* ● 1TEN Nuno Alexandre Dias de Oliveira nomeado Comandante do NRP *Cacine* ● 1TEN Hugo Filipe Bravo da Guia nomeado Comandante do NRP *Bacamarte* ● 1TEN Mário Jorge Simões Ferreira Vilaça nomeado Comandante da Unidade de Meios de Desembarque ● 1TEN Ernesto António de Jesus Alves nomeado Comandante da Companhia de Apoio de Transportes Táticos.

REFORMA

● CMG Guilherme José Lucrécio Chambel ● CMG EMQ António Luís Ramos Luz Rodrigues ● CTEN OT Carlos Manuel da Ribeiro ● SMOR H Carlos Gilberto Aniceto da Costa Pitada ● SCH E Domingos Marques Mateus ● SCH MQ José de Jesus Pereira Gomes ● SAJ L Joaquim José Melão Rocha ● SAJ CM Joaquim José Domingos Coelho ● SAJ H Nelson da Silva Ferreira ● 1SAR A António Manuel Latas Guerreiro ● 1SAR M Jorge Manuel Sirgado Alves ● CAB L Fernando António Rodrigues da Costa ● CAB A João Batista Martins ● CAB A Jorge Manuel Fernandes Presa ● CAB TFH Miquelino dos Reis Pereira ● CAB M José Joaquim do Rosário Amaral ● CAB T António Manuel Viegas Guerreiro da Silva ● CAB TFD João Manuel Correia Garcia.

FALECIDOS

● CMG REF Henrique Luís Monteiro Marques ● CMG REF Rui António Areias dos Santos ● CTEN OTT REF Luís Ribeiro Cardoso ● SMOR L REF Narciso de Arede ● SMOR M RES Ilídio Gonçalves ● SMOR C REF Augusto Jorge de Oliveira ● SAJ. H REF José Soares Medeiros ● SAJ M REF José António de Oliveira dos Santos ● SAJ ETA REF Carlos Jorge Severino Ribeiro ● 1SAR R REF António Castro Figueira ● 1SAR TF REF Teodoro Gonçalves Ferreira dos Reis ● CAB E REF Acácio Monteiro da Silva ● CAB L RES Fernando do António Norte ● 1MAR TFD REF Luís Cristóvão ● 1GR DFA REF António Agostinho Marques.

NOTÍCIAS

NÚCLEO DE RADIOAMADORES DA ARMADA CONCURSO “DIA DA MARINHA – 2013”



● A 11 de maio último aconteceu a 11ª edição do Concurso Internacional de Radioamadorismo “Dia da Marinha Portuguesa” organizado pelo Núcleo de Radioamadores da Armada (NRA). Com a propagação a níveis minimamente aceitáveis, o Concurso decorreu nos modos SSB e CW, no período compreendido entre as 1600H do dia 11 de Maio e as 1600H do dia seguinte, sendo assim uma das primeiras atividades a acontecer na celebração da efeméride. Em modos digitais, nomeadamente PSK 31 e RTTY, as operações realizaram-se no dia 25 de Maio, das 0900H às 2000H.

Durante o Concurso, a sede do NRA esteve guardada com os seguintes operadores: CT1CLO-SAJ Joaquim Mela; CT1CZT-SMOR António Gamito; CT2GOY-Luís Califórnia e CT4GN-Rafael Costa.

Foram estabelecidos contactos com 58 estações em SSB, em CW com 23 e finalmente em modos digitais tiveram-se 67 contactos.

Na edição deste ano verificou-se ter havido uma significativa participação não só a nível nacional como de países estrangeiros, com particular destaque para Espanha, Alemanha e Inglaterra.

RUGBY SEVENS SELEÇÃO FEMININA



● A seleção feminina de Rugby Sevens terminou a sua participação no Campeonato da Europa no 8º lugar após os dois torneios realizados em Brive (França) e Marbella (Espanha).

O Campeonato da Europa foi disputado por 36 países divididos em três divisões com 12 equipas cada. Portugal participou na divisão principal – Grupo Elite – e atingiu o seu objetivo que era a manutenção nesse grupo.

O Campeonato da Europa foi ganho pela equipa da Rússia, seguida da Inglaterra e da França.

Nas posições seguintes a Portugal classificaram-se o País de Gales, Alemanha, Escócia e Ucrânia sendo estas duas últimas relegadas para a divisão inferior.

A 1ª Grumete TA Iris Tatiana Rocha Silva fez parte da equipa portuguesa.

100 ANOS

SUBMARINOS EM PORTUGAL

3ª ESQUADRILHA

1948-1974

Terminada a II Guerra Mundial, tornava-se necessário tomar medidas urgentes para substituir os navios da 2ª Esquadilha que estavam atingindo o fim da sua vida útil. A solução adotada consistiu em adquirir, na Grã-Bretanha, submersíveis construídos no final da Guerra, em 1944, da classe "S" (*Spur, Saga e Spearhead*). Em Portugal foram batizados *Narval* (S160), *Náutilo* (S161) e *Neptuno* (S162), sendo também designados por submersíveis tipo "N", pelo facto de todos eles terem nomes começados por esta letra.

O primeiro a ser entregue à Marinha portuguesa foi o *Neptuno*, a 27 de agosto de 1948, tendo-se realizado a cerimónia em Gosport, como aliás aconteceu com os restantes submersíveis da classe. A viagem para Portugal foi realizada sem escolta, tendo chegado a Lisboa a 8 de outubro.

A 11 de outubro foi entregue o *Náutilo*, tendo a sua viagem inaugural decorrido entre 1 e 4 de novembro. Assistiram à sua chegada a Lisboa, embarcados no *Náutilo*, o Almirante Américo Thomaz, Ministro da Marinha e restantes almirantes.

Por último, a 30 de novembro, foi entregue o *Narval*. Largou de Gosport a 17 de dezembro, chegando a Lisboa a 20.

As características principais destes navios eram as seguintes:

Deslocamento à superfície	863 toneladas
em imersão	1.000 "
Comprimento máximo	61,75 metros
Boca	7,31 "
Calado	3,2 "
Cota máxima operacional	130 "
Velocidade máxima à superfície	14,9 nós
em imersão	9 "
económica	10 "
Autonomia (velocidade económica)	8.622 milhas

Possuíam como propulsão 4 motores *Diesel* de 1.150 cv e 2 motores elétricos de 1.300 cavalos. Estavam armados com 1 peça *Vickers-Armstrong* de 101,6 mm, 1 metralhadora antiaérea *Thompson* de 20 mm e 6 Tubos lança-torpedos MK8. A sua guarnição era constituída por 45 elementos.

Tal como aconteceu com os navios das esquadilhas anteriores, também estes participaram intensamente em exercícios para adestramento de forças de superfície. É importante lembrar que desde que surgiram submersíveis com capacidade militar efetiva existiu sempre, por parte da Marinha, a preocupação em assegurar os meios e as táticas necessárias para detetar e combater esta temível ameaça.

Finalizada a II Guerra Mundial, o submarino continuava a ser visto como uma enorme ameaça à livre circulação marítima, sendo o período que se seguiu à Guerra caracterizado por uma bipolarização em dois grandes blocos políticos e militares. Portugal integrou, desde a primeira hora, um desses blocos, a NATO. O principal objetivo estratégico das forças navais da NATO era assegurar a livre circulação de navios pelo Atlântico e a principal ameaça eram os submarinos do Pacto de Varsóvia.

O primeiro exercício nacional de grande envergadura realizado após o fim da Guerra teve início a 17 de maio de 1950, terminando apenas a 31 de julho. No evento participaram: um aviso de 1ª classe, três contratorpedeiros, uma fragata, quatro navios-patrolha, dois submersíveis e um navio auxiliar. De realçar que os submersíveis eram o *Delfim*, da 2ª Esquadilha, mas ainda no ativo, embora próximo da data de abate, e o *Narval*, recentemente chegado a Portugal.

Em 1952, os submersíveis portugueses tomaram parte, pela primeira vez, em exercícios internacionais, com navios de outras marinhas da NATO. Assim, em 19 e 20 de maio, ao largo do

Cabo Espichel realizou-se um exercício naval luso-francês em que participaram 5 unidades portuguesas que incluíam os submersíveis *Neptuno* e *Náutilo* e 10 francesas.

Um momento notável para a força de submersíveis portuguesa foi a participação

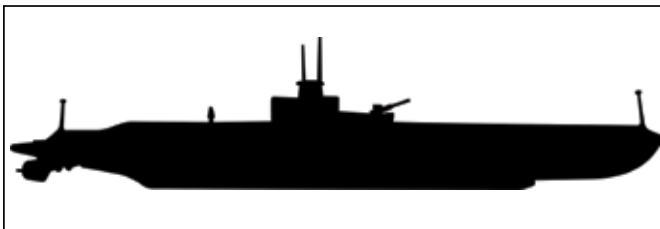
do *Náutilo* num importante exercício luso-britânico. Os navios portugueses eram duas fragatas e este submersível, enquanto os ingleses participaram com um cruzador, contratorpedeiros e fragatas. As manobras decorreram entre Gibraltar e Lisboa, em março de 1953. No dia 18, o submersível português conseguiu penetrar no dispositivo de proteção da força de superfície, simulando um ataque a curta distância ao contratorpedeiro britânico *Swiftsure* que simulava a unidade mais importante, sendo objetivo da força assegurar a sua proteção.

Nos anos seguintes da década de 50 a 3ª Esquadilha efetuou, além de exercícios nacionais, também internacionais com a participação de unidades inglesas e francesas.

A década de 60 marcou o fim da 3ª Esquadilha. Logo no início, em 1961, começou a Guerra do Ultramar. Como consequência da mesma houve a necessidade de deslocar meios de superfície para os territórios ultramarinos, implicando que os submersíveis deixassem de ter navios com os quais pudessem treinar. Com esta limitação, o programa de treino voltou a ser, como acontecera já durante a II Guerra Mundial, vocacionado para o adestramento das suas guarnições, de modo a manterem as suas perícias para navegação em imersão. Por outro lado, os navios atingiam uma idade avançada, com a consequente fadiga e desgaste do material. Por questões de segurança das respetivas guarnições, as cotas máximas de imersão tinham sido reduzidas, passando gradualmente dos 100 metros iniciais para valores da ordem dos 20 metros. Ao mesmo tempo, decorria um programa de modernização da Marinha, iniciado em 1962 e que contemplava a aquisição de 6 novos submarinos. Deste apenas foi executada a primeira fase, que previa a vinda de 4 submarinos, que iriam constituir a 4ª Esquadilha.

O abate dos submarinos da 3ª Esquadilha ocorreu quando estava garantida a sua substituição por novas unidades, adquiridas em França. Assim, a 1 de setembro de 1967 foi abatido o *Neptuno*, o *Náutilo* a 25 de janeiro de 1969 e o *Narval* a 14 de janeiro de 1974.

Colaboração da ESQUADRILHA DE SUBMARINOS



100 ANOS

SUBMARINOS EM PORTUGAL

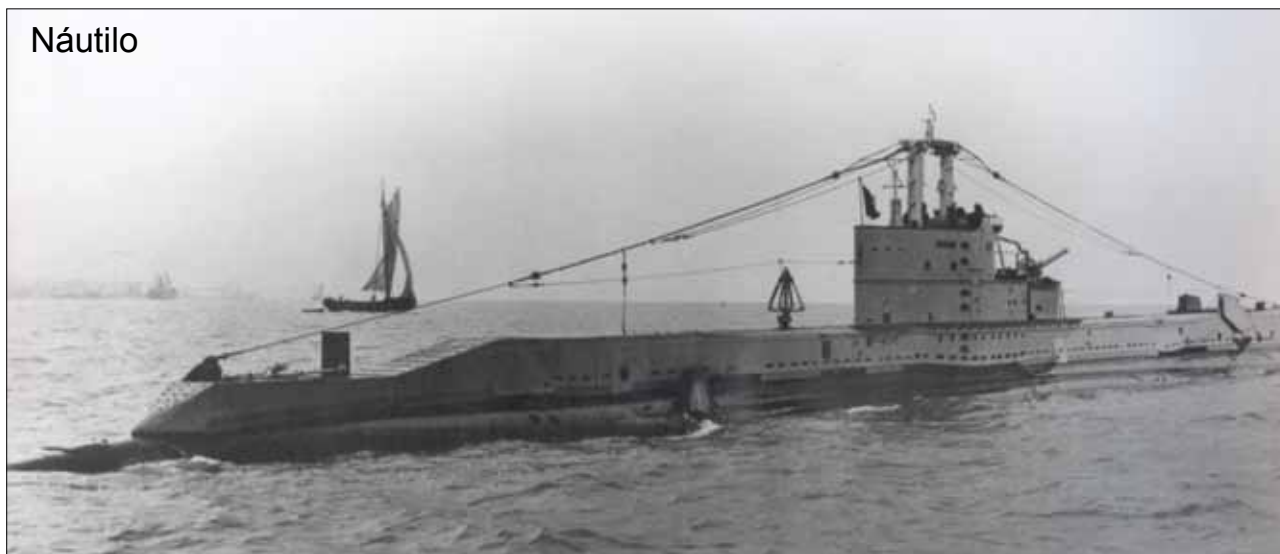
3ª **ESQUADRILHA**

1948-1974

Narval



Náutilo



Neptuno

