

REVISTA DA ARMADA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA MARINHA • Nº 430 • ANO XXXVIII

MAIO 2009 • MENSAL • € 1,50



**O N.R.P. "CÔRTE-REAL" É O NAVIO-ALMIRANTE
DA STANDING NATO MARITIME GROUP 1**

DIA DA MARINHA

16 A 24 DE MAIO DE 2009



DE 16 A 24 DE MAIO

Exposição de Actividades da Marinha Operacionais, científicas, culturais e simulador de navegação

Local: Antiga Capitania de Aveiro e Paços do Concelho

Horários:

Domingo a 5ª Feira: 14h00 - 19h00

Sexta-feira e Sábados: 14h00 - 23h00

Actividades Radicais

Baptismos de mergulho, torre de escalada e tenda "airsoft"

Local: Rossio

Horários: 10h00 - 12h00 e 15h00 - 20h00

16 A 23 DE MAIO

Realização de Actividades Náuticas e Desportivas

DE 20 A 24 DE MAIO

Baptismos de mar a bordo de duas lanchas

Local: Porto de Aveiro, Ilhavo

Horários:

Dias 20 a 22 - das 10h00 às 12h00 e das 14h00 às 18h00

Dia 23 - das 10h00 às 12h00

Inscrições pelo email: marinha.rp@marinha.pt

DE 20 A 24 DE MAIO

Abertura a visitas de unidades navais

Local: Porto de Aveiro, Ilhavo

Horários:

Dias 20 a 23 - 09h30 - 12h00 e 14h00 - 19h00

Dia 24 - 09h30 - 12h00 (excepto NRP "Sagres")

Navios a visitar:

Navio Escola "Sagres"

Submarino "Barracuda"

Lanchas de Fiscalização "Centauro" e "Sagitário"

Patrulha "Cacine"

Fragatas "Álvares Cabral" e "Bartolomeu Dias"

Navio Reabastecedor "Bérrio"

Corveta "Afonso Cerqueira"

Lancha de Desembarque "Bacamarte"

Lancha Hidrográfica "Andrômeda"

CELEBRAÇÕES

24 DE MAIO

09h30 - Missa em sufrágio dos militares, militarizados e civis da Marinha falecidos

Local: Igreja da Santa Casa da Misericórdia de Aveiro

11h00 - Cerimónia militar

Local: Cais da Fonte Nova, junto ao Centro de Congressos de Aveiro

15h00 - Demonstração Naval

Local: Praia da Barra, Ilhavo

15h30 - Desfile Naval

Local: Canal da Barra, Ilhavo

Aveiro
embarque neste evento

Com o apoio de



AVEIRO



ILHAVO

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 430 • Ano XXXVIII
Maio 2009

Director

CALM EMQ

Luís Augusto Roque Martins

Chefe de Redacção

CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

Redacção

2TEN TSN Ana Alexandra Gago de Brito

Secretário de Redacção

SAJ L Mário Jorge Almeida de Carvalho

Colaboradores Permanentes

CFR Jorge Manuel Patrício Gorjão

CFR FZ Luís Jorge R. Semedo de Matos

CFR SEG Abel Ivo de Melo e Sousa

1TEN Dr. Rui M. Ramalho Ortigão Neves

Administração, Redacção e Publicidade

Revista da Armada

Edifício das Instalações

Centrais da Marinha

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

**Fotocomposição,
paginação electrónica, fofolito,
montagem e produção**

Página Ímpar, Lda.

Estrada de Benfca, 317 - 1º F

1500-074 Lisboa

Tiragem média mensal:

6000 exemplares

Preço de venda avulso: € 1,50

Registada na DGI em 6/4/73

com o nº 44/23

Depósito Legal nº 55737/92

ISSN 0870-9343



5

N.R.P. "CÔRTE-REAL"
É O NAVIO-ALMIRANTE
DA STANDING NATO MARITIME
GROUP 1



11

MARINHA, ARMADA
OU MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA?



21

NA ESCOLA NAVAL,
NO ALFEITE, EM 1937

PROGRAMA DO DIA DA MARINHA 2009	2
PONTO AO MEIO DIA	4
N.R.P. "BARTOLOMEU DIAS"	7
ACADEMIA DE MARINHA	10
A ASSOCIAÇÃO DE FUZILEIROS COMEMORA O SEU 32º ANIVERSÁRIO	13
MENSAGEM AOS FUZILEIROS	14
A MARINHA DE JOÃO III (45)	16
UM DIA COM... O CENTRO NAVAL DE ENSINO	
A DISTÂNCIA - CNED	17
TOMADAS DE POSSE	20
ARSENAL DO ALFEITE. 70 ANOS	26
VIGIA DA HISTÓRIA 10	27
NOTÍCIAS	28
FAROL DAS CONTENTAS / NÚCLEO DE RADIOAMADORES	
NOS 75 ANOS DO FAROL DAS CONTENTAS	29
HISTÓRIAS DA BOTICA (63)	30
XVI ENCONTRO NACIONAL DE COMBATENTES	31
QUARTO DE FOLGA / CONVÍVIO	33
NOTÍCIAS PESSOAIS / CONVÍVIOS	34
INSTALAÇÕES DA MARINHA	CONTRACAPA

REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial da Marinha de Portugal

Revista da Armada, Lda.

1500-074 Lisboa



O N.R.P. "CÔRTE-REAL" É O NAVIO-ALMIRANTE
DA STANDING NATO MARITIME GROUP 1

ANUNCIANTES:
CONSELHEIROS DA VISÃO; ROHDE & SCHWARZ, Lda;
CASA DE SAÚDE DO BARREIRO; CASA DE SAÚDE
DE GUIMARÃES.



O novo quadro da Segurança Interna e a Marinha

2ª Parte

A NOVA LEI DE SEGURANÇA INTERNA

A primeira percepção que se recolhe do texto da Lei nº 53/2008 é que a estrutura jurídica dos textos originais de 1987 foi claramente mantida, o que indicia a opção por uma via reformista. Assim, é evidente, pela substância jurídica final, que o legislador não quis romper com o modelo estrutural existente, tendo introduzindo, contudo, aperfeiçoamentos nomeadamente ao nível dos mecanismos de coordenação e de troca de informação.

Especificamente, quanto aos seus aspectos jurídicos essenciais, importa atentar que o novo texto introduz as seguintes alterações:

1. O Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA) tem, nos termos da alínea f), do nº2, do artigo 12º da Lei, assento institucional no Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI), o qual é presidido pelo Primeiro-Ministro (PMINIST);

2. O Almirante Autoridade Marítima Nacional tem, igualmente, assento no CSSI, e a sua representatividade surge, no novo texto;

3. Em complemento à representação da AMN, e quando o PMINIST assim o entender, podem ser chamados a participar no CSSI, nos termos do nº6 do artigo 12º, os dirigentes máximos dos órgãos de polícia criminal de competência específica, isto é, por exemplo, o vice-almirante comandante-geral da PM;

4. É notória uma preocupação em permitir ao Procurador-Geral da República (PGR) uma apreciação da oportunidade de em participar, ou não, nas reuniões do CSSI;

5. É criado o cargo de Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna (SGSSI), equiparado a Secretário de Estado, que funcionará na directa dependência do PMINIST (ou do Ministro da Administração Interna (MAI) quando exista delegação em tal sentido).

6. Os artigos 16º a 18º conferem, sucessivamente, ao SGSSI, competências de coordenação, de direcção e de controlo, sempre que estejam em causa missões ou actuações articuladas de várias forças e serviços de segurança, recursos comuns às mesmas, e, ainda, no sentido de garantir a interoperabilidade de sistemas de informação, e respectivo acesso, entre outras situações que a lei expressamente tipifica, designadamente em relação à gestão de incidentes tático-policiais graves;

7. O SGSSI tem, ainda, competências de comando operacional, as quais são exercidas, através dos respectivos dirigentes máximos das forças e/ou serviços de segurança, em quadros de catástrofes naturais ou ataques terroristas, nas quais se requeira a intervenção conjugada das diversas forças e serviços.

8. É criado o cargo de Secretário-Geral Adjunto do Sistema de Segurança Interna (SGASSI), equiparado a director-geral;

9. É mantido o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), no qual tem assento, como anteriormente, um representante da AMN, mas resulta notório que, com a criação do SGSSI, o GCS se assume, no novo quadro, como um órgão executivo de assistência ao Secretário-Geral, perdendo o conceito coordenador que detinha no âmbito da Lei nº 20/87;

10. A Unidade de Coordenação Antiterrorismo é inserida no quadro normativo da LSI, preceituando-se, no nº1, do artigo 23º, da Lei nº 53/2008, quais as autoridades que nela têm assento; conforme já se verificava desde 2005, a AMN mantém a sua inclusão;

11. São criados, nos termos do artigo 24º da Lei, gabinetes coordenadores de segurança regionais e distritais;

12. No elenco tipificado no artigo 25º (Forças e Serviços de Segurança), expressa-se que têm funções de segurança interna a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Polícia Judiciária (PJ), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

(SEF) e o Serviço de Informações de Segurança (SIS), estatuindo, ainda, a Lei, em normativo separado, que os órgãos da Autoridade Marítima Nacional exercem funções de segurança, nos termos previstos na respectiva legislação. Esta especificação vem clarificar, sem prejuízo do quadro próprio da PM como órgão de polícia de competência específica, a actuação própria dos órgãos e serviços da Marinha/Autoridade Marítima Nacional no âmbito da *segurança*.

13. Foi readaptado o preceito relativo a medidas e a medidas especiais de polícia.

Atento ao enquadramento jurídico dos órgãos e serviços da Marinha/AMN resultante do DL 44/2002, de 02MAR, e considerando, ainda, a base conceptual que sustenta uma Marinha de duplo uso tal como vem sendo defendida, entende-se que a opção assumida na LSI relativamente ao conceito de *segurança* - para caracterizar o âmbito funcional de exercício da AMN - parece ajustada à solução pretendida. E estabelece, em definitivo, ao nível de lei de bases, o elemento determinante de funcionamento do modelo português de exercício da Autoridade Marítima.

Como tema fundamental no tecido organizativo público dos Estados de Direito, as matérias concernentes à Segurança Interna constituem, notoriamente, um dos alicerces fundadores do exercício da autoridade do Estado, e da legalidade democrática, pelo que qualquer tipo de alteração ou readaptação ao seu regime jurídico pode conhecer impactes directos, imediatos e mediatos quer na segurança de pessoas e bens, quer na estabilidade social necessária ao funcionamento das instituições e à vivência das comunidades. Assim, estabelecido que está o modelo de SI, importa deixá-lo sedimentar para que se manifestem todas as suas virtualidades.



J. M. Silva Carreira
VALM

N.R.P. "Côrte-Real" é o navio-almirante da Standing Nato Maritime Group 1

"São 1700 horas do dia 5 de Março de 2009. O Comandante do NRP "Côrte-Real", CMG António Manuel Gonçalves Alexandre, comemora o seu 44º aniversário, coincidindo a efeméride com a largada do navio da Base Naval de Lisboa, em direcção ao Mediterrâneo, para integrar o *Standing Nato Maritime Group 1* (SNMG1) e iniciar a primeira missão desta força naval permanente da NATO nos mares do Sudeste Asiático, dando assim seguimento ao conceito de emprego acordado na Cimeira de Riga, que visa garantir a condução de operações militares, com carácter expedicionário e capacidade logística sustentada, em áreas geográficas e ambientes climatéricos muito exigentes, bem distintas da tradicional Área de Responsabilidade do "SACEUR".

O navio despediu-se de Lisboa e rumou para Oriente. Fazendo jus ao seu espírito guerreiro, a guarnição da "Côrte-Real" largou motivada, após um frenético mês de Fevereiro em que tudo foi intenso, não apenas pela participação como navio-chefe no exercício INSTREX 01/09, mas também, e sobretudo, pelo exigente aprontamento logístico e sanitário efectuado em simultâneo com a fase final do treino específico, conduzido sob a égide da Equipa de Avaliação e Treino da Flotilha (EAFLOT).

Atravessado o Estreito de Gibraltar e percorrido o Mar Mediterrâneo em direcção à Sicília, Itália, o navio atracou a 9 de Março, no cais NATO de Augusta-Bay, onde deu início ao processo de rendição das funções de navio-almirante da SNMG1. A 15 de Março, já na Base Naval de Souda-Bay, na Ilha de Creta, Grécia, o Comandante da SNMG1, CALM José Pereira da Cunha, entrou a bordo da fragata "Côrte-Real" e, após ter recebido as honras militares devidas, dirigiu-se à guarnição a quem deu as boas-vindas e apresentou os seus objectivos para a missão que agora se iniciava.

A SNMG1 passou a ser constituída pelos NRP "Côrte-Real" (navio-almirante), SPS "Blas de Lezo", FGS "Spessart", FGS "Emden" e USS "Klasking". Juntar-se-iam mais tarde, já na área

de operações, o USS "Halyburton" (por troca com o USS "Klasking"), o HNLMS "De Zeven Provinciën" e o HMCS "Winnipeg".

A estadia em Souda Bay foi marcada pela

(MCC) *Northwood*, os Comandantes dos navios da SNMG1, bem como elementos representantes da CTF 465 (Força da União Europeia - EU NAVFOR) e CTF 151 (*Combined Force Counter Piracy*, liderada pelos EUA).

Como não só de trabalho se ocupam os marinheiros em terra, e sendo conhecidos os laços fortes de identidade própria proporcionados pelos eventos sociais agendados durante os períodos de estadia nos portos, o final do dia 15 de Março foi preenchido com vários convívios entre câmaras dos navios, com destaque para a *CPO's Beer Call* a bordo do FGS "Emden", e a *Officers Call* a bordo do FGS "Spessart". A noite terminou ao sabor de um apetitoso *eggs and steak breakfast* simpaticamente servidos a bordo do navio americano USS "Klasking".

Focada para a missão, a força largou de Souda Bay no dia 17 de Março, e prosseguiu em direcção ao Canal do Suez, deixando para trás o USS "Klasking" que terminaria aqui a sua participação na SNMG1. Foram 13 horas de longa travessia deste canal egípcio, debaixo do tradicional calor africano, onde, apesar das medidas de protecção própria implementadas, se pôde apreciar e acompanhar as características

paisagens que ligam o Mar Mediterrâneo ao Mar Vermelho.

Durante o trânsito a Força aproveitou para preparar e consolidar perícias visando a operação *Allied Protector*. Neste período teve igualmente lugar a fase de certificação do helicóptero orgânico, *Daxter*, no emprego da metralhadora M3M. Esta arma veio, inquestionavelmente, dotar o navio com uma capacidade de tiro estendida e poder de fogo adequado para fazer face a acções de pirataria perpetradas contra a navegação mercante.

Pelas 0630 horas da manhã do dia 24 de Março, sob estado de alerta contra ameaça assimétrica estabelecido, o navio atravessou o Estreito de *Bab El Mandeb*, chegando, por fim, às águas mornas do Golfo de Aden, área da operação *Allied Protector*. No dia de 25 de Março a "Côrte-Real" efectuou uma *Brief Stop Fuelling* (BSF) no porto do Djibouti, per-



O NRP "Côrte-Real" e o NRP "Álvares Cabral" em Augusta-Bay, Sicília, Itália.



O CSNMG1 dá as boas-vindas ao NRP "Côrte-Real".

Pré-sail Conference da Operação que conduzirá pela primeira vez a SNMG1 a uma missão contra-pirataria (Operação *Allied Protector*) e a um périplo pela região do Sudeste Asiático (Operação *Pearl*), e por uma série de reuniões sectoriais entre os navios da força. Marcaram presença naquele evento elementos do *Maritime Component Command*



O CSNMG1 e o Comandante do NRP "Côrte-Real" durante estadia em Souda-Bay.

manecendo atracada cerca de 8 horas. Durante esta curta passagem pelo Djibouti, o navio teve a ilustre presença da Senhora Embaixadora de Portugal no Quênia, que a convite do Comandante da SNMG1 almoçou a bordo, tendo desfrutado de um muito elogiado baccalhau com broa.

A organização do navio para a acção conta agora com a presença de uma equipa reforçada de fuzileiros que, para além das acções de *boarding*, vem desempenhando a importante tarefa de apoiar o navio na defesa contra ameaça assimétrica, quer atracado quer a navegar. Por outro lado, o helicóptero *Daxter* vem revelando toda a excelência do seu papel nas operações de *Maritime Situation Awareness* (MSA) que os navios da SNMG1 vêm desempenhando, através do reconhecimento do panorama de superfície, e subsequente detecção, identificação e seguimento de contactos apresentando comportamento suspeito. Com o inegável incremento da projecção de força à distância que a nova arma veio conferir ao helicóptero, o navio viu substancialmente aumentada a sua capacidade de defesa e protecção, estando mais e melhor apetrechado para lidar contra as ameaças emergentes, concretamente a pirataria e o terrorismo.

Durante a manhã de domingo, dia 29 de Março, a “Côrte-Real” detectou uma “skiffs”, embarcação típica nesta zona do globo, apinhada de refugiados, que a cerca de 75 milhas de terra se deslocava em direcção ao lémen, tendo, após investigação, contactado as autoridades iemenitas a quem transmitiu a ocorrência e passagem de controlo. Na tarde do mesmo dia, o navio FGS “Spesart”, pese embora se tratasse de um navio militar, foi ele próprio alvo de ataque pirata, a cerca de 90 milhas da posição onde se encontrava a fragata portuguesa. Actuando em auto-defesa, o reabastecedor alemão não apenas repeliu os ataques da “skiffs” em aproximação, como participou, ainda, no esforço de detenção dos atacantes armados, o que viria, efectivamente, a acontecer mais tarde, tendo participado nesta acção, entre outros meios navais e aéreos, o navio holandês da SNMG1, HNLMS “De Zeven Provinciën”.

Num teatro de operações bem distinto do habitual, onde tudo é novo e diferente, desde o clima, à cultura e à língua e, principalmente, à tipologia da ameaça, a fragata “Côrte-Real” tem vindo a patrulhar uma vasta área situada entre a costa da Somália e o lémen. Nesta área têm vindo também a operar navios de outras Forças Navais, TF 465 (operação “Atlantia”, da EU NAVFOR) e TF 151 (constituída

por navios dos EUA e Turquia), e ainda muitos outros navios destacados para esta zona do globo dos mais variados países, designadamente do Reino Unido, da Malásia, da China, da Rússia, do Irão, da Arábia Saudita, da Índia, da Coreia do Sul e do Japão.

NA ZONA DE ACÇÃO ...

A fragata “Côrte-Real” escalou o porto de Salalah, Omã, entre os dias 7 e 8 de Abril, tendo a guarnição tido uma breve oportunidade



A Embaixadora de Portugal no Quênia, na camara da “Côrte-Real”, em Djibouti.

para carregar baterias, e o navio algum tempo para reabastecer géneros com vista ao novo período de permanência no Golfo de Aden, no combate à pirataria.

Na Semana Santa, a principal tarefa atribuída à “Côrte-Real” e aos restantes navios da SNMG1, foi escoltar navios mercantes de elevado nível de risco ao longo do extenso corredor marítimo, denominado IRTC (*International Recommended Transit Corridor*), em pleno Golfo de Aden. Diariamente são vá-



Vista de uma “Dhow”.

rias dezenas de navios que atravessam estas águas, onde a ameaça de pirataria é constante, e onde as boas condições meteorológicas, mar calmo e vento fraco, propiciam a que as pequenas, mas velozes, “skiffs” se aventurem oceano fora, em busca de dinheiro fácil. Neste momento, na Somália são cada vez mais os pescadores que trocam a actividade da pesca por esta nova e lucrativa fonte de receita, já que as verbas envolvidas no resgate dos navios pirateados e respectivas tripulações são particularmente elevadas.

À saída do Sultanato de Omã, a “Côrte-Real” escoltou um navio à vela de grande porte, o “Star Clipper”, efectuando o seu *hand-over*, à fragata espanhola “Blas de Lezo”, na tarde do dia 10 de Abril. Nesse mesmo dia concretizou-se, por semi-rígida, a transferência do CSNMG1 e respectivo *battle-staff* da fragata espanhola, assumindo a “Côrte-Real”, de novo, as funções de *flag-ship*.

No domingo de Páscoa foram três os navios de risco elevado escoltados pela “Côrte-Real”, posteriormente entregues de mão em mão entre os navios da SNMG1, garantindo, desta forma, a segurança na circulação da navegação mercante nas turbulentas águas do Golfo de Aden.

A actividade pirata parece, em rigor, não abrandar, apesar dos esforços das nações e respectivas forças navais destacadas para o local. Nos últimos dias assistiu-se a várias tentativas de assalto à navegação mercante com relatos diários de navios que reportaram situações de aproximação de embarcações suspeitas. A presença de pequenos pesqueiros, em tudo idênticas às ameaçadoras “skiffs”, é uma constante nestas águas e, aparentemente, a actividade de pesca serve para camuflar algumas das embarcações que, no final perpetraram os referidos ataques. Suspeita-se, igualmente, que os piratas estão de alguma forma organizados e, em conjunto, coordenam e lançam os ataques. Sabe-se por outro lado, que as pequenas embarcações piratas chegam a percorrer distâncias consideráveis, por vezes ultrapassando algumas centenas de milhas, oriundas ou de terra ou de embarcações mãe. Conso-

to trazem GPS portáteis, telemóveis, roupa lavada, dinheiro, víveres e água, bem como armamento portátil, designadamente metralhadoras AK47 e RPG’s. Normalmente os ataques têm sido efectuados em grupos de três “skiffs”. A tripulação pirata é oriunda da Somália e as idades estão compreendidas entre os 20 e os 35 anos.

Na passada noite de 13 para 14 de Abril, após interceptação de algumas comunicações rádio pelo navio canadiano HMCS “Winnipeg”, ficou a saber-se que o navio mercante “Irene E M” estava a ser alvo de perseguição que, por tardia detecção e reacção da tripulação (em parte devido ao pouco usual *timing* escolhido pelos piratas para lançarem o ataque), resultou no mais recente episódio de *hijacking* no Golfo de Aden. Neste caso, o navio mais próximo era o próprio HMCS “Winnipeg” que se encontrava, ainda assim, a mais de 80 milhas do local. O seu helicóptero foi destacado para o local e, após entrar em contacto VHF com a embarcação, confirmou que os piratas já se encontravam a

bordo assumindo o controlo do “Irene E M”. O navio passou a demandar a costa norte da Somália, onde, tudo indica, permanecerá enquanto decorrerem as negociações para o seu resgate. Vem-se verificando que, regra geral, as tripulações costumam ser bem tratadas, não havendo, até ao momento, qualquer registo de incidentes que possam pôr em perigo a vidas das pessoas raptadas.

Outro caso recente de *hijacking* ocorreu no passado dia 11 de Abril, pelas 14h locais, e diz respeito ao rebocador “Buccaneer”, que se encontrava a navegar vindo do Mar Vermelho em direcção à entrada oeste do IRTC, quando foi alvo de ataque. O SPS “Blas de Lezo” escoltava o “Star Clipper” quando, a cerca de 85 milhas de distância, o rebocador de pavilhão italiano reportou, via VHF, que estava a ser perseguido por duas “skiffs” e que estas se aproximavam a alta velocidade. O “Buccaneer”, a rebocar duas plataformas e com velocidade máxima disponível 7 nós, pouco pôde fazer e não conseguiu sequer colocar em prática as manobras correntes de evasão a este ataque, deixando-se apoderar por debaixo de fogo das armas dos piratas, que rapidamente e sem grande esforço entraram a bordo. Com o navio tomado e divergido em direcção à cidade de Bosasso, no norte da Somália, apenas restavam aos navios da SNMG1, o acompanhamento à distância de mais uma situação de pirataria consumada.

Mas não só no Golfo de Aden



acontecem actos de pirataria. A costa leste da Somália é hoje em dia local igualmente apetecido e alvo de recentes ataques. Tal é o caso do mediático navio “Maersk Alabama”, de pavilhão norte-americano, que no dia 8 de Abril, após a aproximação de três “skiffs” foi *hijacked*, a cerca de 400 milhas a leste da capital Mogadíscio. A intervenção do governo norte-americano, que considerou esta uma situação de interesse nacional, levou ao empenhamento de forças navais para o local e, através do recurso a forças especiais, navio e Comandante, foram, como é agora do conhecimento público, resgatados com sucesso.

Neste momento encontram-se sob controlo dos piratas Somalis um total de dezanove embarcações, concentrando-se a sua maioria junto da costa leste.

Durante o fim-de-semana de Páscoa, um artigo escrito por uma jornalista da Agência *Reuters* embarcada na “Côrte-Real”, desencadeou o interesse dos media nacionais, passando a pirataria na Somália a estar na ordem do dia.

A guarnição da fragata “Côrte-Real” encontra-se motivada e orgulhosa com a oportunidade de participar nesta operação real, na salvaguarda da segurança desta importante rota marítima entre a Europa e o Oriente, contra uma das ameaças emergentes do século XXI.



(Colaboração do COMANDO DO NRP “CÔRTE-REAL”)

NRP “Bartolomeu Dias”

O nosso navio é, para nós, o melhor de todos.¹

“O nosso navio é a nossa segunda casa”. Para os militares que integram a 1ª guarnição tem sido assim desde a chegada a bordo no passado dia 16 de Janeiro de 2009.

O desafio foi (é) grande. Iniciou-se com a integração numa plataforma que apesar de ter semelhanças conceptuais evidentes com as nossas fragatas classe “Vasco da Gama”, revela diferenças substanciais ao nível do desenho dos sistemas e do controlo e gestão da informação, e continua com a exploração funcional do navio nas várias vertentes de utilização.

A criação do detalhe administrativo, a definição de uma estrutura consolidada e funcional de normas, a definição e a operacionalização

da organização para a normal operação da plataforma e para a eficaz resposta à emergência, de forma a manter a integridade da plataforma em tempo de paz ou numa situação de comba-



te, são outras facetas do trabalho que tem vindo a ser desenvolvido.

Outro desígnio permanente e estratégico tem sido a integração da aplicação informática SIN-

GRAR. Esta ferramenta, embora ainda em permanente actualização e desenvolvimento, tem-se revelado de extrema utilidade e de interesse crucial para a utilização operacional do navio.

O navio cumpriu, até ao momento, dois programas de treino:

- o Plano de Treino de Segurança (PTS) sob a égide da Flotilha, focando principalmente as áreas da Segurança para Navegar e Limitação de Avarias, e;

- o *SARC3 Plus*, realizado sob direcção do *Commander NL Seatrain Command (CNLSTC)*, com modelo holandês, com o objectivo de iniciar a preparação do navio para o treino mais exigente que se avizinha, o *POST (Portuguese Operational Sea Training)*.

No dia 3 de Março, efectuou, com sucesso, o lançamento vertical de um míssil *Sea Sparrow* contra um alvo aéreo teleguiado.

Recentemente, entre 23 de Março e 3 de Abril,

o navio esteve "a seco" em manutenção na *Dok VI* do *MARINE BEDRIJF*², de forma a efectuar a instalação do transdutor do Sonar de Casco PHS-36, recuperar a estanqueidade das *radomes*³ das antenas do Sistema de Comunicações Satélite SATCOM e afinar os sensores de posição de passo dos hélices. Foi uma excelente oportunidade para reconhecer as obras vivas e verificar o seu estado geral.

O DEPARTAMENTO DE PROPULSÃO E ENERGIA

O Departamento de Propulsão e Energia (DPE) é chefiado por um Capitão-Tenente, da classe de Engenheiros Navais do ramo Mecânica, e é constituído por três serviços:

- Limitação de Avarias e Mecânica, chefiados por dois oficiais subalternos da classe de Engenheiros Navais do ramo Mecânica, e;
- Electrotecnia, chefiado por um oficial subalterno da classe de Serviço Técnico.

O DPE integra igualmente um Sargento-Ajudante da classe de Maquinistas Navais que tem como encargo principal o controlo integrado das actividades de manutenção do departamento.

As diversas secções dos serviços de bordo, são chefiadas por nove Sargentos e compreendem vinte e três praças, totalizando o DPE o total de trinta e oito militares.

AS ACÇÕES DE TREINO NA PERSPECTIVA DO DPE

Com o objectivo de maximizar o desempenho durante o PTS, realizaram-se acções internas de preparação focando principalmente as áreas da Segurança para Navegar e Limitação de Avarias.

Executaram-se vários exercícios, com particular incidência nas áreas de Limitação de Avarias (Emergências a Navegar e no Porto), Electricidade (*Switch Board Drills*) e Mecânica (*Machinery Breakdown Drills*), suportados nos conhecimentos adquiridos na fase do treino a bordo, realizado em Novembro de 2008 (*On-Board Training*).

O principal objectivo do PTS foi testar a capacidade do navio operar em segurança. Este objectivo foi alcançado, tendo a guarnição conseguido cumprir com o *Command Aim* (Navegar e cumprir com as missões em segurança), presente nas nossas mentes desde o início de 2008, altura em que a "cruzada" foi iniciada.

Um mês após a recepção do navio, a 16 de Fevereiro, iniciámos a realização do *SARC3 Plus*.

De acordo com o transmitido pela equipa de avaliação holandesa⁴, o navio apresentou-se, de um modo geral, com bons padrões de limpeza e segurança para navegar, atingindo padrões, no que respeita por exemplo, aos espaços de máquinas, que referiram ser de difícil alcance por parte dos seus próprios navios. Ao facto não é alheio, o treino nacional previamente executado

pela Flotilha e, característica comum às nossas guarnições, a vontade de manter, de forma permanente e consistente, os navios em bom estado de conservação.



Em relação ao treino realizado, realça-se a intensidade do planeamento proposto com séries em simultâneo ou com início e fim concorrentes.

Este treino foi crucial para o DPE, permitindo uma aproximação ao treino que será efectuado no POST, devido ao nível de exigência dos avaliadores e ao seu profundo conhecimento do navio. O resultado foi muito satisfatório apesar do pouco tempo de navio que a nossa guarnição tem à data.

No final o NRP Bartolomeu Dias concluiu com sucesso o *SARC3 Plus*.

É convicção do *staff* CNLSTC que o comando e a guarnição se encontram bem preparados para responder às exigências da próxima fase de treino nacional. Ficaram bem patentes o entusiasmo e a receptividade às recomendações do *staff*, o que permitiu uma rápida evolução na maior parte das áreas. Em suma, a guarnição demonstrou ter o potencial necessário para enfrentar com sucesso o treino nacional e posteriormente o POST.

A PLATAFORMA

O navio é construído em duas secções principais, cada uma com três zonas e 9 zonas diferentes para ventilação. As zonas estão divididas em termos de compartimentação estanque à entrada de água (*watertight*).

Em termos genéricos, a linha de água situa-se abaixo do pavimento H, o único pavimento onde é possível a passagem longitudinal por todo o navio. A numeração para os restantes pavimentos tem como referência este pavimento. Subindo até ao pavimento A e descendo até ao pavimento L (porões e tanques).

Considerando uma compartimentação mais eficaz para o combate a eventuais incêndios, as zonas 2 e 5 são sub-divididas nas zonas 2a, 2b e 5a, 5b.

A numeração das balizas é efectuada de ré para vante⁵.

A numeração de compartimentos é diferente da utilizada na maioria dos nossos navios, sendo constituída pelas seguinte regra:

- Zonas marcadas de vante para ré (1 a 6);
- Pavimentos numerados desde o pav. B (pavimento do STIR) para baixo até ao pavimento

L (porões);

- A prancha de entrada é colocada no pavimento H;

Os compartimentos são designados da seguinte forma:

- A estibordo, 1;
- A bombordo, 2;
- A meio navio, 0;
- Atravessando vários pavimentos, 5;

De forma a diferenciar os diversos compartimentos existentes, é utilizada a seguinte sequência como designação LA (NBCD).

A título de exemplo:

- 2H10 é um compartimento situado na zona 2, pavimento H e é o 1º compartimento deste tipo (nº se-

quencial) a meio navio. Esta designação é a de compartimento de acesso (hall);

- 2H10.12 é um compartimento situado na vizinhança do acesso 2H10 e é o 1º compartimento de vante para ré situado a bombordo deste.

- 4L15 é um compartimento situado na zona 4, no pavimento L, o 1º deste tipo e atravessa diversos pavimentos. Esta designação pertence à casa dos motores.

CONDIÇÕES DE ESTANQUEIDADE

No NRP "Bartolomeu Dias" estão definidas quatro condições de estanqueidade a líquidos ou *watertight* (WT), duas condições de estanqueidade a gases ou *gastight* (GT) e duas condições especiais. Cada condição é definida por uma letra ou cor específica.

Condições Watertight

A condição de estanqueidade "X" tem como objectivo estabelecer a estanqueidade entre os pavimentos inferiores do navio, onde o risco de alagamento é superior. É estabelecida em condição geral 2/3/4/5 (navio a navegar, fundeado ou atracado).

A condição de estanqueidade "Y" tem como objectivo estabelecer a estanqueidade entre os compartimentos abaixo do Pavimento H e é estabelecida em condição geral 2/3/5 (a navegar e atracado, em situações especiais).

A condição de estanqueidade "Y" deverá ser estabelecida em condição 2 em situações em que existe um acréscimo do risco de colisão ou sinistro.

A condição de estanqueidade "Z" tem como objectivo estabelecer a estanqueidade em todo o navio, em preparação para combate.

Condições Gastight

Na iminência de ataque nuclear, biológico ou químico, o navio tem a capacidade de se tornar estanque a gases e partículas. Para cumprir este requisito deverá implementar a condição de estanqueidade A, permitindo uma sobrepressão interna na ordem de 5 mbar, sendo a entrada na cidadela (interior do navio) efectuada através de uma Estação de Descontaminação.

A condição de estanqueidade "A" (Laranja) tem como objectivo estabelecer a cidadela do navio. É utilizada em Postos de Combate (condição geral 1) em conjunto com a condição

“Z”, tomando a designação de “ZA”. Complementarmente é igualmente estabelecida a condição de estanqueidade “M”, de forma a isolar a ventilação dos compartimentos fora da cidadela com o exterior e entre os espaços de máquinas.

Condições Especiais

A condição de estanqueidade “Vermeelho”, tem como objectivo estabelecer a estanqueidade necessária para fazer face a um possível sinistro originado por colisão ou embate, sem pré-aviso. É executada por todos os elementos da guarnição que deverão fechar imediatamente todas as aberturas na sua vizinhança com a marcação VERMELHO (faixa vermelha no canto).

A condição de estanqueidade “P” serve para efectuar a proibição de circulação no exterior e estabelecer o regime de ocultação de luzes em todo o navio.

SISTEMAS DE COMBATE A INCÊNDIOS

Circuito de incêndios

O circuito de incêndios estende-se através de dois ramais (alto a EB e baixo a BB) e é alimentado por três bombas de incêndios com 200 m³/h cada e uma bomba de serviço de 60 m³/h mantendo a pressão a cerca de 8 a 10 bar.

Sistema de chuveiros (sprinklers)

O sistema cobre compartimentos da área do DAE (paióis de munições, torpedos, munições da arma Goalkeeper, munições SRBOC) e da área do DPE (escotilhas de acesso aos espaços de máquinas).

Sistema de inundação por espuma

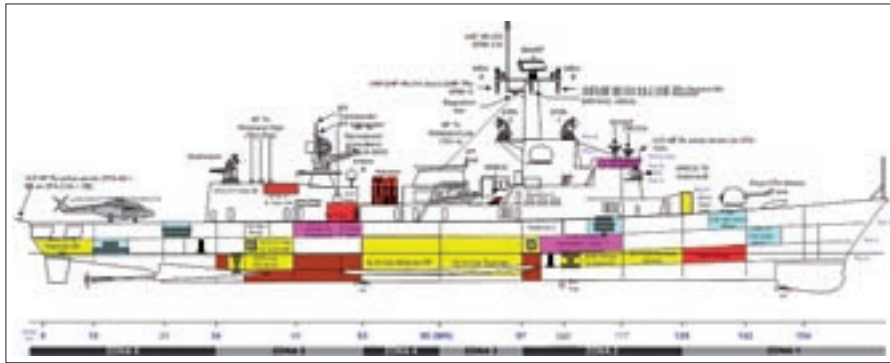
Existem três tipos de sistemas a bordo, um tanque de diafragma com capacidade para a Casa dos Geradores, Casa das Bombas do Heli, Hangar e canhão de espuma do convés de voo, um tanque de espuma para os dois principais espaços de máquinas (Casa das Turbinas e Casa dos Motores) e tanques prontos a usar como sistemas semi-fixos equipados com agulhetas de 20 mm para primeira intervenção nos espaços de máquinas.

Sistema de esgoto

Existem a bordo diversos sistemas de forma a esgotar a eventual entrada involuntária de água: ejectores fixos, bombas de esgoto de porões e ejectores portáteis. Todos os compartimentos do pavimento K estão equipados com um ejector fixo alimentado pelo circuito de incêndios. As bombas de esgoto de emergência, situadas nas principais casas de máquinas são constituídas pelas bombas de incêndios nº1 e nº3 (200 m³/h) e bomba de arrefecimento de água salgada de BB (100 m³/h).

Sistema fixo de Halon 1301

As Casas das Turbinas, Motores e Geradores são dotadas de um sistema fixo de extinção de



incêndios por inundação de Halon 1301, possibilitando assim dois disparos para cada espaço. O paiol das tintas é igualmente dotado de um sistema deste tipo, mas de disparo automático por temperatura excessiva no interior.

ESTABILIDADE

O navio cumpre com os critérios estabelecidos internacionalmente para este tipo de plataforma nas diversas condições de carregamento, de navio leve a navio carregado, condições de carregamento para docagem e estabilidade em avaria. As suas principais características são:

- Comprimento de fora a fora: 122,3 m;
- Comprimento entre perpendiculares: 114,4 m;
- Boca: 14,4 m;
- Deslocamento de navio leve: 2.789 ton;
- Deslocamento normal de operação: 3.384 ton;
- Deslocamento máximo: 3.415 ton;

De forma a operar a plataforma em condições de estabilidade intacta ou em avaria, o IMCS possui uma ferramenta que permite que após a inserção de diversos dados, sejam efectuados cálculos de estabilidade intacta ou em avaria, bem como a medição automática das marcas de calado.

PROPULSÃO

A propulsão é do tipo CODOG (Combined Diesel or Gas) e possui duas linhas de veios

o movimento do veio da turbina de potência para o veio propulsor, um travão para frear o veio propulsor e a caixa redutora, uma linha de veios e um hélice de passo variável. Quanto a máquinas propulsoras:

- Duas turbinas compreendendo cada, um gerador de gases Rolls Royce, tipo Spey SM1A, com potência máxima de 14 MW, limitada a 12,75 MW e uma turbina de potência Rolls Royce, tipo 1C, com potência

máxima de 18 MW.

- Dois motores Diesel Stork Wartsilä, tipo 12SW280, com 3680 MW de potência máxima a 1000 rpm;

A instalação poderá ser comandada da Ponte (Direct Mode), na Central de Comando e Controlo da Plataforma (Telegraph Mode) e localmente em caso de avaria.

PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA

Existem dois quadros principais, denominados Q. Principal AV e Q. Principal AR com dois Grupos Electrogéneos por quadro principal, com potência máxima de 650kW fornecida por cada gerador. Existe ainda uma caixa de ligação a terra em cada quadro.

As facilidades de energia eléctrica fornecidas são: 440V 60Hz 3 trifásica; 440V 400Hz; 115V 60 Hz; 220V 60Hz; 24/28V DC.

O FUTURO

Avizinham-se outros desafios. Em breve, a realização de um treino em Portugal com a vertente operacional (PTB) e o culminar do nosso treino operacional, o POST (*Portuguese Operational Sea Training*) a realizar nos meses de Junho e Julho em Plymouth, UK.

“A sorte protege os audazes”, é uma frase sobejamente pronunciada na nossa instituição mas que todos esperamos que traduza o nosso futuro próximo. A sorte ir-se-á procurar de forma obstinada para que de forma audaz sejam

ultrapassadas as dificuldades que o destino apresenta, sempre com o objectivo de melhorar o desempenho do nosso navio.



(Colaboração do COMANDO DO NRP “BARTOLOMEU DIAS”)

Notas

¹ CTEN Morais Sarmiento, Rio Lima – O seu navio e os

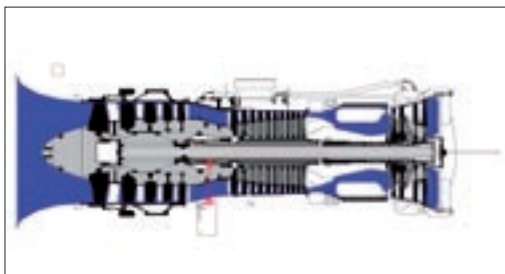
seus heróis – 1964.

² CTEN Morais Sarmiento, Rio Lima – O seu navio e os seus heróis – 1964.

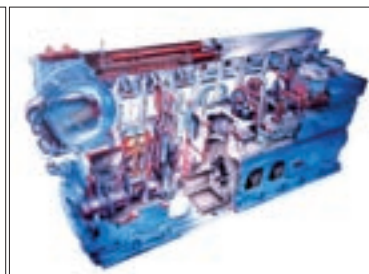
³ Cúpulas.

⁴ O navio embarcou um staff de cerca de quinze militares holandeses, chefiado por um CMG.

⁵ Princípio derivado do facto da antiga construção dos navios ser efectuada do painel de popa para vante.



Turbina de gás, Rolls Royce tipo Spey SM1A.



Motores Diesel Stork Wartsilä.

compreendendo um motor Diesel, uma turbina de gás, uma caixa redutora que compreende uma embraiagem do tipo SSS-coupling para acoplar e desacoplar automaticamente a turbina de gás e uma embraiagem de fricção multi-discos para o motor Diesel propulsor, um sistema de redução por carretos para transmitir



Novo Presidente da Academia de Marinha

No passado dia 31 de Março teve lugar na Sala da Biblioteca Teixeira da Mota da Academia de Marinha a cerimónia da tomada de posse do Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vieira Matias e do Conselho Académico da Academia até ao final de 2009.

A cerimónia foi presidida pelo CEMA, Almirante Melo Gomes, com a presença do Vice-CEMA, Vice-Almirante Teles Palhinha, do Almirante Vidal de Abreu, Presidentes de diversas Academias nomeadamente da Academia de História e da Sociedade de Geografia de Lisboa, membros do Conselho Académico, Académicos, muitos oficiais e diversos convidados.

Após o acto da tomada de posse usou da palavra o novo Presidente Almirante Vieira Matias que afirmou:

“Ao assumir a honrosa incumbência de presidir à Academia de Marinha, o meu primeiro pensamento dirige-se para a imagem do V. Alm. António Ferraz Sacchetti, aqui bem presente no brilho ilustre que deu a esta Casa e no exemplo, raro, que nos legou, de servir insigne e abnegadamente Portugal, nas mais variadas e exigentes situações. Para a sua memória de distinto Almirante e de Presidente da Academia de Marinha vai a expressão das minhas sentidas e respeitadas homenagens.

Compete-me, em seguida, reiterar o meu grato compromisso de firme empenhamento no cumprimento da nobre missão em que acabo de ser empossado e que interpreto como mais uma forma de servir, neste caso, o País e a Marinha e o mar que com ambos se identifica e funde...”

Continuando a sua alocução afirmou de seguida:

“... Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

É de justiça expressar a Vossa Excelência vários agradecimentos. Desde sempre, o interesse que, claramente, tem demonstrado por esta Academia. Mais proximamente, o acompanhamento que fez da inesperada situação que o infortúnio nos trouxe e, depois, a pronta homologação que formalizou do resultado das recentes eleições. Hoje, a sua presença neste acto de tomada de posse corrobora essa atitude empenhada na vida da Academia de Marinha que, mais do que gratidão, merece uma retribuição de todos nós, os seus membros. Essa terá de continuar a ter expressão na forma de afirmar a natureza e de exercer as competências que constam no decreto regulamentar que deu corpo ao nosso Estatuto

É, por isso, que me dirijo aos Senhores Académicos para salientar o excelente labor que têm desenvolvido e que muito tenho admirado ao longo do tempo, mas também para lhes pedir que não abrandem o esforço, que continuem a subida, para que possamos levar, cada vez com mais intensidade, ao seio da sociedade portuguesa a mensagem da utilidade da nossa Academia. O mesmo é dizer que temos de “divulgar os co-

nhecimentos relacionados com a história, as ciências, as letras e as artes e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas”, como se lê no artigo primeiro do nosso Estatuto. E peço que me relevem o sublinhado forte que coloco no sentido da mais valia do trabalho que desenvolvemos e na forma de o fazer chegar ao exterior. É que, se todas as academias têm essa preocupação, a nossa deve assumi-la com especial intensidade, porque o seu ponto focal é o mar, cada vez mais importante para os Portugueses, mas deles não suficientemente conhecido e, por isso, não convenientemente valorizado, nem explorado...”



Foto: Júlio Tito

Seguidamente usou da palavra o ALM CEMA que exprimiu o seu prazer por presidir a esta tomada de posse saudando cordialmente todos os presentes. A dado passo da sua intervenção afirmou:

“... É com prazer que presido à tomada de posse do Senhor Almirante Vieira Matias e dos titulares do Conselho Académico da Academia de Marinha, saudando cordialmente todos os presentes.

À primeira vista seria uma cerimónia como muitas outras na Marinha, no sentido em que se entrega a condução do navio a um novo timoneiro. Não é o caso, na medida em que o acto ganha especial solemnidade em função da particularidade do momento e das características da “ponte” de um navio tão peculiar como a Academia, onde se juntam as capacidades e personalidades académicas, civis e militares, com uma brilhante inserção nos sectores científicos da nossa sociedade. Personalidades que fazem deste organismo o lugar privilegiado de ensaio e pesquisa da nossa história marítima e das técnicas que estiveram ao seu serviço, sem perder de vista a projecção no futuro das visões e ensinamentos que a história e a experiência nos proporcionam.

De facto, a Academia de Marinha não é apenas mais um elemento da nossa malha orgânica, mas acima de tudo, uma estrutura de profundo significado para a nossa afirmação, pela visibilidade e notoriedade que consegue junto da sociedade civil e pelo valor e incentivo que a actividade que desenvolve e a investigação que difunde, promovem junto daqueles que em cada conjuntura decidem escolher e servir o país na Marinha

(...)

Sabemos todos que as instituições, em geral, estiolam ou perduram pela capacidade adaptativa e de re-

novação. A Academia de Marinha, que não se exime a essa biologia institucional, passa hoje por um novo marco da sua existência, numa forçada renovação devido ao desaparecimento do seu anterior presidente, o Senhor Almirante Ferraz Sacchetti.

Compreenderão que a esta ilustre figura dedique umas breves palavras. Da lei da morte se libertou, desaparecendo do nosso convívio, mas a sua figura e obra continuam indelevelmente conosco, porque esse é o rasto que tomamos como referência de dedicação à causa pública e ao saber, num percurso de vida marcado pelos ditames da honra, lealdade e solidariedade. O seu desempenho em prol da actividade e prestígio da Academia de Marinha é sobejamente reconhecido, mas gostaria neste momento de expressar o meu sentimento de respeito e gratidão pela sua conduta irrepreensível, pelo seu labor, inteligência, correcção, bondade e sensatez, creditados a benefício da Marinha. Recordo-o, também, pelo seu sentido do humano, aristocrática afabilidade e serena atitude, que suave e naturalmente evidenciou ao longo de uma vida naval plena e longa, que tive privilégio de testemunhar.

(...)

Agradeço à Assembleia de Académicos o sinal que deu através do critério com que manifestou a sua vontade e ao Senhor Almirante Vieira Matias pela disponibilidade e aptidão que se dispôs colocar ao serviço da Marinha, como o faz há quase cinco décadas, com renovado vigor intelectual. Que personalidade poderia reunir melhor os atributos e capacidades para o exercício de um cargo que a Marinha tanto valoriza? Desde que deixou o comando da Armada em 2002, tem prestado um inestimável serviço às suas causas mas também aos saberes e à investigação na área das ciências do mar, militares, da defesa e da cultura em geral, sendo de todos conhecida a sua inquebrantável cruzada em favor das potencialidades do mar e do hipercluster económico que ele pode oferecer ao desenvolvimento sustentável e modernidade do país.

Recordo a sua liderança da Marinha ao longo de cinco anos condicionada por dificuldades de desempenho operacional e de severos constrangimentos orçamentais, que a clarividência da sua acção e a indomável vontade de assegurar o futuro da esquadra, conseguiram superar, sem desvio do planeamento estratégico que possibilitou o lançamento dos alicerces e o racional dos novos programas de meios e de reequipamento naval...”

E a concluir:

“... Senhor Almirante Vieira Matias, aceite as minhas felicitações pelo prestigiante cargo em que acaba de ser empossado e fique certo de toda a minha disponibilidade para lhe aliviar o encargo do seu exercício e o meu apoio para as suas iniciativas de abertura da Academia ao mundo exterior da ciência e da cultura, bem como de cooperação institucional com outros centros de estudo e investigação...”



MARINHA, ARMADA OU MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA?

OS PRIMÓDIOS

Para se perceber melhor que a dificuldade com que nos deparamos tem raízes históricas, vamos retroceder no tempo até ao período em que o processo organizativo da Marinha já evidenciava estruturas relativamente elaboradas, conquanto pudéssemos recuar muito mais.

A semelhança de outros países, Portugal procurou institucionalizar no século XVIII, o recrutamento de oficiais para a Armada Real. Com esse objectivo, foi publicado o Decreto de 2 de Julho de 1761, cujo preâmbulo anunciava: “Considerando o muito que convém ao regular serviço na Marinha, que nele haja educação de oficiais que se façam dignos...”.

Assim, em 1 de Janeiro de 1770 foi elaborado o “Mapa dos Officiais do Corpo da Marinha”, considerado como a primeira Lista da Armada¹, sendo então Capitão General da Armada o Senhor D. João².

Uns anos mais tarde, a Rainha D. Maria I assina, em 14 de Dezembro de 1782, o Decreto que cria (ou recria) uma Companhia de Guardas Marinhas, que pode ser considerada o embrião da Escola Naval, dada a regulamentação que se seguiu. Neste diploma pode ler-se “...considerando o muito que convém ao meu Real serviço que na Marinha haja Officiais hábeis e instruídos...” e mais adiante “...Tenho determinado ao Marquês de Angeja, Capitão General dos Galeões da minha Armada Real...”

Estes normativos legais, que correspondem a algumas das primeiras e mais importantes iniciativas para estruturar a profissionalização dos oficiais na Marinha Portuguesa revelam que a utilização das expressões “Marinha” e “Armada” já se fazia de uma forma pouco esclarecedora.

Pelo exposto, afigura-se que as designações “Armada” ou “Armada Real” significavam, tão só, o conjunto dos navios de guerra.

A ORGANIZAÇÃO NOS SÉCULOS XVIII E XIX

Por Alvará de 28 de Julho de 1736, foi instituída a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, tendo até ao final do Século XVIII existido sempre Ministros da Marinha e do Ultramar ou Ministros da Marinha, entre os quais Martinho de Melo e Castro, que tomou posse em 1770 e foi o artífice de importantíssimas reformas.

Pela leitura do conteúdo das responsa-

bilidades atribuídas a esses governantes, facilmente se verifica que os seus Ministérios tutelavam não só a Marinha militar, como também outros sectores do Estado, nomeadamente os assuntos da Coroa nos domínios ultramarinos, através de Direcções-Gerais. Esta situação manteve-se durante largos anos, tendo a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar sido extinta e recriada mais do que uma vez.

Em 1859 passou a haver um Chefe do Es-



tado-Maior da Marinha, mas uma Carta de Lei de 13 de Julho de 1863 extingue o cargo e restabelece o de Major General da Armada, que já anteriormente existira.

Entretanto, os termos “Marinha” e “Armada” continuaram a ser usados nos departamentos do Estado e nos cargos, sendo já visível uma tendência crescente para uma diferenciação formal, na medida em que a “Armada”, consubstanciava a função militar no âmbito operacional, embora ainda de forma mitigada.

Através do Decreto de 28 de Outubro de 1869 é criado o Comando Geral da Armada que tinha autoridade sobre todos os corpos de oficiais, propunha os nomes dos comandantes dos navios e tinha competências de Inspeção e Superintendência sobre todos os navios do Estado.

Por seu turno, a Direcção-Geral da Marinha tratava da organização, constituição e movimento das forças navais, nomeava os comandantes dos navios e tinha autoridade sobre as capitánias, entre outras funções. A Direcção-Geral do Ultramar dedicava-se à administração ultramarina. Todos estes órgãos pertenciam à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar. É também desta época a constituição do Corpo de Officiais da Marinha Militar.

A diferenciação do ramo militar da Marinha vai-se apurando com o tempo, no âmbito do Comando Geral da Armada.

Todavia, um Decreto de 14 de Agosto de 1892, extingue o Comando Geral da Armada e outros órgãos, passando a Armada a ser dirigida por um Conselho do Almirantado, situação hoje comparável a um Conselho de Administração.

Esse mesmo Decreto de 1892 contém um vasto conjunto de preceitos que enformam um verdadeiro Estatuto do Oficial da Armada, sem acolher tal designação, mas estabelecendo o Quadro da Corporação dos Officiais da Armada.

A experiência não foi muito boa e poucos anos depois, por Decreto de 21 de Dezembro de 1897, é recriada a Majoria Geral da Armada, que veio substituir o anterior Comando Geral da Armada, no respeitante às suas principais atribuições.

Assim, permanece a dificuldade de distinguir com exactidão formal, a “Marinha” da “Armada”, sabendo-se, contudo, que a primeira continha a segunda, sendo portanto mais abrangente.

A REPÚBLICA E O ESTADO NOVO

Com o advento da República, o Decreto da Assembleia Constituinte de 23 de Agosto de 1911, instaura dois Ministérios distintos, o Ministério da Marinha e o Ministério das Colónias. Depois, passa-se por uma curta fase em que é criada uma Secretaria de Estado da Marinha mas, a partir de 1920, o Ministério da Marinha fixou-se na orgânica do Governo até à mudança de regime, com a revolução de Abril de 1974.

Entretanto, em 1929, surge o primeiro Estatuto do Oficial da Armada, formalmente designado como tal, através do Decreto n.º 17807, de 21 de Dezembro.

Em 1937, fruto da enorme confusão de termos usados no Ministério da Marinha, o Ministro faz publicar um Despacho, datado de 19 de Agosto de 1937, determinando o significado preciso que devia ser atribuído a um rol dessas expressões, tendo tido o cuidado de acrescentar que, na análise de textos ou diplomas anteriores, se deveria ter em consideração o significado que, porventura, lhes podia ser conferido.

Ainda hoje vale a pena percorrer essa lista de mais de duas dezenas de itens, pela precisão dos conceitos enunciados.

Vejamos, pois, algumas das explicações encontradas de maior interesse para o assunto em apreço:

Ministério da Marinha: O departamento de

Estado por onde correm todos os assuntos relativos à Marinha (marinhas de guerra, mercante e fomento marítimo) da Nação e em que estão integrados todos os meios, em material e pessoal, da actividade naval do Estado. Também se emprega a expressão “Ministério da Marinha” para designar o conjunto de organismos que constituem a Administração Central de Marinha.

Administração Central de Marinha: O conjunto de organismos a quem superiormente compete a administração da Marinha, nos seus diversos sectores de actividade (segue-se a relação dos organismos).

Marinha de Guerra: O conjunto de todos os elementos que constituem as forças de mar do Estado (incluindo nestas as de aeronáutica naval) ou servem às mesmas.

Armada: O escalão mais elevado das forças navais (conjunto de esquadras). O termo “Armada (Armada nacional)” entre nós significa também o conjunto de todos os elementos que constituem a Marinha de Guerra. É pois sinónimo desta expressão.

Unidades Navais: São os navios de superfície, submarinos ou aéreos.

Unidades da Armada: São todas as unidades da Marinha de Guerra. Uma unidade naval é pois uma unidade da Armada, mas nem todas as unidades da Armada são unidades navais.

Daqui se retira, portanto, uma interpretação oficial do que se entendia por Marinha de Guerra e por Armada. O despacho não referia “Marinha”, mas tornava-se praticamente evidente que a Marinha de então correspondia ao Ministério da Marinha ou ao conjunto dos órgãos nele integrado.

Podemos ainda afirmar, sem qualquer hesitação, que a Armada constituía, há muito tempo, um dos Ramos das Forças Armadas (FA), embora estivesse inserida num Ministério cujo carácter não era exclusivamente militar. Por isso os sucessivos Estatutos mencionavam sempre Oficiais, Sargentos e Praças, da Armada.

São muitos os diplomas legais que referem a Armada taxativamente como Ramo das FA. Para focar apenas dois, bem separados no tempo, veja-se a Lei 1905, de 22 de Maio de 1935, sobre a Organização Superior da Defesa Nacional e o Estatuto dos Oficiais das FA, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 46672, de 29 de Novembro de 1965.

Assim, até ao 25 de Abril de 1974 a situação era bastante clara. O Ministério da Marinha, que correspondia à Marinha, tinha como finalidade tratar de todos os assuntos, tanto de carácter militar-naval como de carácter civil, que dissessem respeito ou se relacionassem com a eficiência da Armada, das Marinhas Mercante e de Pesca, assim como do fomento marítimo nacional³.

Nessa altura, a Marinha englobava a Armada (Ramo das FA), constituindo o Ramo Naval, a par dos Ramos de Fomento Marítimo, de Investigação do Mar e de Administração Financeira e ainda os organismos de natureza cultural e de natureza fabril⁴.

A Armada estava perfeitamente definida no Art.º 1.1.1.1 da Ordenança do Serviço Naval, aprovada pelo Decreto n.º 44887, de 20 de Fevereiro de 1963, como o conjunto dos comandos, forças e unidades e serviços da Marinha Militar, compreendendo o pes-

Foto SAJ L Carvalho



soal, armas, equipamentos e as instalações em terra. Encontravam assim plena justificação os comandos da Armada, as unidades da Armada, etc. Os oficiais, sargentos e praças, embora na gíria se intitulassem muitas vezes “...da Marinha”, formal e correctamente só poderiam ser “...da Armada”, face ao Estatuto aplicável, consagrado em lei.

Foto SAJ L Carvalho



A “Marinha de Guerra” ou “Marinha de Guerra Portuguesa” já não tinha qualquer conteúdo legal no plano interno, podendo, quando muito considerar-se um termo equivalente a “Marinha Militar”, mas aceitável apenas na linguagem informal.

Usava-se e continua a usar-se, com frequência, para distinguir a “Marinha” da “Marinha Mercante”, tal como acontece noutros países⁵.

Repare-se ainda num pormenor, muito significativo. Estava então estabelecida a denominação Administração Central de Marinha, porque esta estrutura dizia respeito ao Ramo Naval e aos outros Ramos não militares. Mais tarde, pelas razões a seguir indicadas, passou a designar-se Administração Central da Marinha, já que abrange apenas a Marinha como um dos Ramos das FA. Só há poucos anos foi modificada a respectiva inscrição, na parte exterior do acesso junto à Casa da Balança, para exibir a redacção correcta. Este mesmo critério tem aplicação relativamente a outros organismos, podendo o leitor fazer esse exercício de verificação. Temos Museu de Marinha e Academia de Marinha, mas Hospital da Marinha, Biblioteca Central da Marinha, etc.

A MUDANÇA DO REGIME

A revolução de 1974 liquidou o Ministério da Marinha e iniciou um novo período de confusão, porque alguns aspectos do problema não foram suficientemente ponderados, havendo ainda alguns reflexos nos dias de hoje.

Como integrar a Marinha e a Armada na organização do Estado?

Promulgou-se, então, o Decreto-Lei n.º 464/74, de 18 de Setembro, que, em síntese, dizia o seguinte:

- A Marinha passava a ser administrada superiormente pelo Chefe do Estado-Maior da Armada;

- A Marinha compreendia a Armada e mais uma série de órgãos, entre os quais o Instituto Hidrográfico, a Direcção-Geral dos Serviços do Fomento Marítimo, o Museu, o Aquário, várias Comissões e pouco mais;

- A Armada nacional era constituída pelos Comandos, Forças e Unidades da Armada, o Estado-Maior da Armada, as três Superintendências, o Arsenal do Alfeite, o Instituto Superior Naval de Guerra e mais alguns órgãos.

Pouco tempo antes, havia sido promulgado o Decreto-Lei n.º 400/74, de 24 de Agosto, sobre o Conselho de Chefes de Estado-Maior, que confirmava a Armada como um dos três Ramos das FA.

Contudo, em 1982 é aprovada pela Assembleia da República a Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, chamada Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas, que no seu Art.º 21.º identifica os Ramos das FA: Marinha, Exército e Força Aérea⁶.

Pela primeira vez na história a Marinha passa a ser um dos Ramos das FA. Então, o que aconteceu à Armada?

Curiosamente a Armada manteve-se como uma parte da Marinha, mas agora sem constituir um Ramo das FA. O Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, que define o

Sistema da Autoridade Marítima confirma esta afirmação, porque altera o já citado Decreto-Lei n.º 464/74, de 18 de Setembro, mantendo a redacção dos preceitos em que a Armada é considerada uma parte da Marinha, conforme acima descrito. Mantém-se também o Estatuto do Oficial da Armada.

A situação era deveras intrincada e assim se vai manter mais algum tempo.

Para aumentar a confusão, em 1990 publica-se o primeiro Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR), aprovado pelo Decreto-lei n.º 34-A/90, de 24 de Janeiro, que revoga e substitui os Estatutos de Pessoal dos três Ramos das FA. Perante a dificuldade de saber se o pessoal deve ser da Marinha ou da Armada, arranja-se uma solução deveras engenhosa, que ainda perdura no actual EMFAR⁷. O Capítulo apropriado intitula-se Marinha, mas começa “Os oficiais do QP da Armada distribuem-se pelas seguintes classes e postos:” A mesma receita é aplicada aos Sargentos e Praças.

Finalmente produz-se algum esclarecimento com a chamada Lei Orgânica da Marinha (LOMAR), através do Decreto-Lei n.º 49/93, de 26 de Fevereiro. Neste diploma a Marinha é confirmada como Ramo das FA, mas a Armada, ao não ser sequer mencionada, extingue-se naturalmente.

CONCLUSÕES

Assim, depois de tantos anos e muitas centenas de normativos legais, o problema está agora quase resolvido.

A Marinha é um Ramo das FA com a estrutura constante da respectiva Lei Orgânica, onde nada consta sobre a Armada. Consequentemente, a Armada não existe como tal.

A Marinha não deve ser designada como Marinha Militar, Marinha de Guerra ou Marinha de Guerra Portuguesa, simplesmente porque esses termos já não têm qualquer cobertura legal. Todavia, essa terminologia está firmada na linguagem informal e



tem a sua utilidade, como já referido, para proporcionar uma fácil distinção com a Marinha Mercante.

Também alguns diplomas antigos, ainda em vigor, usam a expressão “Marinha de Guerra”, como é o caso do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante de 1943. Paralelamente, as Convenções Internacionais usam frequentemente o termo “War Ship”, traduzido por “Navio de Guerra”.

Mas, quanto ao pessoal, as designações correctas são oficiais, sargentos e praças, da Armada. Isto porque o EMFAR assim o determina.

Permanecem nos normativos legais designações, tais como: Chefe do Estado-Maior da Armada; Estado-Maior da Armada; Conselho Superior de Disciplina

da Armada; Revista da Armada; Banda da Armada; “aumento ao efectivo dos navios da Armada”; etc.

Talvez se possa afirmar que a tradição tem raízes muito profundas e que a história faz sentir a sua presença.

Por vezes, uma boa opção é consagrar de alguma forma o que o sentimento e a palavra corrente adoptaram como acertado. Assim, a Marinha e a Armada seriam considerados termos equivalentes, face à memória do tempo.

Outras hipóteses são possíveis, havendo vários argumentos para ressuscitar a Armada como uma parte da Marinha, definindo-se também a parte restante. A dificuldade está em delimitar as partes com rigor.

Seja como for: Viva a Marinha!

Por mim, terei muito orgulho em continuar a ser Oficial da Armada, sempre. E também em prestar serviço na Marinha.

Victor M. B. Lopo Cajarville
VALM

Notas

¹ Vide “A primeira lista da Armada”, colecção estudos, edição do Ministério da Marinha, Lisboa, 1973.

² Sobrinho de D. João V, com o título de Capitão General da Armada Real dos Galeões de Alto Bordo do Mar Oceano.

³ Vide Decreto n.º 26148, de 14 de Dezembro de 1935 e “A Marinha nos últimos 40 anos” (1926-1966), Edição do Ministério da Marinha.

⁴ Vide Decreto n.º 6/72, de 5 de Janeiro.

⁵ Por exemplo, Navy e Merchant Navy ou Marine Nationale e Marine Marchande.

⁶ Este artigo foi posteriormente revogado pela LOBOFA, Lei n.º 111/91, de 29 de Agosto, a qual assumiu as mesmas designações dos Ramos no seu Art.º 5º.

⁷ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 236/99, de 25 de Junho.

A Associação de Fuzileiros comemora o seu 32º aniversário

A Direcção da Associação de Fuzileiros dando cumprimento aos objectivos por si propostos entendeu promover, por ocasião da passagem do seu aniversário, um evento, o primeiro de um ciclo de actividades de âmbito cultural, com vista a proporcionar aos seus associados e convidados a audição de individualidades de elevados e reconhecidos saberes.

Assim, na sede da Associação, em 27 de Março passado, o Professor Doutor Adriano Moreira proferiu uma palestra que intitulou “Mensagem aos Fuzileiros”.

Perante numerosa assistência, onde se encontrava o VALM Saldanha Lopes em representação do ALM CEMA, a sessão foi aberta com umas breves palavras do Dr. Ilídio Ne-



O Prof. Doutor Adriano Moreira proferindo a sua alocução.

ves, presidente da Direcção, que realçou a importância da efeméride e a relevância da exposição oral que se seguiria, dada a excepcional estatura intelectual do orador, a quem agradeceu a presença. Seguidamente

o ALM Vieira Matias fez a apresentação do Professor, focando várias fases da sua carreira de político e de académico e salientando o longo período em que foi um distintíssimo docente no Instituto Superior Naval de Guerra..

O CALM Leiria Pinto, presidente da Mesa da Assembleia Geral, terminou a cerimónia felicitando e agradecendo ao palestrante o brilhantismo da sua exposição que, afirmou, decerto tinha tocado profundamente no espírito dos fuzileiros presentes.

Por fim, um Porto de Honra reforçou a Camaradagem entre aqueles que seguem o lema *Fuzileiro uma vez Fuzileiro para sempre*.

(Colaboração da ASSOCIAÇÃO DE FUZILEIROS)

MENSAGEM AOS FUZILEIROS

Foi no rescaldo do desastre da guerra de 1939-1945, que custou cinquenta milhões de mortos, que inspirou a utilização da arma atômica, que reduziu a Europa a escombros, que inscreveu a solução final no passivo europeu, que também por fim se fez a mais clara identificação do activo do Cânon ocidental, ao mesmo tempo que a *privatização da defesa* recebeu um novo perfil, articulado com o predomínio da economia de mercado.

A Carta da ONU e a Declaração dos Direitos do Homem foram exclusivamente escritas por ocidentais; o *diálogo* em substituição da subida aos extremos da guerra, apelou à razão, colocada no lugar das cóleras armadas; o *modelo democrático* dos regimes, de matriz ocidental, foi apontado como o paradigma de excelência de governo; a *igual dignidade dos homens*, sem distinção excluyente de etnias, de crenças, de culturas, ficou consignada como matriz dos direitos naturais e inalienáveis; o respeito pelo *direito internacional*, sendo este uma criação ocidental, foi tendencialmente confiado a jurisdições transnacionais; o *desenvolvimento humano sustentado*, assumiu-se como um dever da comunidade mundial; o *direito à liberdade de todos os povos* foi proclamado e prosseguido; as intervenções a cargo das organizações especializadas, desenvolveram um tecido de *unidade do género humano*, numa *casa comum* que é a Terra. Tudo foi escrito por mãos ocidentais, decididas a libertar do jugo colonial aquilo que no passado foi considerado – *o resto do mundo*.

Mas na Carta ficaram as sementes da falta de autenticidade que durante séculos deu actualidade à informação do marinheiro do *Roteiro* de Vasco da Gama. No Conselho de Segurança, onde cinco países assumiram um estatuto privilegiado, foi acolhido o *princípio maquiavélico* professado pelos demónios interiores que dinamizaram as duas guerras mundiais, um princípio com uma formulação simples: quem tem força, joga-a; na Assembleia Geral, que não toma decisões obrigatórias, mas apenas Resoluções, a maioria dos Estados que foram chegando, depois de libertados do estatuto colonial, desenvolveram uma atitude reivindicativa, frequentemente condenatória, dos ocidentais, no exercício da liberdade do discurso, animados de uma espécie de *capacidade do fraco contra o forte*, ou do *poder dos que não tem poder*.

O Cânon ocidental, a partir dessa organização contraditória, veria mais de uma vez colocar as especiarias acima da

evangelização, das luzes, da civilização. A *guerra fria* substituiu o paradigma da ONU pelo *paradigma dos Pactos Militares*; o fim do *paradigma dos Pactos Militares* em 1989, viu surgir o paradigma do *unilateralismo da superpotência sobranante*; a *fadiga dos metais* invadiu aquele *unilateralismo americano* que acreditou no *fim da história*, e acabou atingido pela fadiga, uma doença que também afecta os imperialismos; as especiarias foram substituídas pelas energias não renováveis, petróleo e gás, e com abuso da *mentira real*, a que se referiu Platão, para dar cobertura legal fictícia às intervenções militares que tiveram o seu ponto mais crítico com a segunda guerra do Iraque: que o interesse das empresas petrolíferas estava envolvido, para além do interesse público, foi repetidamente afirmado pela crítica.

O desastre financeiro sem precedentes, a crise da economia real atingida pela catástrofe, tudo levou a uma situação que não é evitável chamar de caótica, com a *falta de confiança a minar as solidariedade das sociedades civis*, e a *destruir a relação confiante dessas sociedades com os poderes políticos*.

Na ordem das batalhas militares em perigo, o antigo grito de *regressar à bandeira* era o comando das lideranças confiáveis. Justamente a falta de lideranças fortes e confiáveis é um dos sinais alarmantes da debilidade de todo o ocidente.

Por influência de Hegel, a teoria política dominante distingue a *sociedade civil do Estado*, o que talvez ajude a esclarecer a evolução que temos em vista, considerando que o *civismo (civility)* inclui *deveres* para com a comunidade (civil e política) que dão origem a relações não contratuais, uma definição variável conforme a natureza dos regimes.

A partir do conceito da *Nação em armas*, que Goethe viu nascer na Batalha de Valmy (20 de Setembro de 1792), o *serviço militar obrigatório* foi um *dever cívico* estruturante do contingente, com um *quadro permanente* dedicado vitaliciamente ao serviço dos valores representados pela Bandeira, a juventude submetida ao processo integrador do serviço nas fileiras, todos os válidos obrigados a responder à mobilização nos casos de emergência.

Sobretudo depois da Paz de 1945, que iniciou um período de longa e profunda meditação sobre a *democracia*, vista como o regime que melhor garante da paz, os doutrinadores não avaliaram imediatamente os efeitos do novo conceito de

obediência responsável (Nuremberg) que levou à punição dos generais dos exércitos vencidos, os quais não obtiveram reconhecimento da causa de justificação definida como obediência hierárquica da cadeia de comando ao poder político.

Esta mudança de perspectiva ética foi assumida quando visivelmente atingiu a estrutura das Forças Armadas, a cadeia de comando, e a vinculação jurídica do contingente, este em processo de recepção dos efeitos de duas variáveis: o avanço sem precedente da ciência e das capacidades técnicas, e a reformulação cultural, nas sociedades avançadas, da relação do civismo com o dever militar.

Entre os doutrinadores mais escutados, Norberto Bobbio, ocupando-se da guerra e da paz, foi acompanhando (1966) a formação de uma *consciência atômica*, e a resposta dos pacifismos *instrumental, institucional e finalista*, este ético-religioso, mas para concluir que “a licitude da violência depende do facto de que em certa situação ela é o único remédio possível a ela mesma”. Sublinha que a afirmação da “*guerra como via bloqueada*”, é uma metáfora, mas salienta a sua perplexidade perante a utilização das capacidades técnicas disponíveis: é aqui que parece estar o factor determinante da evolução, que não analisou, do estatuto e estrutura das Forças Armadas.

Talvez, tendo como referência a domesticação da energia atômica para fins militares, o primeiro efeito relevante seja o *progresso técnico* que implicou, para todas as actividades das sociedades avançadas, a *necessidade crescente de pouca gente, mas altamente qualificada, e a decrescente necessidade de muita gente pouco qualificada*: o princípio napoleónico do *saber ler, escrever, e contar*, habilitação indispensável para contar, registar, e usar, soldados, armas e munições, perdeu a validade e suficiência. Por isso, à medida que os quadros permanentes se especializam, ao mesmo tempo que multiplicam as suas formações transversais, o contingente, extinto o serviço militar obrigatório, passa a ser *contratado*. O *contrato* é o modelo jurídico fundamental da sociedade civil, sem coincidência com o passado *dever cívico*, e o *sindicalismo* o seu modelo natural de defesa de interesses e direitos da massa trabalhadora: a cadeia de comando, para além da novidade da *obediência crítica*, tem de lidar com um *associativismo* que afecta o tradicional estatuto de representação pelo comando, isto é, a privatização acentua-se.

A Declaração do Milénio, aprovada por todos os Estados membros da ONU no ano 2000, definiu propósitos e métodos cujo progresso de efectivação foi avaliado na Cimeira de Setembro de 2005. O Relatório do Secretário-Geral, intitula-se – *Em maior liberdade: desenvolvimento, segurança e direitos humanos para todos*, e foi divulgado em 21 de Março do mesmo ano.

Se a avaliação não foi excessivamente positiva, os resultados da Cimeira de Setembro de 2005 também não seriam excessivamente animadores no que toca à reforma, fortalecimento de meios, e reforço da credibilidade da ONU. Mas o diagnóstico do Secretário-Geral é importante, e o capítulo orientado pelo tema que intitulou – *Viver sem medo*, teve uma relevância de primeira exigência.

Este viver sem medo é de uma abrangência que engloba as catástrofes naturais, em face das quais não se revela qualquer excepcionalidade de poder das grandes potências, que inclui as pandemias que ultrapassam as capacidades científicas e técnicas disponíveis, que enumera a criminalidade transnacional e contra a humanidade, que se alarma com a existência de difusão das armas de destruição maciça, que sublinha a tradicional impotência contra a miséria, e foi um conceito animado pela afirmação de que “decorridos cinco anos do novo milénio, temos a possibilidade de deixar aos nossos filhos um legado mais auspicioso do que qualquer outro jamais recebido por uma geração anterior”.

O tempo acelerado que enquadra a evolução da conjuntura internacional, não previu que depois, tão rapidamente o conceito da paz, então considerado, fosse desafiado pela tempestade que abalou o cordão muçulmano que, de Gibraltar à Indonésia, divide o Norte do Sul do Mundo, nem que tal mudança fosse causada pela arma ligeira de uma caricatura do Profeta que não passará à história da arte, mas que estará lembrada na teoria de manipulação das massas por forças políticas armadas.

A intervenção do Prémio Nobel da Paz Mohamed El Baradei, Director Geral da Agência Internacional da Energia Atómica, foi para comunicar “a descoberta de redes de compra ilícita de armas nucleares e a ausência de acordos na Conferência sobre o Tratado de Não-Proliferação Nuclear (TNP) de 2005”. Os esforços dos EUA, neste caso apoiado por 163 Estados, no sentido de chamar à observância dos Tratados não tiveram êxito, e a inquietação sobre a observância da Convenção de Interdição das Armas Biológicas (CIAB) e das Armas Químicas (CIAC), e a sua obediência universal, foi evidente.

Neste panorama que tem uma referência no desastre da guerra mundial, um ponto intermédio na dissolução da supremacia europeia, e uma total perplexidade neste início do Milénio perante a derrocada do sistema financeiro e a paralisação crescente da economia real, do novo paira sobre o caos a urgência do verbo organizador, o regresso aos valores abalados pelo relativismo dissolvente, o apoio no eixo da roda da história que as comunidades políticas fitam na Bandeira. Não se trata de regressar a um conceito de soberania agressiva e expansionista, aos exércitos apoiantes de formulações ideológicas, trata-se de preservar o civismo da tradição de Cicero, agora desafiado a formular as respostas exigidas por um globalismo anárquico.

A necessidade do apoio das instituições que, ao longo dos tempos e das mudanças, são os alicerces vindos do passado sem o qual não é possível reinventar o futuro, acompanha a exigência crescente de restabelecer a confiança, na sociedade civil nacional, na sociedade civil transnacional, na relação delas com os poderes políticos de confiança restaurada.

Os apelos à ética, a insistência na urgência de repor os valores, o crescente apelo à transcendência, ainda que à margem das religiões institucionalizadas, tudo se congrega no sentido de alargar a convicção de que o relativismo crescente abala todas as instituições, desacredita os órgãos de soberania, cria distância entre as gerações, torna frágil a esperança das comunidades e das pessoas.

A contabilidade do passivo da ordem mundial que os ocidentais construíram, para depois contribuírem para a sua desagregação que progride, orienta no sentido de salvaguardar os alicerces de referência das instituições que correspondem ao que permanece do passado com futuro.

A segurança, tão ambicionada pelos povos, tão fragilizada pelo descontrolo globalista, tão atingida pela privatização, tão posta em causa pela substituição de dever *cívico*, que moldava o serviço militar obrigatório, pela *contratação* que é uma das faces mais visíveis da privatização, aconselha a preservar os *corpos de elite* das Forças Armadas, referências estruturais da *ética de responsabilidade, espelhos do povo*, que *erguem a bandeira* para a qual convergem as intuições e as vontades quando a emergência orienta para o regresso ao eixo da roda. Nesta data de celebração do vosso 32.º aniversário, certamente a primeira das meditações deve ser dirigida para o passado histórico dos que mereceram usar a boina azul-ferrete. Sobretudo o sacrifício daqueles que, durante a guerra de África, foram mor-

tos em campanha, os que foram distinguidos pelas condecorações, finalmente todos os que actuaram em Angola, na Guiné e em Moçambique. Já um dia escrevi que, em celebrações deste género, apenas se deviam ouvir os clarins, obrigados todos ao silêncio da veneração pelos que não esqueceram que a Pátria os contemplava. Essa infantaria de marinha foi iluminada pela recordação da lança que em 1415 “abriu as portas de Alcáçova de Ceuta”, inscreveu no seu ideário o comportamento dos “heróis do mar”, guardando na sua narrativa a memória da determinação do Almirante Reboredo e Silva, quando decidiu “organizar a marinha militar no ultramar, onde praticamente só existiam serviços de marinha que se ocupavam do fomento marítimo”. A intervenção da marinha, e neste caso dos seus fuzileiros, nos treze anos de guerra da mais longa frente de batalha do século, o esforço que se traduziu na construção de navios e lanchas, em abastecer as unidades dispersas pelos vários e diferentes territórios, permite à marinha proclamar que não perdeu a guerra, perdeu sim a retaguarda. Todavia, por fundamento que tenha atribuir aos *ventos da história* o ponto final colocado no império euromundista, incluindo o espaço de soberania portuguesa, não há vento que apague o exemplo de servir com coragem e cair com honra, nem reinvenção do futuro que possa imaginar-se sem passado. Este passado da marinha e dos seus fuzileiros, inscreve-se no activo da história portuguesa, é uma das experiências éticas que balizam a reformulação do futuro, a narrativa da sua acção faz parte do património imaterial que dá carácter à identidade nacional. Não se trata portanto e apenas da sua valia militar, nem apenas da identidade ganha e mantida na acção e na resistência ao des-caso: trata-se de ser uma âncora da ética de responsabilidade sem a qual não haverá reformulação da governação mundial, trata-se também de levantar a bandeira da identidade na acção partilhada do multilateralismo europeu e ocidental, trata-se de impor a confiabilidade nas responsabilidades assumidas. Volto a lembrar que, recordando os caídos, apenas se devia ouvir o toque dos clarins. E talvez esse ruidoso silêncio despertasse a memória dos responsáveis pelas respostas a dar à crise de governação mundial em que nos encontramos.



Prof. Doutor Adriano Moreira

Presidente do Instituto de Altos Estudos
da Academia das Ciências de Lisboa
Professor Emérito da Universidade Técnica de Lisboa

Alocação proferida na Associação de Fuzileiros
em 27 de Março de 2009

Entre o Mediterrâneo e o Atlântico

A conquista de Tunes por Carlos V, em 1535, teve um impacto reduzido sobre a capacidade naval turca no Mediterrâneo Ocidental, e deve acrescentar-se que isso se deveu a uma menor compreensão do Imperador das circunstâncias dessa ameaça e, sobretudo, do que ela significava para o seu próprio Império. Na verdade, Carlos não tinha uma noção clara da dinâmica transformadora por que estavam a passar os seus domínios territoriais, com os reinos peninsulares a crescerem avassaladoramente, à custa das importações ultramarinas, e com o Mundo Mediterrânico a perder um pouco da sua importância relativa, no contexto global europeu. A participação portuguesa na expedição teve uma utilidade muito reduzida para os interesses do país, se não considerarmos a importância que pesava nas relações peninsulares e no reforço da aliança com a Casa dos Habsburgos, de que o Imperador era o grande patriarca. Esta aproximação já fora cimentada nos casamentos dos dois soberanos ibéricos que ficaram cunhados por dupla via, tratando-se intimamente como irmãos, e respeitando-se à medida do que isso poderia vir a representar no futuro das suas descendências. Mas as alianças matrimoniais a que ambos tinham acedido, nesta primeira metade do século XVI, não tinham o mesmo significado para o Imperador e para o Rei de Portugal. Repare-se como esses casamentos vinham na

continuidade de uma tradição que remontava ao tempo de D. João II, e que visava a união das coroas ibéricas: era algo que também fora muito importante para os Reis Católicos, mas que Carlos compreendia com alguma distância, própria de quem não vivera na Península e tinha outros vínculos culturais e outros anseios próprios. Repare-se que eram os domínios da Europa Central que lhe davam acesso ao título de imperador, e não os reinos peninsulares, herdados dos seus avós.

Quero com isto dizer que nos anos trinta – quando partiu para a expedição de Tunes – Carlos era muito mais flamengo ou borgonhês do que espanhol, e os seus anseios estavam mais virados para os Países Baixos e para os domínios italianos do que para a Península. Apesar de não descurar as riquezas do Novo Mundo ou a aliança dos seus vizinhos portugueses, que tinham alcançado a Índia e que traziam a pimenta para Lisboa, o seu pensamento estava em Itália.

Quando forçou a Goleta e atacou a armada do Barbarroxa, não o fez com os mesmos olhos dos espanhóis ou portugueses, preocupados com o poder que esse homem tinha concentrado em Argel ameaçando as Ilhas Baleares e a costa sul da Península. Em primeiro lugar fê-lo com o entusiasmo de um soberano que, pela primeira vez está a entrar num grande combate e quer desfrutar dessa glória e do prestígio que dela pode tirar. Nada o faria retirar



A Imperatriz Isabel de Portugal, irmã de D. João III e mulher de Carlos V. Ticiano. Museu do Prado.

da Goleta sem antes tomar Tunes e aí repor o deposto Muley Hassan, mesmo que isso significasse (como aconteceu) dar a possibilidade de fuga ao senhor de Argel, permitindo que recuperasse a capacidade de corso no Mediterrâneo Ocidental. E repare-se como Argel é uma posição muito mais ocidental que Tunes, com maior capacidade de ameaçar os portos espanhóis. Em vez de explorar o sucesso do primeiro embate, com possibilidades de atacar Barbarroxa no seu covil, numa altura em que se encontrava mais fragilizado, permitiu que fugisse e se reorganizasse. E o corsário fê-lo de tal forma que, quando os navios portugueses passaram por Maiorca, já ele ali tinha feito nova incursão atacando vários navios que estavam no porto.

Deve compreender-se esta atitude do Imperador num contexto evolutivo em que o Mediterrâneo Ocidental e o Mundo Atlântico ainda não tinham a importância que viriam a assumir algumas décadas mais tarde, quando as remessas ultrama-

rinhas alcançaram níveis inimagináveis em 1530 ou 1535. Carlos V assumira-se como rei de Castela e Aragão, com todos os deveres que isso implicava, mas sentia-se, sobretudo, um sucessor de Carlos Magno que fora derrotar o islamita na mesma terra onde sucumbira o rei Luís IX – o modelo do soberano cristão e o cruzado canonizado como S. Luís. No contexto vivido pela Europa daquele tempo, em que o seu principal inimigo, Francisco I de França, se permitira fazer uma aliança com o turco contra si, Carlos achava-se o guardião da fé cristã e imaginava exercer o seu poder a partir de Roma, como os velhos imperadores. Sonhava com a forma clássica da *universitas christiana*, e é com esta ideia que sai de Tunes em direcção à *Cidade Eterna* onde se imagina simbolicamente coroado de louros, como qualquer general romano dos primeiros séculos da nossa era.

Sabemos hoje como foram importantes os domínios ultramarinos espanhóis, com as suas remessas de prata e ouro, mas é preciso relembrar que esses rendimentos foram em crescendo exponencial ao longo do século XVI, e que não eram previsíveis quando Barbarroxa tomou Tunes. Cresceram cinco vezes durante o reinado de Carlos V e no final do século eram cerca de doze vezes superiores ao valor relativo que tinham nos anos vinte (Pierre Chaunu). O Imperador não sabia como a Espanha ia ser tão impor-

tante e como era aí que viria a encontrar a base do seu poder imperial. D. João III, naturalmente, olhava-o como o seu cunhado, casado com a Imperatriz Isabel e irmão da Rainha D^a Catarina. Não podia negar-lhe a ajuda que pedira, tanto mais que outras questões continuavam pendentes entre os dois monarcas (como a questão das Molucas). Mas Tunes só teria interesse para os portugueses se varresse a influência turca do Norte de África. E isso era algo que passava por Argel e que avançava para ocidente até às praças portuguesas, podendo vir a ameaçar a Península Ibérica, como veio a acontecer mais tarde. Felizmente que o poder naval emergente não conseguiu as condições necessárias para se aventurar no Atlântico antes do século seguinte, mas as suas bases mais importantes foram as que Carlos V não conseguiu ocupar nesta fase inicial.



Um dia com...

O Centro Naval de Ensino a Distância - CNED

No Ensino a Distância (EAD) são, claro, as “Distâncias” entre duas vontades o que marca a diferença. Uma, o CNED, estruturada, lança, sobre as lacunas do conhecimento, pontes em direcção a outras que, despertas, vai motivando até que reapetrechadas possam autonomamente repensar o seu próprio caminho para os novos horizontes que se lhes abrirão.

Aquelas distâncias, além de académicas, psicológicas, etárias, sociais... são, inequivocamente, de ordem temporal e física e todas têm de ser vencidas... para se cumprir, no caso, o currículo do Secundário, definido pelo Ministério da Educação.

Inscrito o aluno - vimos, hoje mesmo, um sargento ajudante na Reserva, com o curso para sargento chefe a fazê-lo, mas poderia ser um militar do activo, da Armada ou doutro Ramo, ou um civil - sabemos que todos terão um tratamento igual.

Na posse do «Guia do Aluno (para o) Ensino Secundário Recorrente a Distância», apuradas as Equivalências adquiridas (documentais), feita uma Entrevista é-lhe atribuído um Tutor. Com este, depois de analisadas as circunstâncias pessoais do aluno, serão definidos os objectivos e estabelecido um «Contrato» personalizado.

O curso, devidamente faseado, começará no dia em que receber os primeiros materiais de apoio, os Manuais referentes aos Módulos, mais flexíveis do que as anteriores Unidades Capitalizáveis, das Disciplinas por que optou arrancar.

Para cada Disciplina, professores há já longa data no CNED, onde receberam a necessária Formação em EAD que, certificada pelo Ministério da Educação, continua a ser dada a muitos outros vindos do exterior, preparam, nos seus computadores, os Manuais que antes de chegarem às mãos dos alunos, são sujeitos a uma rigorosa triagem.

Depois, o ainda projecto passa, já com indicações úteis (divisão por temas e conceitos e respectivos destaques) do Autor/a, ao Paginador, no caso uma senhora, que lhe dá um primeiro tratamento gráfico. Este vai desde o alinhamento (à esquerda, como aqui, para evitar os espaçamentos excessivos ou “dentes de cavalo”) ao tipo e dimensão da letra (Verdana, como neste parágrafo), ao número de espaços verticais entre títulos, subtítulos, parágrafos e linhas, ao traça-

do das linhas de resposta, à inserção de destaques (com este exacto tipo de fundo) de tabelas, gráficos, imagens, ícones, etc. que, tomando a leitura mais agradável, permitam uma melhor apreensão das matérias a estudar e que uma padronização de todos os manuais, já a decorrer, irá facilitar ainda mais.

Também a capa, a ficha técnica, a folha de rosto, os separadores (com os objectivos de cada “Tema”), a indicação de actividades e exercícios (com soluções no fim), bem como uma prova modelo, a bibliografia a consultar e outros pormenores que incluem um inquérito ao próprio manual e até, parcelarmente, por “blocos”, completam esta fase a que se segue uma primeira impressão provisória.



Expondo o que são as Novas Oportunidades.

De volta ao Autor para revisão e acerto de detalhes com a Paginadora procede-se a uma segunda impressão, agora quatro exemplares, para a revisão científica deste e de três outros professores da Disciplina (um deles, note-se, exterior ao CNED) a que se segue a discussão das “arestas a burilar”, nova paginação e uma primeira impressão na Reprografia.

Nesta fase entra no Gabinete de Design (GD) que faz as suas propostas e volta à paginação para, na sua forma definitiva, ser então oficializado o seu uso e, a pedido, à sua impressão definitiva.

Quanto ao conteúdo, compete ao GD apoiar os autores no tratamento das imagens propostas ou na selecção das que acompanharão os textos e que num relance dizem o que mil palavras não descrevem. É porque assim é, a tal tarefa de padronização dos logotipos que cada professor adoptava, está a ser repensada de modo a que seja mais imediata a sua interpretação e espontânea a decorrente reacção.

A intervenção deste Gabinete passa ainda pela concepção da Capa e, sempre que necessário e financeiramente possível, agora que há meios técnicos, pela mais apelativa impressão a cores desta e do que, no seu interior se justificar.

Neste processo de preparação dos Manuais tem-se sempre presente, para além do facto de o aluno ser um adulto desabitado de estudar, o cenário mais desfavorável em que poderá estar circunscrito, um navio de guerra a navegar, tenha-se presente o balanço, a somar à exiguidade do espaço, ao ruído... aos quartos nocturnos!

Daí resulta a abordagem gradativa dum ensino que o estimule a “perguntar a distância”, respeitando o seu ritmo mas sem o deixar afastar-se do «contrato» que poderá ser revisto para que o êxito da sua Aprendizagem não deixe de ficar ao seu alcance.

Para o contínuo aperfeiçoamento de cada Manual serão porém os alunos, pelos inquéritos respondidos, pelos seus comentários espontâneos e, sobretudo, pelos resultados da sua própria evolução, quem acaba por dar o mais precioso contributo.

Neste GD são também concebidas as capas dos DVDs/CDs propostos aos alunos, como meio auxiliar de estudo e feitas, numa máquina, as suas reproduções. A etiqueta que era colada, é agora impressa com tintas especialmente importadas, surtindo do todo um efeito modernamente sugestivo.

Aqui é ainda tratada a imagem do CNED e, no que respeita à gestão gráfica, além de outros meios com que se divulgam eventos da Armada, também a do seu site, bem como cartazes, até ao A0¹, para o que dispõe duma «Plotter».

A Reprografia, sendo tecnologicamente avançada, é talvez a que, a olhos incautos, menos impressiona. Ali os manuais chegam em CD e o que há a fazer é introduzi-los no computador e daí “transferi-los” para a impressora, aborrecida coisa de uns quatro longos... minutos!

Quando se acciona a impressora, toda a “bancada”, uns seis metros de comprimento, se anima lá por dentro e as folhas de papel A4 que antes observáramos, passam a tal velocidade que mais parecem um rolo de papel contínuo. No fim, como aconteceu com o Manual de «Economia - C» recolhe-se um livro, até 250 páginas (125 folhas), devidamente encadernado, capa, contracapa e lombada, em pouco mais de... dois minutos. E pode satisfazer-se, de uma assentada, uma encomenda até duzentos livros destes!

Aí, para lá de uma linha de secretárias, outra “bancada” semelhante é a impressora a cores, naturalmente mais lenta, mas, ainda assim, muito rápida. Em função do material colorido, um livro de igual tamanho, cerca de quinze minutos

mas, repare, os cartões provisórios do ADM para todo o Pessoal da Armada (militares, militarizados e civis), imprimiram-se em... dia e meio.

Ao contrário da área financeira que segue a normal rotina, é, não admira, a Aquisição das tais tintas especiais (USA) e das 2200 resmas de papel/ano, e sobretudo o seu Armazenamento, uma das tarefas específicas da Logística do CNED no que toca ao seu pronto Fornecimento já que os consumíveis estão ao abrigo de mais vantajosos contratos de locação.

Também a compra de livros para a Biblioteca (cerca de 1800 Títulos e 3100 Volumes incluindo cerca de 100 CD-ROM), muitos deles temporariamente emprestados aos alunos, corre por aqui.

Quem porém planeia as entregas dos Livros (previamente requisitada à Reprografia a quantidade, por título, a imprimir) é o Secretariado da Coordenação, onde se faz, além do já referido processo de Acolhimento, o de Acompanhamento.

Ao tal Tutor, um professor com a dupla valência em EAD e em Tutoria, poderá o aluno recorrer, usando vários meios de comunicação, para fazer "Perguntas a Distância" ou, pessoalmente, no CNED. Este poderá ainda orientá-lo para uma Oficina de Remediação onde um professor da disciplina em maior dificuldade lhe dará todas as explicações necessárias ao bom cumprimento do já referido «Contrato».

Os alunos militares, sujeitos ainda às contingências específicas da sua própria condição profissional, em termos que podem desregular de forma inopinada o seu auto-disciplinado aproveitamento dos tempos livres, os mais favoráveis ao cumprimento dos seus objectivos, têm nas suas unidades, em terra ou no mar, o apoio do Oficial Responsável pela Formação (ORF). Este é a guarda avançada do CNED no acompanhamento – micro - do aluno, para o qual, aliás, o seu empenho pode ser um estímulo determinante na ultrapassagem de dificuldades, quantas vezes diversas do estritamente pedagógico, assim se estabeleça um clima de mútua confiança em torno dum mesmo projecto - o cumprimento do acordado pelo aluno.

Trata-se, pois, de um apoio ao aluno, pessoal e escalonado, no acompanhamento (estudo), na monitorização (testes) e na orientação (face aos resultados) complementando o feito pelo tutor – macro – através do telefone, email, sms ou messenger, como ocorre com os alunos no estrangeiro, e, em breve, também via Moodle².

Na fase de estudo o Gabinete de Avaliação recebe os testes inseridos nos manuais ou os enviados, a pedido do aluno, para sua própria auto-avaliação e, claro, as Provas Escritas (quando o aluno se declara preparado) feitas no CNED, aqui no 2º andar da ala paralela à rua do Arsenal, ou na sua delegação na Base do Alfeite, junto ao Portão das Barrocas.

Fora de Lisboa, no mar e no estrangeiro, estes exames são feitos na presença do ORF da unidade, uma vez que se pretende defender a credibilidade do processo e, conseqüentemente, a da Certificação do CNED, (mais rigorosa que



Um jovem absolutamente compenetrado no seu exame.

a da «e.escola») para o que se constitui, para cada aluno, um Processo de Percurso diferente do de Entrada.

Os testes escritos são da responsabilidade deste Gabinete, bem como a sua manutenção (ajustada às necessidades), gestão (envio e recepção dos devolvidos não usados) e adequada confidencialidade (actualizar os "bancos" de testes para evitar indevidas utilizações).

O formato destes testes escritos segue a metodologia clássica de explicitação do trabalho e só excepcionalmente o de resposta múltipla, estatisticamente tratada, como se impõe, para se avaliar da dificuldade e do poder discriminatório de cada pergunta e do próprio teste.

Ao Secretariado da Avaliação compete a recepção dos testes feitos e o seu encaminhamento



O Gabinete de Design em actividade.

para os professores a fim de procederem à sua avaliação que, excepcionalmente, pode ser feita através de Provas Orais.

Note-se que se não obtiver um resultado positivo o tutor, através do Secretariado da Coordenação, orientará o aluno para um dos professores da disciplina em falha. O objectivo «contratado»

prevalece sempre...

Este modelo de EAD, baseado nos trabalhos de Jean Berbaum e de Michael Moore, entre outros, o apoio da Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa, e adaptado por Ferreira da Silva³, parte da constatação de que o professor está afastado do aluno, geográfica e cronologicamente, e é conceptualizado em três eixos ortogonais; o do Conhecimento (no CNED), o da Motivação (do Aluno) e o da Oportunidade (oferecida pela Armada) e por um diálogo (a comunicação) aberto e intenso que encurta as distâncias e se abre ao aluno, autónomo, que organiza o seu estudo, gere o seu tempo e, sobretudo, sabe o que quer e não hesita em explorar os flexíveis recursos ao seu dispor no CNED.

Outro tipo de recurso facultado é o produzido pelo Gabinete de Multimédia (GM) que continua a notável obra erguida no tempo das cassetes VHS. Hoje, o material audiovisual aí produzido serve de apoio a diversas disciplinas e vai desde a produção de CDs e DVDs interactivos, com imagem fixa ou móvel, constituindo já, ao serviço do EAD, um importante catálogo em torno de nove temáticas.

Sobre o EAD (8 títulos) e por disciplinas (cinco) orçam entre um máximo de nove (Português) e um mínimo de um, num total de quinze títulos a que se somam outros 23 de assuntos técnicos de Marinha e 40 DVDs de carácter geral que, inclusive, podem interessar outros públicos, além de uns quantos de interesse para as FAs. Alguns mais, decorrentes de pedidos exteriores à Armada.

No estúdio ao lado, a pedido da Academia de Marinha, diversos oficiais gravaram mais de 40 horas de memórias da Guerra de África.

Documentários com interesse didático, como «Escrita em Dia - Uma biografia de Fernando Pessoa» de Isabel Calpe, SIC © 1997 e mesmo filmes, como o «Frei Luís de Sousa» (de António Lopes Ribeiro - 1949)⁴, cedido pela RTP e que foi, em DVD, aqui inteiramente recuperado, estão disponíveis. Por iniciativa do CNED, foi feito, pelo GM, o registo, em palco, da peça «O Memorial do Convento», inspirada no romance homónimo de José Saramago, representada pela Companhia do «Teatro Nacional de D. Maria II» e a montagem da sua versão áudio-visual, um trabalho de quase cinco meses, com entrevistas ao autor e exercícios para os alunos.

No que concerne os outros Ramos, temos, agregados à Direcção, um representante do Exército, um tenente-coronel, que faz a ligação com o seu Comando de

Instrução. Nos dez anos que já leva este Protocolo, concluíram os objectivos propostos cerca de 400 militares de Terra. Com quarenta ORF em outras tantas unidades e 100 alunos em curso, incluindo um aluno em Bruxelas e seis no Afeganistão, a "turma" com "os melhores resultados" (22 módulos em... 26!), e, nos Açores, dois sar-

gentos a candidatarem-se.

A Força Aérea, que adoptou outra estrutura, tem um sargento ajudante e um cabo que fazem a ponte com o seu Ramo que já totaliza 532 militares do Ar com aproveitamento, mais 125 em curso, nenhum no estrangeiro, dispersos por onze unidades, cada uma com o seu ORF.

Naturalmente, dada a longa história do CNED, desde que nos fins dos anos setenta foi criado o Centro de Instrução por Correspondência (CIC), o total dos militares da Armada (no Mar, em Terra e do Ar) que recorreram, com êxito, ao EAD, é notoriamente superior (1807 com 368 em curso) por aquela se ter apercebido mais cedo, face à rapidíssima evolução tecnológica dos navios da Marinha de Guerra, da absoluta necessidade de aumentar o nível de instrução do seu pessoal.

Sejam militares ou civis, na óptica do EAD cada aluno é um caso e cada caso implica, como já vimos, um Tutor e um ORF (para os militares), além da Logística de apoio e da sequente Avaliação. Tudo isto impõe vários tipos e níveis de relacionamento que foram conduzindo ao desenvolvimento do que hoje é o Sistema Integrado de Gestão do CNED (SIG-CNED) a que têm acesso, devidamente ajustado, além das três pessoas directamente interessadas, ainda os citados órgãos do CNED e naturalmente à totalidade dos dados, individuais ou globais, a direcção do Centro Naval.

O SIG-CNED é pois um programa informático que a partir da Ficha de cada aluno, com fotografia e dados pessoais (militar – ramo, posto e unidade/civil, contactos, etc.) permite acompanhar os progressos feitos, lançar alertas quando o ritmo abranda (Semi-activo ou Inactivo), veicular os “SOS”, satisfazer os pedidos de testes, ver as classificações obtidas, preparar novos materiais de estudo a enviar e tudo o mais, que sendo importante, ficará por referir.

Comporta ainda uma «Plataforma», tanto para auxiliar a aprendizagem como potenciar o aluno, onde figuram propostas, ficheiros, glossários, testes ... e até uma Wiki(pédia) onde são convidados a participar.

Tudo é feito de modo a assegurar que o Plano Pessoal de Estudos “negociado” (e “renegociável”!) com o seu Tutor, se cumpra como consta de cada Ficha Pedagógica onde ficam, “preto no branco”, os objectivos e os intervalos de tempo acordados para serem atingidos, com realismo mas também com muita força de vontade, de modo que cada aluno mantenha o seu estatuto de Activo.

Os professores de cada disciplina em apreço têm acesso aos relatórios de Avaliação que, de dois em dois meses, os Tutores elaboram com

base em indicadores como a autonomia, a motivação, o empenho, os apoios e aptidões, sintetizados numa Apreciação Global para uma orientação personalizada do aluno, também por parte do ORF para quem está a ser construído



Preparando novo material áudio-visual.

um Módulo de apoio à sua actividade.

Em termos gerais, em 2008 e por módulos, ocorreram 2139 novas matrículas e 1625 foram concluídos com aproveitamento. A testemunhar as dificuldades, apenas 40% dos inscritos podem ser considerados Activos e a comprovar que muitas vezes são factores externos que distraem a gestão do tempo livre, temos os resultados de 26/28 aprovações alcançadas pelos militares do Exército destacados num cenário certamente de grande tensão, senão mesmo de... guerra!!!

O conceito Novas Oportunidades (NO), recentemente lançado pelos Ministérios da Educação e do Trabalho e Solidariedade Social, capitalizam, além dos clássicos *curricula* académicos, todos os outros e ainda a experiência profissio-

da convoca o seu pessoal, em grupos de cerca de trinta militares, para sessões de apresentação destas NO. Dum grupo a que faltaram umas quantas praças, entretanto destacadas para o N.R.P. «Bartolomeu Dias», recentemente incorporado na nossa Armada e que com a sua “irmã”, a «D. Francisco de Almeida»⁵, elevará para cinco o número de fragatas da nossa Marinha de Guerra.

Vencidas, face ao enérgico apelo ao “seu interesse pessoal em tirarem partido”, relutâncias que as suas circunstâncias cristalizaram, acabaram por levar as fichas que reflectidamente preenchidas serão objecto, em grupos cada vez menores, de uma exploração exaustiva de experiências passadas que possam obter, uma a uma, o Reconhecimento, a Validação e a Certificação de Competências (RVCC).

Este trabalho envolve uma equipa de dezassete pessoas que se reúne para se coordenar e que

orientará o Desenvolvimento a dar a cada aluno na identificação de perspectivas futuras, sob a égide da Agência Nacional para a Qualificação / Sistema Nacional de Qualificação (ANQ/SNQ) e segundo um Catálogo.

No que respeita ao Nível Secundário, este catálogo três áreas de Competência; Cidadania (democrática) e Profissionalidade uma, Sociedade, Tecnologia e Ciência outra e, por fim, Cultura, Língua e Comunicação.

Todas, um estimulante desafio para quem, em qualquer idade, quizer ir mais longe, um mais longe que nos chama, que está sempre à nossa espera.



Dr. Rui Manuel Ramalho
Ortigão Neves
ITEN



Um instantâneo no Gabinete de Avaliação.

nal acumulada ao longo dos anos, o que obriga o pretendente a um minucioso reexame da sua vida, suficientemente fascinante pelas “descobertas” que poderá fazer, ocultas em rotinas que não valorizava.

Nesta perspectiva, para que o CNED foi, pela sua confirmada fiabilidade, certificado, a Arma-

e ele o 21º comandante dentre os 50 mais notáveis chefes militares do mundo. Ao largo daquela famosa fortaleza também combateu em defesa do Estado Português da Índia, em 1961, no que foi o primeiro e assustadoramente desigual combate aero-naval da nossa História, a heróica guarnição da «Vega» (cujas condecorações estão expostas no Museu de Marinha), sob o comando do malogrado 1TEN (CTEN) Oliveira e Carmo.

Notas

¹ Tome uma folha de uma Nota cuja dimensão é o A4. A sua metade o A5 e assim por diante. O A3 será o dobro da A4, A2 o dobro da A3 e, continuando, chegará à A0.

² Plataforma informática adoptada também pelo Ministério da Educação.

³ O CMG Ferreira da Silva ingressou no CNED em 1990 (ex-CIC) de que veio a ser director até 2006 e é Licenciado em Estudos Portugueses Pela Universidade Nova e Mestre em Ciências da Educação – Avaliação pela Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa

⁴ Com Raúl de Cavalho, Maria Sampaio e a belíssima jovem estreante, Maria Dulce!

⁵ O vencedor, há exactos 500 anos, da Batalha Naval de Diu, considerada por um conceituado autor americano, a sexta mais importante batalha naval da história

PRESIDENTE DA JUNTA MÉDICA DE REVISÃO DA ARMADA

● Em 19 de Janeiro realizou-se a cerimónia de tomada de posse do novo Presidente da Junta Médica de Revisão da Armada (JMRA), CALM MN Goulart Porto, que sucedeu ao CALMMN Moreira Braga, e foi presidida pelo CEMA ALM Melo Gomes no seu próprio Gabinete.

À sessão estiveram presentes vários Almirantes e Oficiais de outras unidades. O novo Presidente que é acompanhado na Junta pelos CMG's MN's Ferreira da Silva e Margalho Carrilho também presentes, usou da palavra, após a leitura da Ordem, sendo de realçar:

"... Tratando-se de um órgão com funções próprias, inscritas em lei, e na sua directa dependência, pode Vossa Excelência estar certo, de que me empenharei e as apreciações dos processos que se venham a realizar em sede da JMRA, serão escrupulosamente efectuadas, tendo como ponto de honra não só a defesa dos direitos da Marinha e conseqüentemente do Estado Português, mas também o respeito dos direitos dos militares, militarizados e civis que a ela recorram."

No final o ALM CEMA proferiu algumas palavras perspectivando a acção do agora empossado e elogiando a sua acção como Director do Serviço de Saúde. Terminada a cerimónia foi servido um Porto de Honra.



Foto: Júlio Tito

O CALM Valdemar Goulart Porto nasceu na Horta, Açores, fez a sua licenciatura em Medicina na Faculdade de Medicina de Lisboa, o Internato Policlínico no Hospital de Santa Maria de Lisboa e o Estágio de Saúde Pública no Centro de Saúde de Alpiarça.

Foi oficial médico da RN em 1978 e integrou o Quadro de Médicos Navais no ano seguinte, tendo feito concurso para o Internato de Especialidade em 1980.

A sua carreira desenvolveu-se como oficial subalterno no HM, na EF, na JRS (Vogal) e esteve embarcado no NRP's "S. Roque", "Cte João Belo" e "Sagres", onde efectuou a 1ª viagem de circum-navegação em 1978/79.

Durante os anos de 1992/94 foi professor da cadeira de Dermatologia do curso de enfermagem da Escola do Serviço de Saúde Militar.

Prestou serviço na JRS (Presidente Substituto), no HM onde efectuou concurso para especialista em 1989 e para Chefe de Serv. em 1995 desempenhando funções como Chefe do Serviço de Dermatovenereologia de 1995/99, (interinamente desde 1993) e de 12SET99/26SET03, foi Subdirector e Director do HM.

Frequentou o Internato de Dermatovenereologia no Serviço de Dermatologia do Hospital do Desterro, onde fez o seu exame de saída do Internato de Especialidade em 1987.

Fez Concurso para Especialista da O.M. em 1987 e Concurso para consultor de Dermatologia da Carreira Médica Nacional em 1995.

Em 1988 frequentou o CGNG e em 2004 concluiu CSNG.

Faz parte da Direcção do Núcleo de Dermatologia do Sul e Ilhas desde 1998 e da Direcção da Sociedade Portuguesa de Dermatologia e Venereologia desde 2000.

Foi Director do Serviço de Saúde de OUT 04 e DEZ 08.

Na área da sua especialidade tem apresentado diversos trabalhos científicos.

Da sua folha de serviços constam numerosos louvores e condecorações.

SUPERINTENDENTE DOS SERVIÇOS FINANCEIROS

● Realizou-se em 27 de Fevereiro na Casa da Balança a tomada de posse do novo Superintendente dos Serviços Financeiros, CALM AN Palma Mendonça em substituição do CALM AN Calceteiro Serafim. O ALM CEMA presidiu à cerimónia tendo assistido o Inspector Geral da Defesa Nacional e as mais altas entidades da Armada bem como militares e civis de diversas unidades. Antes da leitura da ordem o CEMA condecorou com a medalha de Serviços Distintos – Ouro o anterior Superintendente, CALM AN Calceteiro Serafim.

No uso da palavra o novo Superintendente referiu: *"... Há que promover o aperfeiçoamento de um dos factores-chave de sucesso da actuação da Superintendência dos Serviços Financeiros – os recursos humanos, dedicando-lhe atenção devida e preparando resposta adequada."*

De facto, o novo modelo de gestão financeira evidenciou a necessidade de identificar e analisar os respectivos processos de trabalho e ponderar o conceito de utilização dos recursos humanos que lhes estão associados.

Também o novo paradigma para o exercício da função de controlo financeiro na Marinha, representa uma elevada exigência técnica, decorrente de os métodos e procedimentos de controlo requererem acrescidas qualificação e profissionalismo dos intervenientes, com conseqüente apelo a uma multiplicidade de competências, eventualmente nem todas residentes na Marinha..."

No final usou da palavra o ALM CEMA de que se realça: *"...É preciso dinamizar a consciência generalizada (e agora mais do que nunca) que boa gestão não é ter como critério gastar os montantes confiados, ou procurar ampliá-los, mas sim maximizar as utilidades que a sua boa aplicação possa proporcionar, criando mais valor com os mesmos recursos ou até, desejavelmente, com menos recursos. Significa, também, a estimulação e o funcionamento*



Foto: Júlio Tito

do novo modelo de gestão financeira, acção em que avulta o papel dos comandantes, directores e chefes como actores qualificados do sistema de administração financeira da Marinha. Assim, não posso deixar passar esta oportunidade sem acentuar a necessidade de colaboração e de diálogo dos vários comandos, direcções e chefias no processo de consolidação do modelo, que considero fundamental para a Marinha e para a coerência de processos nas Forças Armadas..."

O CALM AN José Carlos da Palma Mendonça, nasceu em Lisboa e frequentou o curso de Administração Naval da EN.

Desempenhou diversos cargos, de natureza logística e financeira, nos NRP's "Gen. Pereira d'Eça" e "Comte Hermenegildo Capelo", na DA, bem como na área da formação, no G1EA-Esc. A/B e exerceu funções na "Repartição do Orçamento" da DFN.

Desempenhou o cargo de "Planning Officer – Industrial Benefits Modernisation Projects" na "NATO Airborne Early Warning and Control Programme Agency" (NAPMA).

Em AGO95 foi colocado na Direcção de Administração Financeira onde, exerceu as funções de Chefe da Divisão de Contabilidade Financeira e de Gestão, que acumulou, com a chefia da Divisão de Normas e Contratação.

Integrou o Grupo de Projecto do Sistema Integrado de Informação Financeira (SIIF), tendo coordenado a Equipa de Acompanhamento da Marinha, criada no âmbito do contrato de desenvolvimento do sistema, que chefiou de OUT02 a SET03 e o Grupo de Projecto dos Novos Submarinos e, com a criação da Missão de Construção dos Submarinos foi nomeado, para chefiar a Delegação na Alemanha.

Concluiu o Curso de Promoção a Oficial General no Instituto de Estudos Superiores Militares. Para além dos cursos de carreira com que se encontra habilitado, frequentou diversos cursos e acções de formação no âmbito da gestão pública, gestão financeira e sistemas de informação para a gestão. Complementou a sua formação com um bacharelato em Contabilidade e Administração e a frequência do ano curricular do Mestrado em Gestão e Administração Pública.

Da sua folha de serviços constam vários louvores e condecorações.

Na Escola Naval, no Alfeite, em 1937

A passagem das instalações da Armada para o Alfeite começa a visualizar-se depois da entrega à Marinha das “Sete Quintas”, o que veio a acontecer no consulado do Presidente Sidónio Paes, sendo Ministro da Marinha o Comandante Carlos da Maia.

As primeiras construções edificadas no Alfeite, o Corpo de Marinheiros, foram iniciadas a partir do final da Grande Guerra.

Em 1927 foi lançado o concurso internacional para a construção do Arsenal, aproveitando as indemnizações da guerra por parte da Alemanha, e a construção da Escola Naval começou pouco antes de 1930.

Diz-se que o Eng.º Duarte Pacheco, Presidente da Câmara de Lisboa, quando nomeado em acumulação Ministro das Obras Públicas, foi verificar o estado das obras oficiais

que se encontravam em construção. Ao visitar a Escola Naval deparou-se com os edifícios do internato, refeitório e ginásio quase concluídos e o escolar a arrancar e teria perguntado aos arquitectos responsáveis se o edifício que estava a nascer era do mesmo tipo dos que já estavam construídos (construção de tabique), o que lhe foi respondido afirmativamente. Em face da resposta, o Ministro mandou suspender a obra e pediu aos responsáveis para passarem pelo seu gabinete num prazo relativamente curto. Efectivamente assim aconteceu, tendo então os técnicos recebido um novo projecto para o edifício escolar, da autoria dos irmãos arquitectos Rebelo de Andrade. A qualidade do edifício foi tal, que passou a constituir uma das referências do Modernismo em Portugal. O Ministro face ao estado de acabamento dos outros edifícios não teve coragem de os fazer demolir.

A Escola Naval do Alfeite passou a funcionar no ano lectivo de 1936-37.

Eram tempos difíceis, estava-se em plena Guerra Civil de Espanha, em vésperas da II Guerra Mundial, e o Comandante Ortins de Bettencourt tinha tomado posse como Ministro da Marinha em Janeiro de 1936. Ainda em 1936

sai a nova Reforma da Escola Naval, marcada pelo reforço da componente militar e técnica e o respectivo Regulamento é promulgado só no ano seguinte.

Assim, o curso de entrada de 1937/38 é o primeiro que se integra nestas condições. A este curso pertence o Contra-Almirante AN Carlos Pereira de Oliveira meu antigo Professor na Escola Naval. É com ele que vamos conversar.

RA: Sr. Almirante como é que surge em si o interesse pela Marinha?

CALM Pereira de Oliveira: Nado e criado na aldeia de Vale de Azares, bem no coração da Serra da Estrela, no concelho de Celorico da Beira e distrito da Guarda, já lá vão mais de 91 anos e vindo de modestas famílias de agricultores, o meu interesse pela Marinha só veio quando já estava a finalizar o curso de Contabilidade no antigo

das cargas dos navios mercantes que fundeavam fora do quadro.

RA: E assim dirige-se à Escola Naval e ao Alfeite. À sua chegada ao Alfeite, em embarcação, naquele ano de 1937 será para nós hoje inimaginável?

CALM Pereira de Oliveira: A entrega da documentação para o concurso foi feita na Secretaria da Escola Naval, no Alfeite, em princípios de Julho. Para a minha classe havia 10 ou 12 candidatos, para as quatro vagas abertas e para a classe de Marinha eram muitos mais, para as 14 vagas a concurso. Nesse ano não houve vagas para a classe de Engenheiros maquinistas navais.

O acesso à Escola Naval era feito pelos *barcos cacilheiros* ou por barcos de transporte de pessoal e viaturas, entre o Cais do Sodré e a outra margem.

Para o Alfeite havia carreiras de camioneta – a designação autocarro ainda não era muito usada – até à Cova da Piedade ou até ao Laranjeiro e depois a pé através da mata. Indo pela Cova da Piedade entrava-se pelo portão da Romeira, que dava acesso ao pessoal que já trabalhava no Arsenal do Alfeite e noutras actividades ligadas à Marinha, aberto num largo que, julgo ainda se chama Margueira. A entrada pelo Laranjeiro fazia-se pelo *Portão Verde*, aberto no local da estrada que vindo da Cova da Piedade era a única via rodoviária para o Sul. Por esse portão o caminho para a Escola Naval fazia-se a pé, pela entrada que dava acesso ao largo do Palácio, hoje o núcleo central do Comando Naval e onde já existia uma pequena ponte-cais utilizada por embarcações de apoio ao Arsenal do Alfeite e a outros serviços da Marinha, incluindo a Escola Naval. No regresso da nossa viagem de adaptação, em fins de Fevereiro de 1938, e já

instalados na Escola, era ali que, nos dias de licença, atracava uma pequena embarcação da Escola que nos trazia até à “Caldeirinha” do velho Arsenal. Mas nem sempre foi assim, sobretudo na última fase do concurso de admissão, fomos nos dois rebocadores que a Marinha possuía – O “Arsenal” e o “Cordoaria” – que utilizavam uma ponte-cais

existente quasi em frente onde hoje é a “Casa da Balança” e que tinha no topo uma grande grua (cábrea). Também me recorde de que nessa altura, estava em fins de construção na carreira do velho Arsenal o aviso “João de Lisboa”

Mas, voltando aos acessos à Escola Naval, e partindo do “Portão Verde” pela estrada de acesso ao Palácio, havia uma escola primária – a “Escola da D. Arminda”, frequentada por filhos de



A Escola Naval.

Instituto Comercial de Lisboa, em princípios de 1937. Era essa uma das habilitações exigidas para admissão à Marinha – classe de Administração Naval. Como tinha classificações no curso que me dariam grande possibilidade de ser admitido, resolvi concorrer pensando que a entrada na Marinha poderia aliviar bastante os sacrifícios que meus pais tanto faziam para eu estudar.

Da Marinha pouco ou nada sabia, além de que era natural da vila de Celorico da Beira o heróico Comandante Sacadura Cabral que mais tarde mereceu que lhe erigissem uma estátua, no centro da sede do concelho.

Em frente do Terreiro do Paço havia navios de guerra presos a grandes bóias vermelhas e entre eles navegavam os *cacilheiros* das carreiras para a *outra banda* – Cacilhas – que partiam do Cais das Colunas. Tratava-se do que depois aprendi a chamar “O quadro dos navios de guerra”. Lá



A bacia do Alfeite.

vi, nesse tempo, o cruzador “Vasco da Gama” a “D. Fernando”, o cruzador “5 de Outubro” – antigo iate real “Rainha D. Amélia”, um ou dois contratorpedeiros, um deles “o Tâmega, e outros pequenos navios. Do Alfeite nem de ouvir falar me recorde!

No rio navegavam dezenas de grandes embarcações à vela – as famosas *fragatas do Tejo* e outras mais pequenas que asseguravam o transporte

pessoal civil e militar, na maioria da Marinha, e que ali existiu, por largos anos.

No local onde havia a “Escola da D. Armin-da” e mais um campo de ténis, foram mais tarde construídas as piscinas da Escola Naval. Nessa área havia já também umas quatro ou cinco residências para oficiais, uma das quais foi sempre habitada pelo Comandante Eugénio Conceição e Silva, ilustre professor da Escola Naval, durante muitos anos, e nela construiu, por sua iniciativa e trabalho pessoal, um observatório astronómico, matéria em que era altamente qualificado e considerado mesmo fora do país.

RA: A Escola cheirava a nova por todos os lados?

CALM Pereira de Oliveira: O novo Regulamento da Escola Naval de 1937, só entrou efectivamente, em plena execução, com o meu curso, que teve como patrono D. Nuno Álvares Pereira “O Condestável”. O primeiro curso de cadetes que inaugurou a Nova Escola Naval foi do “Infante D. Henrique” em 1936 e dele passaram a fazer parte os onze que entraram já ao abrigo da nova Reforma, mas sem o Regulamento ainda aprovado.

Pergunta-me se a Escola cheirava a nova por todos os lados. Para ser franco, só me apercebi dessa realidade no regresso da viagem de adaptação, em fins de Fevereiro de 1938, quando a “Sagres” amarrou à bóia no “quadro dos navios de guerra” amarrado à bóia no “quadro dos navios de guerra” do Tejo e lá estavam os dois rebocadores da Marinha – o “Arsenal” e o “Cordoaria” – que levaram as nossas malas.

No edifício escolar que ainda hoje se mantém, as salas de aula ocupavam os primeiro e segundo pisos dos dois lados. No primeiro estavam a Secretaria Escolar, os gabinetes do 2º Comandante, do oficial e do cadete de dia. Os professores dispunham, também, de guarda-fatos numa dependência para o efeito. Separados pela enorme parada, havia todos os edifícios, com dois pisos de concepção e traça totalmente diferente, em que se desenvolviam as restantes actividades da Escola. No lado Sul e ocupando a maior parte da área ficavam os alojamentos dos alunos – camaratas, quartos com 4 camas e 4 armários 2 por cada ala de camaratas existentes no 2º piso, com as instalações sanitárias e casas de banho no fundo do corredor. Os oficiais que prestavam serviço na Escola, especialmente os instrutores, tinham nessa área os seus quartos individuais. No piso do r/chão havia o serviço de saúde, com enfermaria e as salas de estudo, próprias para cada curso.

No lado nascente da parada estavam o refeitório, cozinhas, etc. com sala de refeições para o 1º Comandante, para oficiais e para alunos, todas no piso superior. Em baixo havia salas de jogos e de estar para uso dos alunos. Os alojamentos dos sargentos, das praças e civis ficavam do lado nascente, onde havia um portão de acesso à parada, e por onde entravam os carros.

O lado poente da parada era ocupado pelo ginásio, tendo no piso superior a biblioteca e com belos pinheiros da mata cuja sombra dava muito

geito nas horas de descanso. Havia já um *court* de ténis desse lado.

A parada era em terra batida, e nela se jogava futebol nas aulas de ginástica e nas horas vagas, quando havia jogadores.

Na área nascente havia e julgo que ainda há, as oficinas de apoio à manutenção da Escola e que serviam, também, para instrução dos alunos, sobretudo dos da classe de engenheiros maquinistas navais, chefiadas por um oficial instrutor da clas-



O navio-escola “Sagres”.

se. Nelas teve, também, o meu curso, várias horas de aprendizagem do funcionamento de máquinas, aparelhagem e ferramentas, matérias que faziam parte dos programas de ensino do curso.

RA: Face à nova Reforma, o Curso começava com uma viagem de adaptação de duração relativamente grande?

CALM Pereira de Oliveira: A reforma do ensino da Escola Naval, em 1936, foi uma das prin-



Os cadetes do curso do “Condestável” a bordo da “Sagres”.



Os cadetes Carlos P. Oliveira e Lourenço Pereira.

cipais decisões que o novo Ministro da Marinha, Comandante Ortins de Bettencourt tomou, praticamente após a sua entrada para o Governo de Salazar, em Janeiro desse ano.

No dia 2 de Outubro de 1937, dia da nossa largada na “Sagres”, para a viagem de adaptação, teve lugar uma missa, na igreja do Largo do

Carmo onde está o túmulo do Santo Condestável, patrono do curso, celebrada pelo Arcebispo de Mitilene, que proferiu uma eloquente oração, dirigida aos futuros oficiais da Armada e a ela assistiram as famílias dos cadetes, oficiais da Escola Naval e do Ministério da Marinha. Presidiu à Cerimónia o Ministro da Marinha que num longo e patriótico discurso, fez notar o clima de intranquilidade que se vivia na Marinha, sobretudo devido à “Revolta dos Barcos” de 8 de Setembro de 1936, de apoio aos republicanos espanhóis, em que tomaram parte 3 navios, dos novos já em serviço, os avisos “Afonso de Albuquerque” e “Bartolomeu Dias” e contratorpedeiro “Dão” uma vez que estava em execução o Programa de Renovação da Armada, do anterior Ministro, Almirante Magalhães Corrêa. A Espanha vivia já em plena guerra civil.

Cumpriu-se o espírito que presidiu a criação da Reforma e, como determinava a lei, o Curso do “Infante D. Henrique” iniciou o novo regime, com a estabelecida viagem de adaptação, cujo principal objectivo era ajuizar das condições de adaptação da vida a bordo, do contacto com o mar e avaliar das capacidades físicas e sobretudo das qualidades de carácter. Analisando, o que ressalta do discurso do Ministro da Marinha, na missa na igreja do Carmo, no dia da nossa saída, para viagem de adaptação, são bem evidentes os propósitos que estiveram na nova Reforma, na

qual contava que fossem encontrados os meios e sobretudo a dedicação e o entusiasmo de quantos constituem a Marinha para a sua missão em prol da Pátria.

É sabido que, para a feitura da Reforma, o Ministro Ortins de Bettencourt se rodeou de um conjunto de oficiais que com ele serviam mais directamente e de outros que igualmente tiveram acção na sua execução e sobretudo, na sua aplicação na prática. Não deve, assim ser estranha à saída do Comando da “Sagres” do capitão-de-mar-e-guerra Cisneiros de Faria, que há anos comandava o navio e para o cargo foi nomeado o Capitão-de-fragata Gabriel Maurício Teixeira e foram substituídos quase todos os oficiais dessa viagem.

Assim, posso dizer, com todas as certezas que me deu a minha viagem de adaptação, que o espírito que presidiu à nova Reforma do ensino na Escola Naval e sobretudo a aplicação do seu regulamento de 1937, baseado, no da Marinha Alemã, teve o meu curso como “cobaia”. A viagem foi longa e atribulada e serviu para pôr em prática os princípios, a doutrina dimanada do texto da lei, acima de todos o espírito militar, o cumprimento dos regulamentos, a dedicação e o interesse pela profissão escolhida. Sob o ponto de vista da aplicação das normas do Regulamento, basta referir, que no fim de tal viagem, por razões que só os relatórios oficiais poderão esclarecer, foram excluídos quatro cadetes por falta de aprovação.

A viagem na velha “Sagres” durou cinco meses, com largada em 2 de Outubro de 1937 e chegada em fim de Fevereiro de 1938, com es-

cala pelo Funchal, durante alguns dias, a aguardar a chegada do Comandante que, por motivos de saúde, não pôde sair com o navio. Assim, até à Madeira comandou o navio, o oficial imediato, capitão-de-fragata João Pais Batista de Carvalho. Partimos para S. Vicente de Cabo Verde e ali, com a "Sagres" fundeada no Porto Grande na cidade do Mindelo, onde durante cerca de um mês fizemos, por assim dizer, toda a "recruta", análoga ou mesmo mais completa, comum a todos os mancebos que vão para a tropa. A este propósito o "desembarço" nos exercícios físicos a destreza revelada, eram factores que os instrutores ajuizavam. Ali tivemos todas as fases da instrução, no mar e em terra. Como exemplo, lembro-me que na instrução de remo nunca utilizávamos o portaló para entrar nos pesados escaleres de 12 remos: - descíamos agarrados aos andorinhos, a partir dos turcos que suportavam as embarcações.

Por vezes assistiam à "manobra", além dos instrutores também o Comandante. Nem todos os cadetes tinham o mesmo comportamento nesta forma de agir o que deve ter tido influência na altura de decidir sobre a sua aptidão, no fim da viagem.

Esta situação era repetida sempre que havia instrução de remo e ficou célebre a volta à baía do Lobito em que todos os cadetes tomaram parte, sem paragem, substituindo-se sempre que o cansaço o exigia. Esta fase da instrução, constava segundo sei no relatório do oficial da Escola, nomeado para acompanhar o curso na viagem, nos termos do Regulamento, e que muitos comentários mereceu, quando apreciado na Escola, no fim da viagem a ponto de um dos professores mais antigos e considerados lhe chamar o "relatório da viagem das galés". É que além deste relato do remo segundo dizem, porque eu nunca o li, referia também tudo quanto se referia à instrução e ao comportamento dos cadetes. Foi uma viagem que marcou a nossa memória para sempre e que ficou ligada às grandes modificações que se fizeram na Marinha em resultado da nova reforma do ensino na Escola Naval. Era necessário que com a nova Escola, tudo fosse diferente do que anteriormente existiu na que acabava na Rua do Arsenal. Se assim foi, os maus momentos, e alguns bons, que os 18 cadetes "condestáveis" viveram na viagem não poderão ser esquecidos, sobretudo quanto aos quatro que foram excluídos no fim da mesma viagem.

Mas nem tudo foi para esquecer. Nada disso. Também tivemos bons momentos e gratas recordações de quanto vivemos e, sobretudo, do que se passou nos países e territórios visitados.

Assim, finda a estadia em Cabo Verde a velha

barca "Sagres" partiu com rumo ao Brasil, com destino ao porto de Santos, com um "cheirinho" a Rio de Janeiro, com o navio a passar à vista da cidade, onde tinha estado na viagem do ano anterior. Chegámos no fim da primeira semana de Novembro. Toda a guarnição do navio foi muito

de Novembro de 1937, no Automóvel Club de S. Paulo, com a presença das principais figuras representativas da Colónia e nela tomou parte a nossa actriz Beatriz Costa, que ali estava com a sua Companhia Portuguesa de Revistas, a actuar com o maior êxito. Desse almoço guardei um

exemplar do Cardápio, com dedicatória da actriz e de outras pessoas, entre elas o comendador Francisco Fortes, e principal mentor do convite.

De Santos partimos para Angola, com destino ao Lobito, onde chegámos, ao fim de mais de 30 dias de viagem, cruzando o Atlântico Sul fazendo a "Sagres", nessa viagem, a tirada mais longa até aí feita ao serviço da nossa Marinha. Antes havia sido veleiro alemão de transporte marítimo.

À saída do Brasil apanhámos uma violentíssima tempestade de que resultou a fractura de uma das braçadeiras do gurrupés, dando origem a uma quebra na velocidade do navio, por não poderem ser utilizadas as duas ve-

las que nele se sustentavam.

Chegados ao Lobito, já em Janeiro de 1938, ali permanecemos bastantes dias até que fosse reparada a avaria do mastro, com o apoio das oficinas das Empresas dos Caminhos de Ferro de Benguela. Nessa altura, os cadetes e alguns oficiais, a convite da mesma Empresa, instalados numa carruagem dos comboios que faziam a ligação para o nordeste de Angola, partimos para Nova Lisboa.

No Lobito tivemos também muitas actividades ligadas a instrução, mesmo em terra. Porém o remo foi a actividade que mais tempo ocupou a par de ginástica e corridas ministradas pelo oficial da Escola que acompanhava o curso, embora, segundo creio, não fosse especializado em educação física..

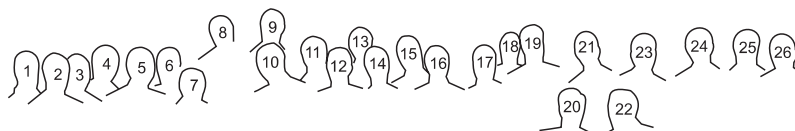
A viagem continuou, com paragem em Luanda durante poucos dias e daí para S. Tomé, onde estivemos, também 2 dias com visitas a duas roças. Seguiu-se uma escala em Dakar, no Senegal, não prevista no plano da viagem, mas por avaria no motor do navio, que ali foi reparada em pouco tempo. A última escala, da viagem fez-se na visita às ilhas Canárias, com permanência no porto de Las Palmas, na Gran Canária, onde fomos recebidos com todas as cerimónias próprias de uma visita oficial, bem patente no número de entidades oficiais, militares sobretudo, que estavam no cais a aguardar a chegada da "Sagres".

RA: Nesta viagem era necessário haver aprovação?

CALM Pereira de Oliveira: Não lhe sei dizer, porquanto não me recordo do que consta do Regulamento a esse respeito. Porém, como já fui dizendo, com referência a tão longa viagem, não



Recepção no Automóvel Club de São Paulo, em 29 NOV 1937.



- 1- Cadete Ferreira da Silva; 2- Cadete V. Guimarães; 3- G/M Reis Thomaz; 4- Cadete P. Manso; 5- 2º Ten Teixeira da Silva; 6- Cadete Amadeu Miranda; 7- Actriz Beatriz Costa; 8- Cadete Carlos P. Oliveira; 9- Cadete Leonel Cardoso; 10- 2º Ten EMQ Serafim António; 11- Cadete Jorge de Sena; 12- Cadete Virgílio da Cruz; 13- Cadete Azere do Vasconcelos; 14- Cadete Ferreira Monteiro; 15- Cadete P. Costa Santos; 16- Cadete Garrido da Silva; 17- Cadete H. Silveira; 18- Cadete António Ricciardi; 19- G/M Daniel Rocheta; 20- Cap. Fragata Gabriel Teixeira; 21- Cadete Ferreira Lamas; 22- Comendador Francisco Fortes; 23- 1º Ten. Norberto Monteiro; 24- Sub Ten Leão dos Anjos; 25- Cadete Serradas Duarte; 26- Cadete Belo de Carvalho.

bem recebida, e os oficiais e cadetes em especial, como foi a grande participação das gentes da Colónia de Santos no jantar oficial que nos ofereceu, nas vésperas da saída do navio.

A cidade de S. Paulo, como capital do Estado que tem o seu nome, e onde vivia, já nessa data, a maior colónia portuguesa, quis mostrar bem o regozijo por receber a visita da "Sagres", e homenagear a Marinha Portuguesa, convidando a As-



O cardápio do almoço com o autógrafo de Beatriz Costa.

sociação, uma representação de oficiais e cadetes do navio para passar uns dias em comunhão com os portugueses ali residentes. A estadia em S. Paulo terminou com um almoço, no dia 29

será difícil de admitir o que efectivamente sucedeu. A exclusão de quatro elementos do curso deve ter sido baseada no relatório da viagem, elaborado pelo Comando do navio, e nele devem constar os motivos que levaram à proposta que deu origem à decisão do Ministro.

No que respeita a relatórios, apenas sei do comentário, a que já referi, de um lustre e antigo professor da Escola que chamou “Relatório da viagem das Galés” ao que havia apreciado.

Sem conhecermos os fundamentos da exclusão, nunca os camaradas que ficaram puderam esquecer aqueles que consideravam iguais a todos e cujas relações de amizade criada nessa fase da juventude com a esperança do provável início de uma nova vida voluntária e de quase todos desconhecida.

Passados que foram mais de 71 anos, dos quatro do Curso que ainda teimam em viver, ainda há quem tenha ânimo e alguma força de memória para lembrar e escrever o que foi e como foi a sua entrada na MARINHA.

Os quatro “excluídos”, logo nesse ano iniciaram novas vidas. Assim, o Francisco Lemos da Silveira e o Alberto Policarpo Manso, ingressaram na Escola do Exército, atingindo o posto de coronel nas respectivas Armas. O Azeredo Vasconcelos, filho de um oficial aviador naval, desaparecido em acidente de aviação no Canal da Mancha, durante a 1ª Guerra Mundial, tirou o curso da Escola Náutica e seguiu a carreira de oficial da Marinha Mercante, sobretudo na Companhia Colonial de Navegação, onde comandou os maiores paquetes, tendo acabado a carreira como Comandante Geral da Frota da Empresa. O Jorge Cândido de Sena, filho de um oficial Comandante da Companhia Nacional de Navegação, era o mais classificado e também o mais novo de todos os admitidos, sendo portanto considerado o chefe do Curso. Licenciou-se em engenharia civil pela Faculdade do Porto, exercendo a profissão por algum tempo. Porém foi no campo das Letras que ficou para a história do país como uma das maiores e mais brilhantes figuras da sua geração, como escritor e poeta.

Ainda, a propósito da viagem, não quero deixar de recordar alguns oficiais da “Sagres” que, deixando de lado certas normas regulamentares, puseram, acima de tudo as suas qualidades de militares, de homens justos, para tornarem a nossa vida a bordo menos dura. Foi assim que o imediato, capitão-de-fragata João Pais Baptista Carvalho, mandara baldear o tombadilho todas as manhãs, para que a ginástica matinal, dada pelo oficial acompanhante do curso, fosse mais rápida; que o primeiro tenente Morgado Belo, instrutor de armamento, na sala de aula do navio se “esquecia” de acordar os que, na última fila, descansavam a cabeça em cima do panamá e que, várias vezes, vestiu um fato de macaco para incentivar e acompanhar alguns de nós menos afoitos a subir aos mastros e participar nas vergas, na manobra das velas; que o primeiro tenente médico Carlos Figueira Rêgo que “ajuda-

va” nas dispensas de certos exercícios físicos. Deles guardo a sua grata nobreza de carácter confirmada quando o primeiro foi meu Comandante no NRP “Dão” e o segundo Comandante da Escola Naval, quando ali fui professor.

RA: A Reforma trouxe alterações também nos uniformes dos alunos?

CALM Pereira de Oliveira: Sobre alterações nos uniformes dos alunos as maiores modificações resultaram da criação, para uso em serviço escolar dos cadetes, das fardas de marinheiro – blusão e calça azul em fazenda de lã, farda bran-



Recepção em Santos.

ca com blusa e calça branca, de modelos iguais aos das praças e alcafe. O boné redondo passou a panamá branco. Como distintivo passou a haver a âncora dourada nas mangas dos blusões. As fardas de passeio mantiveram-se conforme o modelo que anteriormente usavam os aspirantes mas com o distintivo da âncora dourada no braço direito da farda azul e nas platinas da farda branca. Tínhamos boné azul e boné branco, botas pretas e sapatos brancos.

Além do que se chamava fardamento, a lista que nos era entregue para constituir o que nós chamávamos o “enxoval” continha tudo quanto era necessário levar na viagem de adaptação. Começava pela “malona” que obedecia a modelo mais ou menos uniforme quanto a feitura e medidas, além da roupa interior – nada do uso como traje civil – a espada, estojo de barbear, escovas



Os cadetes no refeitório da Escola Naval.

de dentes, de fato, de unhas, pente, e sei lá que mais! Tudo do melhor quanto a duração. Ainda hoje, parece impossível mas é uma realidade, anda a ser usada pela empregada de minha casa uma escova de fato muito eficiente! Mas o mais doloroso deste capítulo é que era tudo comprado pela família sem qualquer ajuda do Estado! Re-

cordo-me que meu Pai, com certo sacrifício, teve de despende, nessa altura, cerca de 10 contos na moeda de 1937!.. Por cada semestre pagávamos 500\$00 de propinas. Além do alojamento e alimentação não tínhamos qualquer remuneração. Isso tinham os aspirantes que ainda encontrei na Escola, a frequentar o último ano do curso.

Na viagem de adaptação foi-nos abonado um subsídio de embarque diário, julgo que estabelecido já em novos moldes, mas não seria o que na viagem anterior tinham tido os cadetes do curso do “Infante D. Henrique”, que teriam beneficiado de legislação anterior que abrangia os aspirantes.

Na Escola quando regressámos da viagem, em fins de Fevereiro de 1938, e encontrámos o último curso de aspirantes idos da velha existente na Rua do Arsenal, usando, como uniforme de serviço uma farda de cotim cinzento e bivaque azul. Fomos recebidos por forma que não é fácil esquecer, tal o espírito de camaradagem que entre todos se estabeleceu.

É claro que, já nessa altura, havia certa “praxe” aos mancebos, nos primeiros tempos. Eram, porém, práticas que não afectavam o ambiente já criado e muito menos que ferisse a dignidade de cada um.

O mais doloroso acto da “praxe” é que os mancebos, para serem libertos, tinham que pagar um jantar a todos os outros, e em restaurante de categoria! No nosso curso, o repasto foi “só” no restaurante “Tavares Rico”, da Rua da Misericórdia! Para quem não tinha qualquer vencimento ... era boa “praxe”! Mas a camaradagem e ânimo subsistira para sempre. Houve, no entanto, um facto que nunca me esqueceu na vida na Marinha. Todos, nessa altura, nos começámos a tratar por “tu”, menos com o chefe do internato, que nem de “você” me lembro de ouvir tratar à gente do meu curso, dada a sua maneira de ser!

RA: Com a passagem da Escola Naval para o Alfeite desaparece a figura do “Lente”?

CALM Pereira de Oliveira: Eu julgo que a figura de lente, com os seus direitos e regalias existentes na Antiga Escola Naval caiu com a passagem da Escola para o Alfeite dando lugar aos professores nomeados por concurso e por tempo limitado.

Lembro-me ainda dos professores que vieram da antiga Escola como os Comandantes Fontoura da Costa, Silva Júnior, Oliveira Pinto, Filipe de Castela, Quelhas Lima, Eng.º Castro e outros.

Para o meu curso foi contratado o primeiro civil, o professor universitário Rodrigues Cavalheiro, para leccionar História Marítima, disciplina criada pelo novo Regulamento.

RA: O Sr. Almirante assiste por assim dizer ao nascimento da Base Naval de Lisboa?

CALM Pereira de Oliveira: Quanto ao nascimento da Base Naval de Lisboa pouco ou nada me recordo, mesmo depois da entrada na Escola vindo da viagem da “Sagres” além do que tinha visto quando tratava da admissão. Diz-me que, nessa altura, já havia navios fundeados na baía,

como se deduz de documentação fotográfica antiga, mas não tinha essa informação. A minha memória a esse respeito, não vai muito além do cais em frente do Palácio e as instalações do Arsenal do Alfeite que tinha entrado em actividade, ainda que reduzida.

No que respeita a edifícios, arruamentos e cais para a Base estavam construídos o edifício com rampa para o rio, por onde se fazia o movimento de pequenas embarcações que ficavam, algumas, dentro do alpendre anexo ao corpo principal e onde já funcionavam certos serviços administrativos da futura Base. Havia já construído, ou em vias disso, um outro edifício, perto do portão principal de acesso à área, que mais tarde serviu para instalar a Direcção do Material de Guerra (nome antigo do organismo que existia no Ministério, junto à Casa da Balança), e ainda outros em início para a futura Direcção de Abastecimento, refeitórios e cozinhas e alojamentos de sargentos e praças. A messe dos oficiais, construída fora da área da Base, junto ao Palácio, já estaria pronta, mas não tenho a certeza porque nunca lá fui, antes de ser oficial e depois, como fiz vida sempre embarcado, o navio era a “minha casa”.

Saído da Escola em Outubro de 1939, para a viagem de guarda-marinha no NRP “Pedro Nunes” fazendo o périplo de África, com regresso pelo Canal do Suez, já com a II Grande Guerra em pleno desenvolvimento, embarquei depois no NRP “Bartolomeu Dias”, como guarda-marinha adjunto do Chefe de Serviço de Abastecimento durante um ano, com alguns meses em Cabo Verde. Promovido a oficial (sub-tenente) em 1941, embarquei, já como chefe de serviço no NRP “Gonçalo Velho” onde estive cerca de três anos, com duas comissões em Cabo Verde e uma a Moçambique durante mais de ano e meio. Finda a Guerra deixei o NRP “Gonçalo Velho” e embarquei nos NRP’s “Dão” e “Douro” até 1947, passando depois a fazer serviço na “NAU DE PEDRA”, até ir para instrutor da Escola Naval em 1949.

Entretanto a Base Naval de Lisboa foi sendo construída no Alfeite e fui assistindo ao seu crescimento. Mas só fiquei a conhecer o que é hoje a Base, no dia 5 de Dezembro de 2008 em que, como antigo professor do curso “D. Lourenço de Almeida”, tive a honra e o grato prazer de ser convidado a participar nas cerimónias comemorativas do cinquentenário da sua entrada na Escola Naval. Gostei de ver toda aquela grande área, bem cuidada, que no todo desconhecia. Entristeceu-me, no entanto, ver um número significativo de navios atracados nos molhes, mas já sem jaque nem bandeira, com o fim à vista, e sem que outros novos ali esperassem, para ocupar o seu lugar.

RA: Durante o tempo em que frequentou a Escola Naval, houve com certeza, casos que podem ser mencionados?

CALM Pereira de Oliveira: Há 2 ou 3 casos que merecem aqui, em meu entender, ficar citados.

O primeiro deu-se no dia da nossa partida para a viagem – 2 de Outubro de 1937. Antes da largada tivemos a visita do Ministro que distribuiu a cada cadete um exemplar do livro “A Vida de

Nun’Álvares”, de Oliveira Martins, com uma dedicatória manuscrita e assinada pelo próprio, e de que do meu transcrevo na íntegra.

Para o cadete de administração naval – Carlos Pereira de Oliveira:

Neste livro encontrará inspiração para a sua



O Cadete Carlos Pereira de Oliveira.

vida de soldado e de marinheiro da Pátria, tendo como guia e exemplo as altas virtudes do Santo Condestável.

Lisboa, 2 de Outubro de 1937.

*M. Ortins de Bettencourt
Ministro da Marinha.*

O outro caso refere-se a uma visita feita à Escola, num domingo de Março de 1938, anuncia-



O CALM Carlos P. Oliveira com o Director da RA no Jardim do Bairro de S. Miguel, zona onde residem há quase 60 anos.

da pelo telefone, depois de almoço, ao oficial de serviço 1TEN Peixoto Correia, sendo adjuntos os cadetes Ricou e eu próprio como praticante da função. Do Gabinete informaram que de tarde, por volta das 14,00, visitaria a Escola o Sr. Ministro da Marinha.

Como nessa altura a Escola não tinha guarda montada, à hora indicada lá estava à entrada principal o pessoal de serviço para a recepção. Logo que os dois carros chegaram saiu do primeiro o Ministro que logo veio abrir a outra porta

de traz e dela saiu o Chefe do Governo Doutor Oliveira Salazar. Foi a sua primeira visita à Escola e era o próprio Ministro que lhe dava todas as explicações que ele ia solicitando com a ajuda do oficial de serviço. Percorreu todo o edifício das aulas e também parte dos restantes, tendo algumas vezes feito referências a determinados móveis e outros pormenores. Quando visitou, no edifício escolar, e o Ministro lhe fez especial alusão à enorme mesa oval, feita em raiz de nogueira, altamente trabalhada e polida que ocupava grande parte da Sala do Conselho Escolar, ouvi do Chefe do Governo o seguinte comentário: “É um belo móvel mas este folheado de nogueira daqui a anos vai estar enfolado”. E estava, pois passados anos, quando eu já era professor da Escola reparei que assim era e recordei-me da apreciação feita pelo visitante que nesse dia via pela primeira vez.

Um outro caso houve, no entanto, que ficou bem na memória de todos nós.

Assim, numa vez ou talvez a única, que o Comandante decidiu dar-nos uma aula sobre como deve ser a vida a bordo e o cumprimento dos regulamentos militares, sentado na cadeira do instrutor, dizia-nos, com o seu sotaque madeirense: “Os oficiais devem tratar o pessoal e sobretudo as praças, com afabilidade e por forma natural”. Nessa altura passava em frente da porta da aula uma praça a assobiar e com um “lenço tabaqueiro” ao pescoço. Num ímpeto, levantou-se e da porta gritou: “Oh” Marujo – (que veio imediatamente) – e com a mesma voz disse-lhe: “Chamei-te aqui para te mandar à merda, mais o lenço”! Voltou a sentar-se e com a mesma calma continuou a aula, dizendo “Os oficiais ...”

Era assim uma das maneiras de ser do Comandante Gabriel Teixeira. Reacções como esta, ou parecidas, também as tinha, por vezes, quando assistia às nossas actividades próprias da instrução e na presença dos instrutores.

RA: Senhor Almirante, ficou com saudades da Marinha?

CALM Pereira de Oliveira: Quando se chega para lá dos 91 e se passaram cerca de 50 sempre ao serviço da Marinha, e a natureza nos conservou alguns resquícios de memória, é difícil, ou mesmo impossível, não ter saudades e gratas lembranças dos bons momentos e foram tantos, que a vida na Armada me proporcionou. Mas também houve situações difíceis, felizmente poucas. Mas dessas já nem me lembro.

Se fosse possível “voltar cá quando passar para o outro lado” e ainda houvesse MARINHA, como eu ainda a vivi, sobretudo nos princípios basilares da sua organização, haveria candidato a concorrer”. Porém, para minha grande alegria e satisfação deixarei a Marinha representada na Família pelo genero, vice-almirante e pela neta geóloga que, como oficial, usou a “farda com botão de âncora” cerca de cinco anos e agora, como civil, continua a sua actividade profissional no Instituto Hidrográfico a cuidar dos fundos dos mares.



*Luís Roque Martins
CALM EMQ*

ARSENAL DO ALFEITE

70 ANOS

No âmbito das comemorações dos 70 anos existência do Arsenal do Alfeite, foi inaugurada, no passado dia 17 de Janeiro, no Museu da Cidade de Almada a exposição *Na Esteira do Arsenal: 70 Anos de História no Alfeite*.

Esta exposição, resultante de uma frutuosa e já longa colaboração entre a Câmara Municipal de Almada e o Arsenal, retrata, nos dois pisos do Museu da Cidade, os 70 anos de actividade deste estabelecimento fabril da Marinha, no Alfeite.

A exposição dispõe-se em três grandes núcleos, designados por *Ferro, Fogo e Força, Ser Arsenalista e O Arsenal e a Cidade*. O primeiro núcleo reporta-se à história das obras de construção do Arsenal no Alfeite, à descrição de algumas das suas áreas oficinais mais emblemáticas como a fundição, a caldeiraria, o controlo de qualidade e as áreas de mecânica, electricidade e electrónica e às diversas construções realizadas pelo estaleiro. Podem aí ser vistas diversos modelos à escala de embarcações construídas no Arsenal, bem como aspectos da reparação de submarinos.

A cultura e a vivência no interior do Arsenal do Alfeite é o tema central do núcleo "Ser Arsenalista". Num pequeno auditório é exibido um filme com depoimentos de várias gerações de trabalhadores.

Por último, o núcleo do "Arsenal e a Cidade", recorda o crescimento de Almada no século XX, a partir da transferência do estaleiro para o concelho, e realça os importantes impactes da vida do estaleiro na cidade de Almada.

O Arsenal do Alfeite tem genericamente por missão a reparação e construção de navios da Marinha, podendo executar, mediante autorização superior, quaisquer outros trabalhos compatíveis com os meios disponíveis.

Durante décadas, particularmente até aos anos 60, a construção naval atingiu importância significativa no cômputo global da actividade do Arsenal, sendo, inclusivamente, de salientar o seu contributo para o desenvolvimento da Marinha Mercante nacional.

Ao longo da sua existência construíram-se no Arsenal 151 navios e embarcações diversas, quer para a Marinha de Guerra Portuguesa quer para outras entidades nacionais e estrangeiras.

Actualmente a capacidade do estaleiro tem estado, prioritariamente, absorvida na manutenção dos navios da Armada.

Desde 1974 que a direcção técnica e de manutenção de submarinos compete ao Arsenal que, nesta área, desfruta de uma credibilidade reconhecida internacionalmente.

No capítulo das reparações, quer as unidades a interencionar quer o respectivo nível e profundidade, são objecto de uma programação a 7 anos (PLAMANLONG), ajustada anualmente (PLAMANCURT). Genericamen-

intermédias, revisões assistidas, docagens e alagens) e trabalhos inopinados ou de manutenção correctiva (reparações eventuais e reparações urgentes).

O Arsenal do Alfeite, nos seus processos nucleares - projectos de navios, construção e reparação de navios de superfície e manutenção de submarinos - está certificado de acordo com a norma ISO 9001:2000, tendo sido o primeiro organismo da Marinha a obter esta certificação.

Não pode deixar de ser também referida, por se tratar de uma realização única, a recuperação da fragata "D. Fernando II e Glória", empreendimento cuja gestão foi entregue ao Arsenal, na sequência de um protocolo assinado em 1990 entre a Marinha e a Comissão Nacional para a



te os trabalhos de reparação podem qualificar-se em trabalhos planeados ou de manutenção preventiva (modernizações, revisões

Comemoração dos Descobrimientos Portugueses. A recuperação desta fragata mereceu da World Ship Trust a atribuição do prémio "International Maritime Heritage Award".

A importância social e económica do Arsenal foi já, por diversas vezes, reconhecida pela Câmara Municipal de Almada, nomeadamente por altura do cinquentenário do estabelecimento, com a atribuição da designação de Avenida Arsenal do Alfeite a uma importante artéria da cidade, e em 2007 com a atribuição da Insignia e Medalha de Ouro da Cidade de Almada, a mais alta distinção municipal. Para este ano está prevista a inauguração de um monumento aos Trabalhadores da Indústria Naval, que será implantado numa rotunda da cidade, a partir de peças de arqueologia industrial cedidas pelo Arsenal.

A exposição *Na Esteira do Arsenal: 70 Anos de História no Alfeite*, termina com a referência ao Arsenal do Alfeite como grande pólo de emprego, tecnologia e indústria.

Desta exposição, além do material cedido pelo Arsenal do Alfeite e de espólio que já pertence ao Museu, fazem parte dezenas de fotografias e testemunhos de arsenalistas.

A cerimónia de inauguração, presidida pela Senhora Presidente da Câmara de Almada e pelo Administrador do Arsenal do Alfeite, CALM ECN Victor Gonçalves de Brito, contou com a honrosa presença do VALM Conde Baguinho em representação do ALM CEMA, e de outras individualidades civis e militares, a ela tendo assistido um avultado número de trabalhadores arsenalistas e seus familiares.

A exposição estará patente de Janeiro a Agosto de 2009 e poderá ser visitada no Museu da Cidade, Pr. João Raimundo, em Almada, de terça a sábado, entre as 10h e as 18h.

Breve cronologia do Arsenal e a Cidade

1928 – primeira fase da construção do Arsenal do Alfeite;

1933 – Início das obras da segunda fase de construção;

1936 – Concluídas as instalações diversas instalações da Base Naval: Escola Naval, comandos aquartelamentos, depósitos e residências militares.

1939 – A 03 de Maio é formalmente inaugurado o Arsenal do Alfeite

1942 – Início do planeamento dos bairros económicos de Almada, nomeadamente na zona de influencia do Alfeite, no Laranjeiro, Cova da Piedade e na freguesia de Almada.

1952 – Inaugurado o Bairro Nossa Senhora da Piedade, a maior urbanização até então para alojamento de operários arsenalistas

Década de 1960 – Com o desenvolvimento dos movimentos coloniais, o Arsenal equilibra as actividades de construção com as de reparação.

Revolução de 1974 – Alteração da dinâmica interna do Arsenal do Alfeite

Década de 1980 – O Arsenal aposta numa estratégia de qualificação dos seus recursos humanos.

Abril de 1989 – A Câmara Municipal de Almada toma a decisão de atribuir a designação de Avenida Arsenal do Alfeite a uma importante artéria do concelho, distinguindo assim o quinquagésimo aniversário do Arsenal no Alfeite.

Início do século XXI – O Arsenal tem cerca de 1200 trabalhadores civis e continua a sua missão como estaleiro preferencial da Marinha;

10 de Julho de 2007- A Presidente da Câmara Municipal de Almada entrega da Medalha de Ouro da cidade de Almada ao administrador do Arsenal do Alfeite;

(fonte principal: boletim "Almada Janeiro 2009")

...SEM JUROS! TAEG 0%
PAGUE ATÉ 6x

VANTAGENS QUE SE VEÊM...



Com o Cartão Advantage Conselheiros da Visão!

espaço saúde à vista | R. Sousa Lopes, 10-A | Entrecampos | USBOA | tlf. 808 300 330

- **Exames Complementares de Diagnóstico:**
Oftalmologia – Topografia Corneal, Tensão Ocular, Perimetria Computorizada, Visão Cromática, Avaliação Ortopática, Adaptação de Lentes de Contacto.
Audiologia – Audiograma Tonal Simples, Audiograma vocal, Timpanograma, Reflexos Estapédicos e Provas de função Tubária.
- **Pequenas Cirurgias:** Chalázio, Entrópio, Ectrópio, Triquiase, Xantelasma, Pterígio, Catarata, Vítreo-Retina e Cirurgia Refractiva.

Beneficie de condições preferenciais:

- **Cirurgia à Catarata e Redução da Miopia**
Aconselhamento pré e pós-cirúrgico, adaptação de próteses oculares e auxiliares de baixa visão.
- **Reabilitação auditiva:** adaptação de próteses auditivas.
- **Reabilitação vestibular:** tratamento da vertigem.

www.conselheirosdavisao.pt | saudeavista@conselheirosdavisao.pt



conselheiros da visão

Senhores Militares e Familiares,

O Grupo **conselheiros da visão** fundado há 20 anos dispõe de mais de 190 ópticas distribuídas por todo o País.

São lojas especializadas em todos os serviços de óptica, dispondo em muitos casos do Rastreio à Visão, e à Audição *gratuitamente*.

Dispomos de Lentes de nova geração mais planas e leves que lhe proporcionam todo o conforto, a estética e uma protecção às radiações ultravioleta e infravermelhos.

Somos especializados a graduar Óculos de Sol e Máscaras de mergulho.

Com o Grupo **Conselheiros da Visão**, beneficie da presente campanha, especialmente concebida para si, senhor militar.

www.conselheirosdavisao.pt | cooperoptica@conselheirosdavisao.pt



GRUPO **conselheiros da visão**
A Saúde Ocular em Primeiro Lugar!

VALE 25% **

Compra de Lentes + Aro, ou Lentes de Contacto *excepto* descartáveis e produtos Campanha.

* Percentagem aplicável a APOLO, FITNESS e FITNESS KIDS.
** Não acumulável com Compras efectuadas com Cartão Advantage Conselheiros da Visão.

ENTIDADE:
ADM/IASFA

APOIO AO CLIENTE
tlf. 217 993 598

OfalVISITCard

VIGIA DA HISTÓRIA 10

A Real Companhia da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro

A criação do primeiro estabelecimento de ensino superior da cidade do Porto, a Aula de Navegação, deve-se à acção da Companhia dos Vinhos do Alto Douro, instituída no ano de 1756.

O desenvolvimento da Companhia assentava fundamentalmente na exportação para o que era necessário garantir a segurança da navegação. Assim, em 18 de Outubro de 1761, um grupo de 35 comerciantes e armadores, todos ou quase todos accionistas da Companhia, requereram à Coroa autorização para a construção de duas fragatas de guerra destinadas a proteger as esquadras que do Porto seguiam para a Baía e o Rio de Janeiro e que, frequentemente, eram atacadas, por navios mouriscos e por piratas. Os requerentes que assumiam todos os encargos, e sugeriam que a direcção fosse cometida à Junta de Administração da Companhia. O alvará de 24 de Novembro desse ano veio dar satisfação ao requerido. Nada, no requerimento e no alvará, se referia ao ensino que, no entanto, veio a ser contemplado no Decreto de 30 de Julho de 1762, quando ainda não se encontrava construída uma fragata, e no qual se estabelecia a criação de “12 Tenentes de Mar e 18 Guardas Marinha para servirem nas fragatas com *Aula* e residência na cidade do Porto”.

Em 1764 foi nomeado professor da Aula, o capitão tenente António Rodrigues dos Santos, que já havia sido professor na Aula de Navegação de Goa e em Lisboa, para além de professor seria ainda o comandante das fragatas.

O local escolhido para a Aula foi a Sala do Colégio dos meninos órfãos (Colégio da Graça).

O curso deveria, após as obras, ter início a 3 de Novembro de 1764.

Nesse ano de 1764 a Companhia gastou com a Aula, 265449 reis assim discriminados:

- Reedificação da Aula..... 89449 reis
- Soldo do Lente 137600
- Ajudas custo Lente de Lisboa para o Porto 38400

O ensino englobava uma parte prática de embarque que, por ser contestada por alguns proprietários de navios, se tornou obrigatória pelo Aviso Régio de 25 de Novembro de 1781, o qual estabelecia que todos os navios de 150 toneladas e acima só poderiam matricular se levassem um Aulista, esta obrigatoriedade manteve-se até 1828, ano em que a requerimento do armador António Sequeira Ramalho, alegando a perda de exclusividade do comércio, considerava tal prática inaceitável, razão pela qual foi extinta por Alvará Régio.

Os primeiros Aulistas a embarcar, sempre sob indignação da Companhia, fizeram-no em 1768. Desde essa data, até ao final do século, registei um total de 785 embarques de aulistas, sendo que cada aulista efectuou, por norma, 2 embarques. Aos Aulistas era exigido, no final da viagem, a apresentação de uma Memória.

Parece não haveria limitação na idade de frequência da Aula pois se encontraram Aulistas desde os 14 aos 36 anos.

O ensino e o empenho dos alunos deveria ter valor já que o Aviso de 25 de Fevereiro de 1775 recomenda a conservação e progresso da Aula recordando a extinção da Academia dos Guardas Marinha, a 9 de Julho do ano anterior, por falta de empenho dos alunos. Em 1780, talvez por influência de José Monteiro Salazar, capitão e piloto professor da Aula, a Companhia conseguiu que fosse criada a Aula de Desenho e Debuxo que seria ministrada “na mesma aula em que se dão lições de náutica”.

Foi também por intervenção da Companhia que, em 1803, se criaram as aulas de Matemática, Comércio e Línguas francesa e inglesa sendo, nesse mesmo ano, criada a Academia Real da Marinha e Comércio do Porto que, no 1º ano, teve a frequência de 510 alunos e que ainda tinha Aulas de Filosofia Racional e Moral e de Agricultura deixando só então a administração de competir à Junta da Companhia da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro.



Com. E. Gomes

Fonte: Câmara Municipal do Porto Livro Próprio nº 15 fol. 141

VISITA DO COMANDANTE NAVAL À ESQUADRILHA DE HELICÓPTEROS



● O Comandante Naval, VALM Saldanha Lopes, visitou oficialmente no passado dia 16 de Fevereiro de 2009, a Esquadriha de Helicópteros a convite do seu Comandante, CMG Costa e

Sousa. Foi o regresso a uma unidade que viu nascer e que tão bem conhece como seu Comandante de 1993 a 1996. Integravam a delegação visitante o CALM Pires da Cunha, Comandante da Flotilha e 2º Comandante Naval, o CMG Dores Aresta, o CMG Sousa Pereira, o CMG Oliveira Fuzeta, o CMG Maia Martins e o CFR Ramalho Marreiros.

Após a recepção e apresentação de boas vindas, o Comandante da Esquadriha apresentou um *briefing* versando fundamentalmente os objectivos atingidos em 2008, os que se propõe atingir no decorrer do próximo biénio (2009-2010) e os potenciais riscos inerentes ao esforço de obtenção dos recursos necessários à EH.

Seguiu-se uma visita às instalações da Esquadriha, nomeadamente ao Edifício de Comando e ao Hangar, tendo a visita culminado com um almoço e assinatura do Livro de Honra da Unidade, com a presença do Comandante da Base Aérea nº6 Coronel Cartaxo Alves.

No final da visita, o VALM Comandante Naval demonstrou a sua satisfação na manutenção dos padrões da Esquadriha de Helicópteros ao longo da sua história bem como o pólo de excelência e exemplo que é para toda a Marinha.

CONDECORAÇÃO DO CMG EMQ DIAS REGO



● Em singela cerimónia, realizada no passado dia 27 de Fevereiro, na Direcção do Serviço de Pessoal (DSP), em Alcântara, foi entregue à viúva, D.ª Esmeralda da Conceição da Costa

Guerreiro e Rego, a condecoração que foi atribuída pelo Almirante CEMA, em 22 de Janeiro de 2008, ao Capitão-de-mar-e-guerra Engenheiro Maquinista Naval Fernando Correia Dias Rego.

A Medalha da Cruz Naval de 1.ª Classe com que o Eng. Dias Rego foi distinguido, traduz o reconhecimento da Marinha pela inteligência, dedicação, competência técnica e sentido das responsabilidades por ele evidenciados ao longo de uma carreira de 37 anos como oficial, durante a qual serviu a bordo de várias unidades navais e em várias unidades em terra, e, com especial ênfase, no cargo de Chefe do Serviço de Combate à Poluição no Mar por Hidrocarbonetos, da Direcção Geral da Autoridade Marítima (DGAM), cargo este que foi o último que exerceu, durante cerca de três anos, antes de deixar de prestar serviço na efectividade.

Na cerimónia estiveram, também, presentes os filhos e outros familiares do Eng. Dias Rego, um representante da DGAM, além de militares e civis da DSP.

NORTE	ARCOS DE VALDEVEZ ARCO DE BAÚLHE AMARANTE BARCELOS BRAGA CHAVES ESPOSENDE FAFE GUIMARÃES PINHEL PONTE DA BARCA VILA DE PRADO VILA FLOR VILA VERDE	ÓPTICALDAS ÓPTICA PEDRO FERNANDO OCULISTA MULTIVISÃO LEBRÓPTICA ÓPTICA ROSA D'OURO ÓPTICA ANDREIA ÓPTICA CENTRAL LEIRIA ÓPTICA SARAMAGO ÓPTICA MONTREAL FERNANDO OCULISTA ÓPTICA CASA BRANCA ÓPTICA ROSA D'OURO LEO OCULISTA OURÉM ÓPTICA ÓPTICA BÉ FERNANDO OCULISTA FERNANDO OCULISTA NUNO ÓPTICA FERNANDO OCULISTA ÓPTICA VISÃO CLÍNICA TINÓPTICA FERNANDO OCULISTA LINDÓPTICA ÓPTICA BARRETO OPTIVEDRAS OPTITORRES FERNANDO OCULISTA ÓPTICA PIMENTA	CALDAS DA RAINHA ALMADA CHARN. CAPARICA CORROIOS ELVAS FÁTIMA FÁTIMA LEIRIA MAÇÃO MONTE REAL MONT.-O-NOVO MORA NAZARÉ NAZARÉ OURÉM PENICHE PINHAL NOVO POCEIRA PONTE DE SÓR QTA DO CONDE SAMORA CORREIA SEIXAL SESIMBRA SETUBAL TOMAR TORRES VEDRAS TORRES VEDRAS VENDAS NOVAS VIEIRA DE LEIRIA	
CENTRO / NORTE	AVEIRO ÓPTICA ÓPTICA PATO CENTRAL ÓPTICAS VIRTUAL ÓPTICAS ÓPTICA MÉDICA DE ARGANIL ÓPTICA PATO ÓPTICA SANTOS VIRTUAL ÓPTICAS ÓPTICA IDEAL ÓPT. MÉD. MONDEGO JOÃO CARLOS OCULISTA ÓPTICA MÉDICA DE CÔJA MÁCULA - ÓPT. MÉDICA ARTYÓPTICA TABORDÓPTICA ARTYÓPTICA ÓPTICA NOVAVISÃO VIRTUAL ÓPTICAS RETINA ÓPTICA VIRTUAL ÓPTICAS MUNDIVISÃO ARTYÓPTICA Cº ÓPTICO DE TÁBUA OPTICLISA NETO ÓPTICA VIRTUAL ÓPTICAS BRÁS ÓPTICA ÓPTICA MÉD. SABUGALENSE VIRTUAL ÓPTICAS ÓPTICA COUCEIRO TAIZ ÓPTICA ÓPTICA OLIVEIRA Cº ÓPTICO VILENTES ÓPTICA PERES ÓPTICA F.O.C.O.	AVEIRO ANADIA BUSTOS ANÇÃ ARGANIL ANADIA CANTANHEDE CARAPINHEIRA CASTELO BRANCO COIMBRA COIMBRA CÔJA FIG. DA FOZ FIGUEIRA DA FOZ FUNDAO GÓJIS LAMEGO LOURICAL MATOSINHOS MONT.-O-VELHO NELAS PAMPILHOSA DA SERRA TÁBUA OLIV. DE AZEIS OLIV. DO BAIRRO PENALVA DO CASTELO PESO DA REGUA SABUGAL SOURE TAVEIRO V. N. DE PAIVA V. N. FOZ CÔA VISEU VISEU VISEU	GRANDE LISBOA FERNANDO OCULISTA QUER ÓCULOS? ÓPTICA ÓPTICA ALGÉS ÓPTICA VISÃO DE ALVERCA BELAS VISÃO OCULISTA DA BRANDOA SOLUCOESVISUAIS.COM MACEDO OCULISTA ÓPTICA DO ARCO GILMED ÓPTICA PERFIL - ÓPTICA MÉDICA ÓPTICA VISÃO DO CARTAXO ÓPTICA TROPICAL ÓPTICA DA ALAMEDA ÓPTICA JOMIL PEREIRA OCULISTA OCULISTA A.L.P. ÓPTICA BRASIL ÓPTICA SOARES DE MASSAMÁ PONTO ÓPTICO OCULISTA ANTÓNIO PINHO OCULISTA DE ODIVELAS ÓPTICA S. CRISTÓVÃO IDEAL DE OIRAS OCULISTA NOVO HORIZONTE CENTRO ÓPTICO DA REBOLEIRA ÓPTICA MACHADO ESTILO - ÓPTICA MÉDICA OLHAR EM REDOR Cº ÓPT. JARDINS DA PAREDE ÓPTICAS PROGRESSO OCULISTA CARIOCA SUCESSO ÓPTICA	AMADORA ALENQUER ALGÉS ALVERCA BELAS BRANDOA BURACA CACÉM CAMPOLIDE CANEÇAS CARCAVELOS CARTAXO LINDA-A-VELHA LX - LUMIAR LX - BAIXA LX - BAIXA LX - BAIXA LX - RATO MASSAMÁ MEM MARTINS LX - MOSCAVIDE ODIVELAS ODIVELAS OIRAS PAREDE REBOLEIRA LX - RESTAURADORES RIO DE MOURO S. JOÃO ESTORIL S. PEDRO ESTORIL 5º ANTº CAVALARIOS TERRUGEM VENDA DO PINHEIRO
GRANDE PORTO	PT - BAIXA PT - ANTAS ÁGUAS SANTAS PT - BOAVISTA PT - BAIXA CAMPO ALEGRE CASTELO DA MAIA ESPINHO PT - FONTE DA MOURA GUEIFÃES LIXA MAIA PAREDES PT - BAIXA PT - BAIXA PT - BAIXA PT - BAIXA PT - RAMADA ALTA PT - RAMALDE S. MAMEDE INFESTA VILA DO CONDE VILA DO CONDE VILA NOVA DE GAIA VILA NOVA DE GAIA VILAR DO PARAISO	ÓPTICA DO PORTO ÓPTICA PACHECO Cº ÓPTICO ÁGUAS SANTAS OCULISTA ROCHA ÓPTICA DO BOLHÃO ÓPTICA DO BOLHÃO DIAGONAL ÓPTICA NOVAVISÃO 21 ÓPTICA INVICTA MAIÓPTICA RUBIÓPTICA MAIÓPTICA Cº ÓPTICO VALE SOUSA OCULISTA ROCHA RETINA ÓPTICA ÓPTICA PUPILA SOUSA ÓPTICOS FARMÁCIA BARREIROS RETINA ÓPTICA ÓPTICA JOSÉ & JOSÉ ÓPTICA MÉD. ALAMEDA OCULISTA DAS CAXINAS ÓPTICA 5º OVÍDEO PREMIUM ÓPTICAS ÓPTICA 5º OVÍDEO	SUL MASTERÓPTICAS MAMEDE ÓPTICO Cº ÓPTICO DE BEJA MODELOVISUAL ÓPTICAS MODELOVISUAL ÓPTICAS MODELOVISUAL ÓPTICAS VERSÃO DE LUZ - ÓPTICA CENTRO ÓPTICO "O TEMPLO" VISÓPTICA ÓPTICA JONES FERNANDO OCULISTA ÓPTICA D'OURO ÓPTICA FONSECA NISAVISÃO ÓPTICA LUÍS FILIPE MASTERÓPTICAS FARMÁCIA ALGARVE MASTERÓPTICAS Cº ÓPTICO DE SERPA NATUROVISÃO SUCESSO ÓPTICA ÓPTICA MARTINHO	SINES ALMODÓVAR BEJA BEJA ALJUSTREL CASTRO VERDE ESTREMOZ ÉVORA FARO FERREIRA ALENTEJO GRÂNDOLA LAGOA LOULÉ NISA OLHÃO SANT. DO CACÉM S. BART. MESSINES S. TEOTÓNIO SERPA SINES VENDA DO PINHEIRO V. R. 5º ANTÓNIO
CENTRO / SUL	ÓPTICA ALIPIOS MASTERÓPTICAS ÓPTICA RIBEIRO ÓPTICA ALIPIOS MAGNÓPTICA, LDº ÓPTICA CIDADE NOVA OCULISTA CENTRAL 5ºº ANDRÉ ÓPTICA BOMBARRAL	ABRANTES ALCÁÇER DO SAL ALCOBAÇA ALFERRAREDE ALMEIRIM BAIXA DA BANHEIRA BARREIRO BOMBARRAL		

LINHA DE APOIO AO CLIENTE | 217 993 598

site · www.conselheirosdavisao.pt | email · cooperoptica@conselheirosdavisao.pt



Farol das Contendas

75º aniversário

No passado dia 1 de Fevereiro, decorreu no Farol das Contendas, ilha Terceira, a cerimónia oficial das comemorações do 75º aniversário da entrada em funcionamento daquele farol.

A cerimónia, presidida pelo representante da República para a Região Autónoma dos Açores, teve a presença do CALM Chefe do Departamento Marítimo dos Açores e do Capitão do Porto de Angra do Heroísmo. Entre os convidados estiveram a vereadora representante da Presidente da Câmara Municipal de Angra do Heroísmo, o General Comandante da Zona Aérea dos Açores, o Cte da Base Aérea nº4, a Cte das Forças Norte-Americanas estacionadas na Base Aérea nº4, o presidente do Instituto Histórico da ilha Terceira, entre outras entidades e autoridades com sede na ilha Terceira.

A cerimónia começou às 10:30 com a recepção aos convidados. Seguiu-se uma alocução do Capitão do Porto evocando a efeméride e depois a projecção do filme documentário "Faróis de Portugal, cinco séculos de história". Posteriormente, procedeu-se à abertura da exposição "Farol das Contendas – 75 anos" e ao descerramento dum azulejo comemorativo, junto à entrada da torre do farol, altura em que o CALM Chefe do Departamento Marítimo dos Açores proferiu umas breves palavras.

A cerimónia terminou com um Porto de Honra e assinatura do livro de visitas pelas várias entidades.

As comemorações, que decorrem até ao dia 30 de Março, incluíram a edição de um azule-



jo comemorativo, a edição dum bilhete postal, a activação duma estação da União de Radioamadores dos Açores e visitas das escolas da ilha Terceira. Cerca de 500 crianças e professores oriundos de 14 escolas do ensino básico de Angra do Heroísmo, Porto Judeu, S. Sebastião, Praia da Vitória, Areeiro-Fontinhas, Vila Nova, Agualva, Outeiro, a Unidade de Formação da Caritas e a Escola Norte-americana das Lajes, desfrutaram da oportunidade oferecida pela Capitania para conhecer o Farol das Contendas, visitar a exposição sobre os faróis e assistir ao filme sobre "Faróis de Portugal, cinco séculos de história".

A Marinha, através da Capitania do Porto de Angra do Heroísmo, congratula-se com a adesão do corpo docente do ensino básico das escolas dos dois concelhos da ilha Terceira, ao apelo que foi feito em Janeiro passado, e que permitiu que um número tão elevado de crianças contactasse com esta importante actividade ligada à segurança no mar.

As comemorações foram amplamente divulgadas nos OCS regionais, nomeadamente: Diário dos Açores, Açoriano Oriental, A União, Diário Insular e RTP-Açores.

Eventuais interessados em adquirir o azulejo comemorativo deverão endereçar os pedidos para a Capitania do Porto de Angra do Heroísmo, através do telefone nº 295 542 500 ou do Fax nº 295 542 502.



(Colaboração da CAPITANIA DE ANGRA DO HEROISMO E PRAIA DA VITÓRIA)

O Núcleo de Radioamadores da Armada nos 75 anos do Farol das Contendas



Para o "Diploma dos Faróis Portugueses" tem a referência FAZ-15. Para o *Amateur Rádio Lighthouse Society* a referência é AOZ-007. Localizado no arquipélago dos Açores, a SE da Ilha Terceira, o Farol das Contendas, podia ter-se chamado "... da Ponta de S. Jorge" mas foi nas Contendas que ganhou o nome, entrou em funcionamento em 1 de Fevereiro de 1934. É precisamente sobre o seu 75º aniversário que nos propomos, sob o ponto de vista radioamadorístico, falar um pouco.

Sendo o radioamadorismo um *hobby* multidisciplinar engloba várias vertentes, entre elas consta a activação de lugares ou monumentos históricos sobre os quais seja entendido haver interesse na sua divulgação. O faróis constituem um desses pólos de interesse, quer nacional quer internacional. Veja-se o caso do IOTA – *Islands On The Air* ⁽¹⁾ que anualmente se realiza no último fim de semana de Julho e movimenta – *over the air* – milhares de estações de amador que assim dão a conhecer os faróis do mundo.



É no prosseguimento desta vocação que o Núcleo de Radioamadores da Armada, (NRA) numa actividade conjunta com a União de Radioamadores dos Açores, (URA) assinalou o aniversário do Farol das Contendas.

A activação foi levada a cabo pelos radioamadores, CU3CC – Paulo Melo, CU3CY – Alberto Pires, CU3HV – Dinarco Rosa, CU3CP – Manuel Pereira, CU3BS – Domingos Cabral, CU3ABK – Paulo Bettencourt, CU0AMW – Ivo Santos, todos da URA e CU3HQ – SAJ David Quental e CU3DI – MAR C Pedro Pereira, do NRA. Estes dois últimos operaram a modalida-

de CW tendo no total trabalhado 115 estações DXCC num total de 635 QSO's nas bandas de 17, 20, 40 e 80 metros, sendo a banda dos 18 MHz a que mais contactos registou. Na modalidade de SSB operaram, além de CU3BS, actual Presidente da URA, os CU3CY, CU3HV que se ficaram pelo modesto número de 57 contactos. Enquanto em PSK31, operado por CU3CC, foram registados 152 contactos.

Saliente-se que este aparentemente singular mas relevante evento contou com a visita do Representante da República, Juiz Conselheiro José António Mesquita e do Comandante Operacional dos Açores, VALM Carvalho Abreu. Ainda no arquipélago dos Açores e aproveitando a presença do NRA através dos seus dois associados residentes, está prevista, para breve e pela primeira vez, a activação de dois farolins.



SMOR António Gamito
CTICZT

(Com colaboração de CU3HQ SAJ David Quental e CU3DI MAR C Pedro Pereira)

Nota: ⁽¹⁾ www.rsgbiota.org

O caminho das luzes...

Era um homem diferente. Naveguei com ele muitas vezes. Era uma daquelas pessoas que parece já ter nascido madura. Possuía um carisma pessoal inexplicável. Partiu, agora, era Sargento... *Sargento de Mar*, como eu lhe chamava e vou chamar aqui com o orgulho que a palavra implica... Fumava muito – o que é sempre uma má escolha – partiu, assim, subitamente, em três meses... Com ele aprendi muito sobre a vida do mar. Sobre o vento, sobre a água. Sobre a solidão do azul, no mar e no céu, sobre a borrasca e sobre a bonança. Sobre a vida e sobre a saudade... que é sinónimo de vida para os homens do mar.

Conheci-o muito pouco tempo depois de ter entrado na Marinha. Eu estava verdadeiramente verde nas lides do mar. Estivemos os dois na mesma corveta. Ele, discretamente, ia-me orientado sobre os modos de bordo, sempre de uma forma discreta e respeitosa, quase imperceptível (com os anos percebi que existiam muitas pessoas assim na Marinha). Lembro-me da sua surpresa quando viu que eu comprava activamente e ouvia música clássica, que ele próprio conhecia bem. Durante todos estes anos, e já são muitos, falámos muitas vezes, quase sempre sobre música, sobre as suas viagens e, ultimamente, realçava até as histórias da Revista da Armada e da importância (certamente exagerada) que lhes atribuiu.

Este *Sargento de Mar* era verdadeiramente especial, quando sabia, por alguém, de alguma tribulação em que me via envolvido procurava-me para uma ou duas boas palavras e a sua presença sempre se apresentava calma e reconfortante. Um dia, em que me viu em grande perturbação, falou-me no *Salto de Fé*. Não, não tinha nada de religioso, nem ele era um homem de Igreja. Tratava-se de uma determinada sequência de um filme em que o herói (que procurava o Santo Graal) se atirou para um precipício, admitindo que lhe surgiria uma ponte – invisível – que de facto lá estava. Acreditou no que não via. Gostei muito dessa imagem. Desde então muitas vezes senti assim a necessidade de uma ponte invisível, mas firme, sob os meus pés. Estou certo que o meu amigo e muitos marinheiros também assim já se sentiram.

Ele próprio não teve uma vida fácil. Um dos seus filhos mais novos faleceu de acidente de viação. A mulher tem doença cardíaca grave. Lembro-me de, no funeral do filho, no mais profundo do seu desespero lhe ter, eu próprio, contado uma história que sei desde pequeno:

- Quando temos uma grande dor – afirmei-lhe eu – os anjos acendem uma luz no Céu, que um dia nos será útil... Acredito que



muitas luzes se acenderam no caminho dele, com as outras dores, que a tempos regulares fui sabendo, colecionou na sua vida...

Quando a notícia da sua partida me chegou, senti um vazio profundo. É que, saberá o leitor mais velho, algumas pessoas, independentemente do posto ou da cultura, deixam um vazio por preencher, enquanto de outras nada fica. As primeiras são como aves de gaiola, que queremos aprisionar, junto de nós. Contudo – rapidamente perceberemos – têm a plumagem e o canto demasiado belos para que as possamos segurar na nossa casa. Temos que as deixar partir, e salvar, bem junto do coração, as memórias que com elas partilhamos. Nesse dia, em que soube que partira, aproximei-me dos mesmos navios, em que o conheci. Terá saído uma lágrima, que caiu num chão ventoso, e ele, tomo-o por certo, lá no mar de onde navega, a terá ouvido cair.

Senti o vazio ainda, dos livros que me trazia, das histórias que contava de uma Marinha cheia de pequenos heróis, com aventuras a condizer, por esse mundo (pois o quintal do mais humilde marinheiro é todo o universo navegável). Era uma Marinha especial, da qual vou ter muitas, muitas saudades... Como saudades vou ter, na turbulência e no desencanto, no mar revoltado em que amiúde me encontro, do desejo de melhoras, amigo, no pior e no melhor... deste meu *Sargento de Mar*. De

todo o tempo em que o conheci, muitas vezes me ocorreu que a vida secreta deste homem humilde e anónimo era de uma riqueza extraordinária.

Na verdade, algumas pessoas são pura e simplesmente diferentes. Falam, comem e sentem, mas são diferentes. O sofrimento tocou-lhes de uma forma distinta. A dor já não lhes arranca mais medo, pois já o ofereceram todo. Vivem num estado de surpreendente leveza do Ser, que os torna extraordinariamente ricos na alma. Conheci imensos nesta grande casa, nos Cozinheiros, nos Artilheiros, nas Manobras, nos Fuzileiros... É o carisma da vida do mar, do qual este *Sargento de Mar* é o paradigma. São na minha opinião – memo que esta pouco valha – o bem mais precioso da Marinha.

Naquela noite, por fim, escrevi-lhe um poema. Daqueles sentidos, que fala de solidão, de mar, de saudade e, particularmente, de amizade. Fi-lo com a força que se pode imprimir às palavras – às palavras profundas que governam as vidas íntimas dos homens rectos. É a minha homenagem. Calei-me por fim, pois a voz dos poetas é o silêncio, presente em cada alma que parte... Espero, do fundo do Ser, que o meu amigo *Sargento de Mar*, encontre o caminho das luzes, que foi acendendo no coração dos que tiveram a felicidade de o conhecer...



XVI Encontro Nacional de Combatentes

10 de Junho de 2009

A 10 de Junho celebra-se o Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas.

Pelo décimo sexto ano consecutivo, realiza-se no dia 10 de Junho o Encontro Nacional de Combatentes, junto ao Monumento aos Combatentes do Ultramar, em Belém-Lisboa, visando, nesse Dia Solene em que se celebra a Nação, homenagear, recordar e não deixar esquecer aqueles que um dia, ao longo da História Lusa e em todo o tempo e em qualquer lugar, tombaram e derramaram o seu sangue em defesa dos valores e da perenidade da Nação Portuguesa.

O XVI Encontro Nacional de Combatentes, cuja realização desde o seu início se deve ao esforço constante, firme e denodado de um grupo de ex-combatentes do Ultramar Português, é promovido e organizado pela respectiva Comissão Executiva em coordenação com a Liga dos Combatentes e as várias Associa-



ções de Combatentes e de Militares.


É um momento de evocação histórica, de evocação da Alma da Nação e é levado

a efeito por Portugueses de qualquer idade, credo, raça ou ideologia política que, amantes da sua Pátria, celebram Portugal prestando homenagem aos Heróis Nacionais visando o reforçar da Nação e o afirmar dos traços perenes da Sua Alma Imorredoura e da sua Singularidade e Unidade.

No corrente ano, e em virtude da sua canonização, neste Encontro Nacional de Combatentes será evocado o Português, o Santo, o Herói e o Combatente D. Nuno Álvares Pereira que, para além de Homem

de Estado, soube colocar os superiores interesses da Nação acima das suas conveniências e interesses, fazendo da sua vida uma

Missão, correndo todos os riscos para bem servir a Pátria e o seu Povo.

O XVI Encontro Nacional de Combatentes decorrerá segundo o programa em anexo e terá como orador o Sr. Prof. Doutor Manuel Braga da Cruz. 

PROGRAMA

IGREJA DOS JERÓNIMOS
MONUMENTO AOS COMBATENTES DO ULTRAMAR

10h30: Missa por intenção de Portugal e de sufrágio pelos que tombaram pela Pátria
11h30: Concentração junto ao Monumento
12h00: Abertura: Homenagem aos Combatentes Recordando o Herói e Santo D. Nuno Álvares Pereira
12h10: Cerimónia inter-religiosa (católica e muçulmana)
12h20: Discurso alusivo pelo Prof. Doutor Manuel Braga da Cruz

12h30: Homenagem aos mortos e deposição de flores
12h55: Hino Nacional
13h00: Passagem de meios aéreos da Força Aérea Portuguesa
13h10: Salto de Pára-quadistas
13h25: Almoço-convívio (pode ser adquirido no local).

CONVÍVIO

ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE FERREIRA DO ZÉZERE

• Todos os anos, no início de Fevereiro, é realizada a feira de S. Brás na Vila de Ferreira do Zézere, e que retrata a feira nos anos 30. Este ano foi a 10ª edição e realizou-se no dia 15 de Fevereiro. São convidados a participar todas as colec-



tividades e associações do concelho que proporcionam ao público visitante artesanato, tasquinhas, velharias, música tradicional (folclore, cantares, desgarradas, outras), e um enorme e saudável convívio entre todas as gentes presentes. A maior parte dos participantes e mesmo os visitantes, vestem-se com trajes da época (anos 30) por forma a dar mais realidade ao evento. A Fanfarras foi convidada a participar através da Associação de Marinheiros do Concelho de Ferreira do Zézere e a sua actuação foi muito apreciada por todos os presentes e entidades locais.

A própria Associação de Marinheiros montou uma tenda com diversos artigos navais.

 **CASA DE SAÚDE DO BARREIRO**
NA VANGUARDA DA TECNOLOGIA DA SAÚDE I

CONVENÇÃO COM A ADM PARA:
Todo o tipo de exames (Incluindo Ressonância Magnética)
Consultas de especialidades (*)
Cirurgia e internamento

(*) Especialidades:

CLÍNICA GERAL	GASTROENTEROLOGIA
MEDICINA INTERNA	OTORRINOLARINGOLOGIA
CIRURGIA GERAL	OFTALMOLOGIA
CIRURGIA PLÁSTICA E MAXILO-FACIAL	ORTOPEDIA
UROLOGIA	

Rua Eça de Queiroz, 22 - Barreiro (junto ao mercado municipal)

Contatos:

• Geral 212064540 • Marcação Ressonância Magnética e Endoscopia 212064540
• Marcação outros exames 212066600/1/2/3/4 • Marcação consultas 212066607
• Fax: 212064547 • Mail: csbarreiro@netcabo.pt

Rohde & Schwarz - na vanguarda da tecnologia

Temos as melhores soluções para si.

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

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

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

www.rohde-schwarz.pt

75 Years of
Driving
Innovation


ROHDE & SCHWARZ

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema Nº 118

TAPE OS JOGOS DE E - W PARA RESOLVER A 2 MÃOS.

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

Todos vuln. Após a abertura forte em 2♣ de S, N dá 2♠ mostrando o seu A do naipe (para quem utiliza a convenção da resposta de Ases), S rebida em 2ST para definir que tem uma mão balançada com 23+ pts e N marca 7ST depois de saber que não falta nenhum R, pois no mínimo as 2 mãos têm 37 pts. Como deve S jogar para tentar cumprir o contrato com a saída a ♣10?

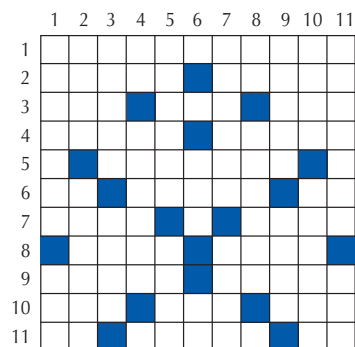
SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 118

Analisando as 2 mãos constatamos que S tem 2 hipóteses para cumprir o contrato: ou os ♣ estão 3-3 e faz 2♠+3♥+4♦+4♣, ou terá de adivinhar a colocação da D de ♠, no que tem 50% de probabilidades de acertar, podendo fazer a passagem para qualquer dos lados. Esta é uma situação muito frequente à mesa, e grande parte dos bridgistas menos experientes recorrem logo às passagens, sem procurar ver se tal será a única hipótese, questão que já referi várias vezes em problemas anteriores. Este problema tem por objectivo demonstrar como se torna importante procurar sempre contar as mãos da defesa, para tentar ter essa informação em consideração na decisão das passagens. Vejamos então como S deve jogar: começa por testar os ♣ e constata que W tem 4 e E 2; bate as ♥ e verifica que W tem 2 e E 5; de seguida os ♦ e fica a saber que W tem 3 e E 4; como W teve de defender o seu 4º ♣ baldou 2♠, mostrando que as suas 13 cartas eram 4♠+2♥+3♦+4♣, o que significa que as ♠ ficaram 2-2 e a D vai cair sem necessidade de tentar adivinhar onde estaria.

Nunes Marques
CALM AN

PALAVRAS CRUZADAS

Problema Nº 401



HORIZONTAIS: 1 – Galanteio. 2 – Planta anonácea do Brasil; cabo com que se marea vela. 3 – Época memorável; semelhante; chegar. 4 – Lábria; incendiar. 5 – Afoitem. 6 – No meio da sebe; cidade da Letónia, antiga capital da Curlândia Russa (inv); símb. quím. do astato. 7 – Palavra que serve para designar uma pessoa ou uma coisa; acto ou efeito de errar. 8 – Ratazana; lavar. 9 – Caverna; gaios, na confusão. 10 – Mulher que deu à luz um ou mais filhos; cólera; planta amoniácea do Brasil. 11 – Artigo (pl); tecido transparente de algodão ou linho; outra coisa.

VERTICAIS: 1 – Compositor dinamarquês (1865-1931) (ap.); gosto. 2 – Afaste; rodela no topo dos paus da bandeira e dos mastaréis (náut. e pl.). 3 – Gritara; cidade e munic. do est. do Rio de Janeiro, Brasil. 4 – Letra grega (inv); cidade e munic. do est. de Minas Gerais, Brasil. 5 – Mordiscara; parte final da cantata. 6 – Letra grega; réis. 7 – Estado da África Oriental independente desde 1964; damas de companhia. 8 – Preposição; rezeira. 9 – Tudo que impede de ver; guisado de carne com batatas e legumes. 10 – Tira, na confusão; antigo peso igual a trinta e dois arratéis e hoje arredondado em quinze quilos. 11 – Diálogo entre marido e mulher; condimento.

SOLUÇÕES: PALAVRAS CRUZADAS Nº 401

HORIZONTAIS: 1 – Namoramento. 2 – Ibirá; Amura. 3 – Era; Tal; Vir. 4 – Leria; Ateal. 5 – Atrevem. 6 – Eb; Uatim; At. 7 – Nome; Erro. 8 – Rata; Arar. 9 – Algar; Lagos. 10 – Mae; Ira; Uba. 11 – Os; Cassa; Al.

VERTICAIS: 1 – Nielsen; Amo. 2 – Abre; Borlas. 3 – Miara; Mage. 4 – Or; Itueta. 5 – Ratará; Aria. 6 – Eta; Rs. 7 – Malavi; Aias. 8 – Em; Temera. 9 – Nuvem; Ragu. 10 – Triá; Arroba. 11 – Oaristo; Sal.

Carmo Pinto
1TEN REF

CONVÍVIO

10ª COMPANHIA DA 1ª INCORPORAÇÃO DE 1984 – “BODAS DE PRATA”



● No dia 7 de Março do corrente ano, a bordo do Navio “Escola Sagres” realizou-se o encontro comemorativo do 25º Aniversário da 10ª Companhia.

O encontro decorreu num ambiente de grande espírito de amizade e de sã camaradagem no festejo desta marca muito significativa! As “Bodas de Prata” A visita ao Navio proporcionou a todos os presentes um sentimento nostálgico, à nossa querida MARINHA!

maradagem no festejo desta marca muito significativa! As “Bodas de Prata” A visita ao Navio proporcionou a todos os presentes um sentimento nostálgico, à nossa querida MARINHA!



NOTÍCIAS PESSOAIS

COMANDOS E CARGOS

NOMEAÇÕES

● CMG AN António Inácio Gonçalves Covita nomeado para Subdirector de Abastecimentos em substituição do CMG AN Henrique Lila Morgado ● CMG RES José Alberto Alves dos Santos nomeado Chefe da Repartição de Reserva e Reformados da Direcção do Serviço de Pessoal, em substituição do CMG RES Jorge Alberto Araújo Cunha Serra ● CFR FZ Alberto António Ova Correia nomeado Chefe do Estado Maior do Comando do Corpo de Fuzileiros ● CTEN FZ José Eduardo Pinto Conde nomeado Comandante da Companhia de Apoio aos Fogos, em substituição do ITEN FZ António Manuel Noro ● CTEN Fernando Vasco da Conceição nomeado Comandante do Agrupamento de Mergulhadores em substituição do CTEN Luís Manuel Alves Nunes.

RESERVA

● CMG Júlio Manuel Sajara Madeira ● CMG FZ José Manuel de Carvalho Parreira ● SMOR T RC António Pereira Leitão Viegas ● SCH E José dos Santos Antunes ● SAJ CM Carlos Alberto de Mesquita Araújo Guedes ● 1SAR C Francisco Alberto dos Santos Poeira ● 1SAR B Luís Miguel Maria Gonçalves ● CAB TFD Manuel Joaquim da Silva de Carvalho ● CAB CCT António Manuel Marques Lopes.

REFORMA

● VALM João Nuno Ribeiro Ferreira Barbosa ● CMG AN João Fernando Esteves Pinto de Almeida ● CMG MN Luís Augusto Rodrigues Fernandes Júnior ● CFR OTT José Félix da Silva Guerreiro ● CFR OT António Fernando Gomes Abrantes ● CFR AN António Jacinto Correia Graça ● SMOR MQ Joaquim Dorez Silva ● SMOR A Simão Pereira de Sousa ● SMOR FZ Joaquim Neves Marques ● SCH E Manuel Selada Penteado ● SCH E Fernando Bartolomeu de Barros ● SAJ L Jorge Garcia Mateus ● SAJ L Fernando de Jesus Mateus ● SAJ CE Manuel Joaquim Ribeiro Lopes ● SAJ M António José Valadas Pinto ● SAJ CE António Feliciano Ferreira da Costa ● SAJ R José Lima Anjo ● SAJ H Manuel Armando Cardoso Figueiredo ● 1SAR E António Conceição Matos ● 1SAR CM Juvellino Gaspar Cavaleiro ● 1SAR E Leonel Garrancho da Costa Silva ● 1SAR R António Gabriel Santos Marcelo

● 1SAR CM Manuel José Dias da Costa ● 1SAR ETC António José de Fonseca dos Santos Costa ● 1SAR MQ Luís Manuel Rodrigues dos Santos ● CAB TFD Rogério Guerreiro Gonçalves ● CAB TFD Abílio das Neves Marques ● CAB FZ Ernesto da Silva Ferreira Freitas ● CAB FZ José Manuel de Sousa Veríssimo ● CAB E Ernesto Nunes de Almeida ● CAB E Acácio Manuel Pelicano de Almeida ● CAB CM Raúl Paulo Ferreira de Almeida ● CAB CM Carlos Manuel da Silva Velez ● CAB CM Jorge Humberto Vieira Sintra ● CAB L Agostinho Jorge da Silva Abrantes.

FALECIMENTOS

● CMG MN REF Santiago Jervis Ponce ● ITEN SG REF Diamantino Gonçalves Tavares ● SMOR A REF Joaquim Ferreira da Silva ● SAJ L REF Fernando Curcino de Almeida ● SAJ FZ REF José Coelho de Almeida ● SAJ T REF Abílio Gonçalves Loza ● SAJ A REF Edmundo Inácio Clemente ● 1SAR CEREF Manuel Dinis ● 1SAR M REF Manuel Teixeira da Paixão ● 1SAR B REF João Manuel de Oliveira Bicho ● 1SAR CM REF António Coelho Cordeiro ● CAB A REF Mário Lopes ● CAB TFD REF José Cardoso da Cunha ● CAB FZ REF Dionísio Abreu Soares ● Sota Patrão 2 APOS José do Rosário Garcia ● FAROL CHEF APOS João Evangelista Silvestre Câmara.

CONVÍVIOS

RECRUTAMENTO E ALUNOS DE 1951

● Realiza-se no próximo dia **23 de Maio** o almoço-convívio do Recrutamento de 1951 para comemorar o 58º aniversário da entrada para a Armada. Para mais informações contactar: Fernando R Pinheiro SAJ CE REF - 212 762 715; 917 106 070; José P. Cavadinhas SAJ L REF- 212 535 384.

“FILHOS DA ESCOLA” 1956

● Vai realizar-se em **30 Maio 2009** o almoço-convívio comemorativo do 53º aniversário da incorporação na Armada, (Filhos da Escola 1956), a ter lugar no Restaurante “A Lareira” nas Caldas da Rainha. Tel: 262 823 432.

As inscrições terão lugar até 25 de Maio, para: Transporte+almoço: José Vieira Soares-Tel: 212 753 359/212 749 267; Adelino Afonso-Tel: 212 241 839/212 254 795; Agostinho Patrício Tel: 219 411 605/919 508 247.

RECRUTAMENTO DE MAR/ABR 1963

● Os “Filhos da Escola” do recrutamento de MAR/ABR 1963 vão reunir-se no próximo dia **30 de Maio**, num almoço de confraternização na Quinta de Stª Teresinha, Cabeçudo, na Sertã, para comemorar o 46º aniversário de incorporação na Armada.

As inscrições devem ser dirigidas: CFR SEB RES António do Rosário Rodrigues-Rua Cesário Verde, nº 1 Vale de Milhaços, 2855-423 Corroios.

Contactos: CMG SE P. Carvalho - Telef. 210875262 / TM 91989324: 1TEN OT RES Pegacho - Telef. 212961153 / TM 934254392; SMOR SE RES António - Telef. 212250238 / TM 967541011; SMOR SE RES Santos - Telef. 210855215/ TM 968059960.

ENCONTRO NACIONAL DE MARINHEIROS

● A Associação de Marinheiros do concelho de Mafra vai realizar no próximo dia **9 de Junho** o Encontro Nacional de Marinheiros.

Para mais informações contactar: Arnaldo Duarte TM 965758340, Quintino Batalha TM 962527353, Vitor Gomes TM 918186879.

ADM

CASA
DE SAÚDE
DE GUIMARÃES



Forças Armadas



A Casa de Saúde de Guimarães tem ao Seu dispor os seguintes Serviços:

- Consultas
- Exames complementares de diagnóstico
- Cirurgia
- Maternidade / Partos
- Internamento
- Urgência 24 horas - Telf: 253 420 420
- Enfermagem

AMI - Urgezes
CONSULTAS
253 520 080

AMI - Pevidém
CONSULTAS
253 536 153

AMI - Vizela
CONSULTAS
253 482 272
CLÍNICA CENTRAL

Contacte para mais informações

253 420 400 ou 800 220 400 - info@casasaudeguimaraes.pt - www.casasaudeguimaraes.pt
Rua Paulo VI nº 337- 4810-508 Guimarães Saúde com AMI

Instalações da Marinha

15. O INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

Os naufrágios junto a costa sempre preocuparam as Nações Marítimas. Os grandes naufrágios ocorridos no século XVIII e princípios do século XIX impressionaram os povos civilizados, despertando sentimentos humanitários que deram origem a um movimento de solidariedade humana que se materializou na criação de instituições privadas, cujo objectivo era o salvamento de náufragos.

No início do século XIX a costa portuguesa, “Costa Negra” como era conhecida pelos navegantes estrangeiros que praticavam estes mares, dispunha de poucos e inadequados faróis, levando a navegação a manter-se afastada dela. Como a navegação comercial frequentava essencialmente os portos de Lisboa e Porto, os naufrágios nas barras do Tejo e Douro eram frequentes.

Assim, no início do século XIX, por ordem do Rei D. Miguel foi criada, em São João da Foz do Douro, a Real Casa de Asilo dos Náufragos, destinada a acolher os náufragos que sendo salvos necessitavam de apoio e cuidados. Mais tarde, por Carta de Lei de 21 de Abril de 1892, foi criado o Real Instituto de Socorros a Náufragos, organização privada com fins humanitários, suportada pelas contribuições dos membros associados e da Marinha. A sua fundadora, a Rainha Dona Amélia, manteve a presidência

do Real Instituto até à implantação da República em 5 de Outubro de 1910, data em que tomou a actual designação de Instituto de Socorros a Náufragos (ISN).

Herdando as tradições do Real Instituto de Socorros a Náufragos o ISN manteve o estatuto de organização privada, composta essencialmente por voluntários, sendo neste contexto que em 1928 é inaugurada a sua primeira sede, cujas instalações se localizavam no Cais do Sodré junto ao rio Tejo. Neste edifício funcionaram durante cerca de sessenta anos a Direcção e os serviços centrais do Instituto de Socorros a Náufragos.

Tendo surgido em 1892 como instituição privada de socorro a náufragos, com a publicação do Decreto-lei nº 41279 de 20 de Setembro de 1957 o ISN foi integrado no Ministério da Marinha. A publicação do Decreto nº 137/71 de 9 de Abril vem confirmar o seu estatuto de organismo do Ministério da Marinha, na imediata dependência do director dos Serviços de Fomento Marítimo. Mais recentemente, com a publicação do Decreto-Lei nº 349/85, de 26 de Agosto, o ISN passou a ser um organismo

da Direcção-Geral de Marítima, dotado de autonomia administrativa e com a atribuição de promover a direcção técnica respeitante à prestação de serviços com vista ao salvamento de vidas humanas nas áreas de jurisdição marítima.

Com o aparecimento de novas e mais exigentes solicitações e o desenvolvimento de um novo quadro de atribuições, houve a necessidade de dotar o Instituto com outro tipo de instalações, mais adaptadas à actividade que vinha desenvolvendo. Assim, em 1988 o ISN transitou para as actuais instalações situadas em Caxias.

Já na presente década, desenvolveram-se diversas obras de

beneficiação nas instalações, procedendo-se a variadas readaptações dos espaços disponíveis. Actualmente, embora evidenciando já algumas limitações em termos de espaço e funcionalidade, a sede do Instituto de Socorros a Náufragos, acolhe a Direcção, a Divisão Técnica de Salvamento, o Serviço Administrativo e Financeiro, o Serviço de Apoio às Praias, o Serviço de Manutenção, o Serviço de Apoio, a Secretaria, a Oficina de botes e motores, a Oficina de manutenção do parque automóvel e o Núcleo de Formação de Socorros a Náufragos da Escola da Autoridade Marítima.

Presentemente, o Instituto de Socorros a Náufragos organismo

com fins humanitários que exerce as suas funções em tempo de paz ou de guerra, assistindo igualmente qualquer indivíduo, indistintamente da sua nacionalidade ou qualidade de amigo ou inimigo, integra a estrutura da Direcção-Geral da Autoridade Marítima sendo, de acordo com a actual moldura jurídica, o órgão regulador da estrutura Autoridade Marítima Nacional, para o salvamento marítimo, socorro a náufragos e assistência a banhistas, estando as Estações Salva-vidas dotadas de modernas embarcações salva-vidas, essencialmente operadas por pessoal do quadro privativo do ISN, na dependência operacional da Autoridade Marítima Local, o Capitão do Porto.

Desde a criação do Real Instituto de Socorros a Náufragos em 1892, os serviços prestados com o apoio e meios desta Instituição centenária, já permitiram o salvamento de 41.383 vidas, tendo sido assistidas mais de 370.000 pessoas e 61.000 embarcações.

(Colaboração do ISN)

Casa dos Náufragos – Porto, início do Séc. XIX.



*Sede do Instituto de Socorros a Náufragos, em Lisboa.
Cais do Sodré, 1928.*

Instalações da Marinha

15. O INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

