ASSOCIAÇÃO DOS OFICIAIS DA RESERVA NAVAL

ANO VI • Nº13 • PUBLICAÇÃO PERIÓDICA • DEZEMBRO 2001

Marinha condecora AORN com a medalha naval de Vasco da Gama

Ainda neste número:

- Editorial
- 9º CFORN
- Uma Chamada
- Condecoração da AORN
- Notícias
- Prémio Reserva Naval
- Ciclo de Conferências Nacionais
- A AORN e as Elites
- O "Creoula" e o Núcleo de Juventude da AORN
- O Cantinho dos Poetas
- Símbolos Heráldicos
- Núcleo da AORN dos Açores
- Qualidade
- Uma Revista para Sócios e Não-Sócios
- Projecto Caravela 2000
- Tribuna Livre: Terrorismo e Direitos Fundamentais
- Escola Naval - Jornadas do Mar 2000
- Os Astrolábios de S. Julião da Barra
- A Linha do Cacheu
- Inseguranças e Segurança

Um privilégio

para 3000 membros

- Usufruir para ti e até quatro acompanhantes, em qualquer época do ano de um desconto de 30% sobre os preços de balcão no alojamento dos **Aldeamentos Turísticos de Pedras D'El Rei e Pedras da Rainha em Tavira - Algarve**;

- Usufruir, para ti e até quatro acompanhantes, em qualquer época do ano, de um desconto de 25% sobre os preços de balcão no alojamento (dormida e pequeno almoço) nas seguintes unidades do **Grupo Hoteleiro Fernando Barata**:

  Mónica Isabel Beach Club (Albufeira)
  Forte de S. João (Albufeira)
  Hotel Sol e Mar (Albufeira)
  Hotel Suiço-Atlântico (Lisboa)
  Aparthotel Auramar (Albufeira)
  Hotel Sol e Serra (Castelo de Vide)
  Hotel Mar à vista (Albufeira)
  Hotel Dom Fernando (Évora)
  Oleandro Country Club (Albufeira)
  Hotel São João (Funchal)
  Residencial Vila Recife (Albufeira)

- Utilizar a messe de Marinha em Cascais;

- Usufruir de condições especiais na Estalagem da Quinta de Santo António em Elvas.

- Acesso às consultas do Hospital de Marinha, a todos os associados da AORN, conjuges, ascendentes e descendentes que integrem o respectivo agregado familiar.

Em **turismo de habitação**, extensivo até cinco acompanhantes, na margem esquerda do rio Douro. Em qualquer época do ano, na Vila de Resende, com desconto de 30% no alojamento (dormida e pequeno almoço).

AORN

Editorial

AORN
ASSOCIAÇÃO DOS OFICIAIS DA RESERVA NAVAL

Publicação Periódica da Associação dos Oficiais da Reserva Naval
Nº 13 • Ano VI
Dezembro de 2001

Administração e Redacção
Fábrica Nacional da Cordoaria
Rua da Junqueira
1300- 342 Lisboa
Telefs.: 21 362 68 40 / 21 362 68 39 (Fax)

Design e paginação electrónica
M. LEMA SANTOS, LDA.

Fotolito e montagem
GRAFILIS, SA.

Impressão e acabamento
GRÁFICA MONUMENTAL, LDA.

Tiragem
3.000 exemplares

Esta Revista tem sido, ao longo da sua ainda curta existência, o meio privilegiado de aproximação dos oficiais RN a um projecto de consolidação da sua Associação.

A preocupação de divulgação das actividades em que nos temos envolvido, na falta de outro meio mais adequado, como será certamente uma Sede com ambiente e frequência, tem tirado ao grupo encarregue da sua produção, o tempo para proceder a uma mudança de estilo que melhor materialize as sugestões que nos têm chegado.

Embora se reconheça qualidade na apresentação e se louve o trabalho de pesquisa e recolha de artigos de interesse variado, a verdade é que o conteúdo exagera, por vezes, nos temas virados ao "saudosismo", em detrimento de títulos mais actuais e de abertura ao futuro.

A adesão da juventude, verificada desde que se procedeu à alteração estatutária impeditiva da inscrição dos descendentes dos RN's, foi a mola que levou a Direcção da AORN a analisar a situação e, em consenso com os habituais colaboradores, a tomar a decisão de alterar o figurino da Revista.

O formato que neste número se apresenta, é o ponto de partida para uma remodelação que se deseja profunda, e a colaboração permanente de um considerável número de associados, com garantida competência e conhecimentos profundos em áreas diversificadas, certamente irá suscitar o interesse de leitores para além dos do nosso universo habitual.

José Pires de Lima
4.º CEORN

9º CFORN

Em 1966 a Marinha incorporou mais um curso de Oficiais RN, entrado na Escola Naval em 3 de Setembro desse ano.

Foi o 9º CFORN, nova designação que passou a substituir a anterior de CEORN, com base na Directiva publicada em 7-7-66 criando também a nova classe de Técnicos Especialistas.

Foi seu Director de Instrução, o CTEN Carlos Manuel Salema Stattmiller de Saldanha e Albuquerque.

A viagem de instrução fez-se ao longo de um mês, nas Fragatas Diogo Cão e Corte Real, comandadas, respectivamente, pelos Capitães de Fragata José Baptista Pinheiro de Azevedo e Eurico Serradas Duarte, tendo por destino a Madeira, os Açores e Cabo Verde.

Concluído em 15 de Março de 1967, este curso incluiu 69 cadetes, assim distribuídos pelas várias classes: Marinha – 26 cadetes; Engenheiros Construtores Na-vais – 1; Médicos – 4; Engenheiros Ma-quinistas – 5; Administração – 9; Fuzi-leiros – 16 e Técnicos Especialistas – 8.

Contra-Almirante Manuel Carlos Sanches

Comandava a Escola Naval o então Comodoro Manuel Carlos Sanches, que na cerimónia de juramento de bandeira em 15 de Março de 1967 afirmava que a

Uma equipa de futebol de Fuzileiros do 9º CFORN:

Em 1º Plano:
Raúl da Mata Reis,
Tomé Baía de Sousa,
Fernando Pinho Guimarães,
José Luís Abrantes e
Pedro Teixeira da Cruz

De pé:
Tomás Taveira da Costa,
Aristides Nascimento Teixeira,
Antónnio Lobo Varela,
Eduardo Miguez Araújo,
Fernando Costa Matos e
Quintino Cerveira Varandas

Na ilha da Madeira, na viagem de instrução, em Fevereiro de 1967
Alípio Dias,
Luís Aguillar,
Pinto Barbosa,
Garcia Marques,
Vítor Constâncio e
Fernando Maia
(todos da classe de Administração Naval)

"Armada prossegue com perseverança, no preenchimento do Quadro de Oficiais da Reserva Naval" assinalando que naquela data, para além dos cadetes do 9º CFORN presentes e prontos a iniciarem a sua vida de oficial, existiam no activo, no Ultramar, 72 RN's (29 em navios e 43 em unidades em terra) e na Metrópole 31 (16 nos navios e 15 em terra). A Marinha tinha, em nove anos e desde a incorporação do

António Soares Pinto Barbosa

Manuel Soares Pinto Barbosa

1.º CEORN em 1958, formado para os seus quadros um total de 411 Oficiais da Reserva Naval, encontrando-se 220 na situação de licenciados.

O Prémio Reserva Naval, para o aluno melhor classificado de entre todos os elementos do curso, foi curiosamente atribuído a dois integrantes da classe de Administração Naval, com a parti-cularidade de serem irmãos gémeos – os cadetes António e Manuel Soares Pinto Barbosa.

Tal como acontecera em anos anteriores, não tardou o início das nomeações dos aspirantes do 9.º CFORN para comissões de serviço em África e em poucos meses, foram mobilizados 51 componentes deste curso.

Destacam-se as mobilizações dos primeiros Engenheiros Maquinistas Navais, na História da Reserva Naval, Álvaro Morais para a ***Guiné***, Braga Dionísio para ***Angola*** e Canto Moniz para ***Moçambique***, tendo seguido igualmente todos os médicos - Fernando Mendonça Lima (1º médico RN em Porto Amélia), Joaquim Pires de Lima Tavares de Sousa (para a ***Guiné*** e, mais tarde, para ***Moçambique***), Mário Orlando Bernardo (para a 4ª Companhia de Fuzileiros, em ***Moçambique***) e João da Silva Nunes (para a ***Guiné***, na Companhia nº 3 de FZ).

Ño Macchico (Madeira), na viagem de instrução, em Fevereiro de 1967: José Garcia Marques, Luís Aguillar, Mário Bernardo, Vítor Constâncio e Fernando Maia (o terceiro da classe de Saúde Naval)

Em ***Angola***, o Comando Naval recebeu os Subtenentes RN, de Administração Naval, Luís Calado de Aguillar e José Augusto Garcia Marques, enquanto para a ***Guiné*** foi destacado Paulo Gouveia e Silva e para ***Moçambique*** (Porto Amélia) Luís Palma Féria.

Realce para o número de nomeados para exercerem o comando de navios, sendo treze os que assumiram este cargo, nas Lanchas de Fiscalização e para os oito imediatos das *LFG's* e das *LDG's*.

Assim, Pedro Lynce de Faria (*Altair*), Rogério Vieira de Sá (*Urano*), José Fernandes de Abreu (*Júpiter*), Manuel Pinto Agrelos (*Mercúrio*), José Rodrigues Caliço (*Vénus*), José Moreira Rato (*Pollux*), António Andrade Afonso (*Saturno*), Amadeu Contente Mota (*Espiga*), João Castro Fonseca (*Marte*), Francisco Nogueira Freire (*Régulus*), José Cálix Augusto, Mário Oliveira Salgueiro e Rui Santos Serro (estes três sucederam-se na *Rigel*) como Comandantes, juntaram-se aos Imediatos Gabriel Barbosa de Almeida (*LFG Centauro*), José Lima Félix (*LFG Pégaso*), Albano Fernandes Dias (*LFG*

Pedro Lynce Faria

Rogério Vieira de Sá

José Fernandes de Abreu

Manuel Pinto Agrelos

José Rodrigues Caliço

José Moreira Rato

António Andrade Afonso

Amadeu Contente Mota

João Castro Fonseca

Francisco Nogueira Freire

José Cálix Augusto

Mário Oliveira Salgueiro

Rui Santos Serra

Gabriel Barbosa de Almeida

José Lima Félix

Albano Fernandes Dias

Fernando Rabaça Cordeiro

José Gomes de Miranda

Albino Baptista da Rocha

Júlio Ferreira Alexandre

Argos), Fernando Rabaça Cordeiro (*LFG Dragão*), José Gomes de Miranda (*LFG Sagitário*), Álvaro Baptista da Rocha (*LDG Ariete*), Júlio Ferreira Alexandre (*LDG Cimitarra*) e Arnaldo Lopo Antunes (*LDG Alfange*).

Ainda para ***África***, foram destacados e integraram Unidades de Fuzileiros, José Luís Abrantes (no *Niassa*, na Companhia nº 8 e na Companhia nº 4), Carlos Alberto Matos e Silva (em Porto Amélia, na Companhia nº 2), Fernando Pinho Guimarães (na ***Guiné***, na Companhia nº 9), Aristídes Teixeira (em ***Moçambique*** na Companhia nº 2), Manuel Catarino de Carvalho e Quintino Varandas (na ***Guiné***, na Companhia nº 3), Pedro Teixeira da Cruz (em ***Cabo Verde***, no 1.º Pelotão de FZ).

Entretanto, nas Unidades e Escolas do Continente, vários RN'S deste curso prestaram serviço, alguns como instrutores, nomeadamente Alípio Dias, Nogueira Souto, Miguez Araújo e Barroca Gil, no GR1 EA, em Vila Franca de Xira, ou em funções tão di-

Na barragem de Cambambe (Angola), em Agosto de 1967: José Garcia Marques, Luís Aguillar e sua mulher, José Fernandes de Abreu e Amadeu Contente Mota

Arnaldo Lopo Antunes

José Luis Abrantes

Carlos A. Matos e Silva

Fernando Pinho Guimarães

Pedro Teixeira da Cruz

Eduardo Silva Farinha

Fernando Mendonça Lima

João Silva Nunes

Joaquim Tavares de Sousa

Mário Orlando Bernardo

Álvaro José de Morais

António Braga Dionísio

Carlos Alberto Figueiredo

Manuel Nogueira Pinto

Alípio Pereira Dias

versas e de respon-sabilidade reconhecida, como a Direcção de Serviço de Abastecimentos, os Serviços Mecanográficos da Armada ou a Direcção de Construções Navais que receberam, respectivamente, Vítor Constâncio, António Pinto Barbosa e Manuel Pinto Barbosa, Carlos Azevedo de Figueiredo, no Secretariado Geral da Defesa Nacional, Tomás Taveira da Costa, na Escola de Fuzileiros, João Padrão, no Estado Maior da Armada, José Esteves de Matos e Manuel Ribeiro da Silva, no Instituto Hidrográfico e Luís da Silva Correia, no Serviço de Justiça no GR2EA.

Fernando Moreira Maia

José Augusto Marques

Luís Calado de Aguillar

Vítor Ribeiro Constâncio

Eduardo Miguez Araújo

Tomás Taveira da Costa

Tomé Baía de Sousa

João Saraiva Padrão

João Lopes Pinto

Luís Baltazar Correia

Ao longo de 1969, foram sendo licenciados os oficiais do 9º CFORN, tendo três de entre eles ingressado no Quadro Permanente, na classe de serviço especial, respectivamente António da Costa Paiva (ramo de electrotecnia), António Carreiro e Silva (ramo de fuzileiros) e António Lobo Varela (ramo de educação física).

A Revista da AORN, ao historiar o 9º CFORN, embora de forma sintética, traz à lembrança a passagem pela Marinha de Guerra dos oficiais RN que integraram este curso, prestando também uma sentida homenagem a todos quantos deixaram o nosso convívio e cuja memória sentidamente recordamos.

Manuel Ribeiro da Silva

Manuel Lopes Porto

Nuno Barroca Gil

UMA CHAMADA

Manuel Bobone

Somos muitos (ainda) e felizmente seremos cada vez mais, atendendo à nova abertura de quadros para pessoal reservista numa modalidade diferente da nossa, recentemente insti-tuída na Marinha de Guerra Portuguesa.

Somos, portanto, um grupo vivo e renovado.

De comum, temos basicamente um percurso militar que a todos deixou lembranças positivas.

Temos ainda muitas afinidades que nos cabe descobrir e alimentar.

E não falo apenas nos nossos camaradas de curso, esses conhecemos nós "de ginjeira", mas penso especialmente em todos os outros que nunca tivemos a sorte de contactar.

Este jornal dá-nos essa oportunidade.

Assim, seria desejável que cada um, dentro das suas especificidades, se apresentasse e contribuísse para dar a esta publicação a vida que ela e nós merecemos.

Imagino alguns (poucos) já reformados mas com actividades que gostariam de ver divulgadas, e imagino também talentos escondidos, por exemplo, pictóricos ou literários que, por esta via, poderiam ser conhecidos e partilhados.

Cabe-me assim dar o exemplo.

Com 62 anos, sou reformado, e ocupo os meus "ócios" no governo da casa, orientação da família e dos amigos, actividades ligadas à solidariedade social, e traduções de carácter técnico comercial.

Dá-me muito gozo alinhar palavras e, por vezes, conseguir combinações com sentidos curiosos.

Sujeito à vossa crítica, abaixo vai um exemplo.

UM SONETO COM RESERVAS

A reserva de que eu vivo só garante
O presente reservado de um porvir
Que refeito e recomposto a cada instante
Se reflecte no futuro que há-de vir

De repente renascido do passado,
De rompante figurado no presente;
Sempre novo porque um velho transformado
É criança que gatinha e vai em frente.

É civil que volta ser oficial
Que revê com alegria o que passou
E retoma em suas mãos esse destino

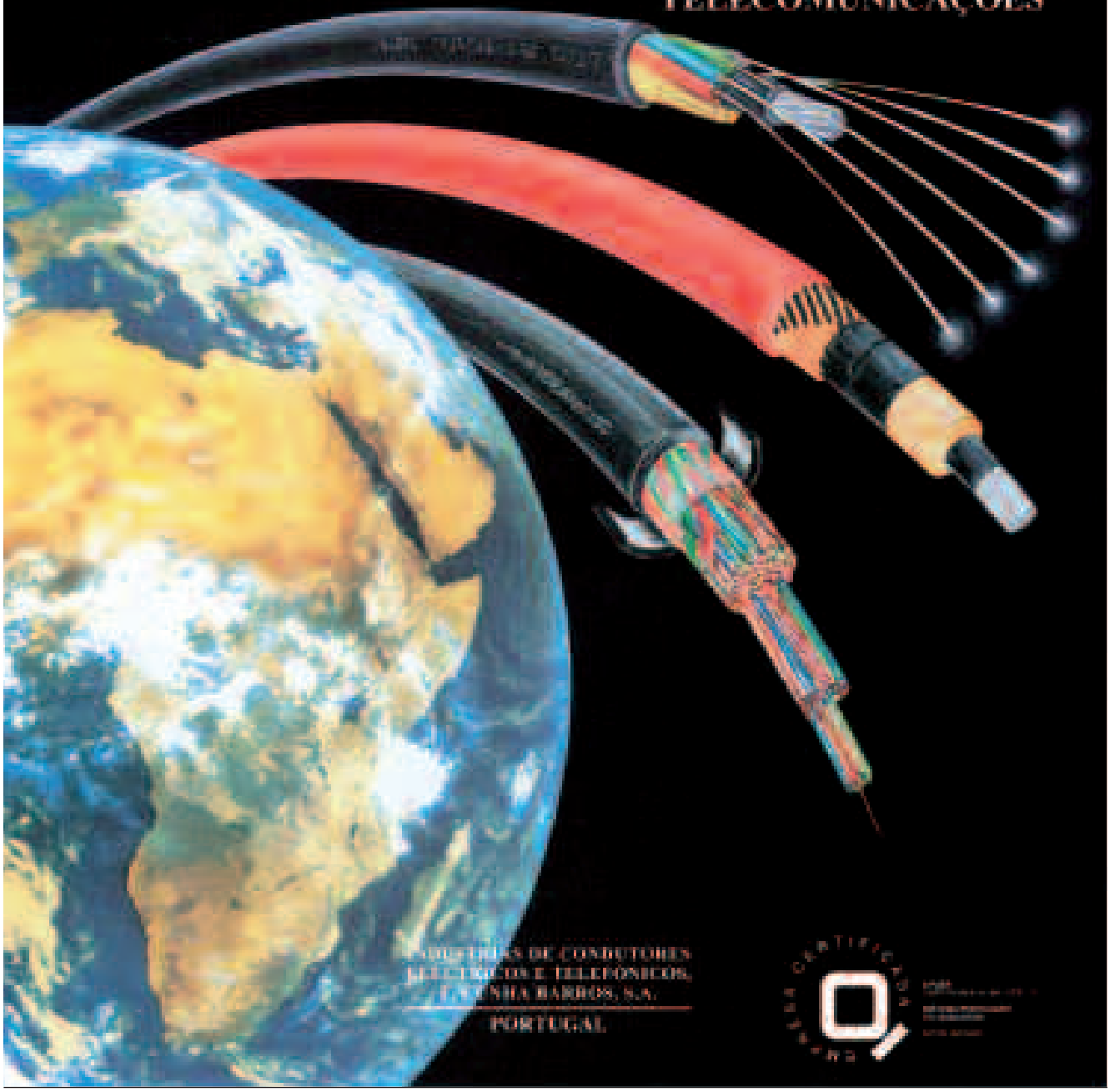
De epopeia e de caminho pessoal.
Segue o rumo que nem sempre abandonou,
Fica novo; porque volta a ser menino.

Manuel Bobone
2º CEORN

INDÚSTRIAS
CUNHA BARROS

LINKING THE WORLD

CABOS DE ENERGIA E TELECOMUNICAÇÕES



INDÚSTRIAS DE CONDUTORES
ELÉCTRICOS E TELEFÓNICOS,
J. CUNHA BARROS, S.A.

PORTUGAL

CONDECORAÇÃO DA AORN

Integrada nas comemorações do Dia da Marinha, que este ano se realizaram na vila de Cascais e que tiveram o seu ponto alto em 20 de Maio passado, o Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, concedeu à AORN a Medalha Naval de Vasco da Gama.

A Medalha Naval de Vasco da Gama, instituída pelo Decreto nº 49052 de 11-6-1969, é concedida a nacionais e estrangeiros que no mar tenham praticado actos meritórios ou prestado relevantes serviços, ou tenham contribuído, de maneira saliente, para a eficiência, desenvolvimento ou prestígio das marinhas de Portugal.

Das mãos do Almirante CEMA, recebeu a condecoração o Presidente da Assembleia Geral da AORN, Ernâni Rodrigues Lopes, na presença das entidades civis e militares e em cerimónia presidida pelo Ministro da Defesa Nacional.

A Portaria que concede à nossa Associação a Medalha Naval de Vasco da Gama, insere um extenso articulado realçando a actividade dos Oficiais da Reserva Naval ao longo da 2.ª metade do século XX e que abaixo se transcreve.

Portaria n.º 920 / 2001

Em 1958, a Marinha de Guerra Portuguesa incorporou nos seus quadros os primeiros oficiais da Reserva Naval, dando início a um ciclo que se prolongaria por dezenas de anos ao longo da 2ª metade do século XX.

Cerca de 3.000 universitários ombrearam desde então com os oficiais do Quadro Permanente, ocupando os mais variados cargos, incluindo comandos de Unidades navais, nos cenários do continente Europeu, em teatros de guerra do Ultramar ou em missões de soberania em Macau e Timor.

No mar ou em terra, frequentemente afastados dos seus interesses mais directos e até isolados em longas comissões, os oficiais da Reserva Naval integraram-se na melhor e mais viva das tradições navais, dominando dificul-dades, em áreas científicas e técnicas, em teatros de paz e guerra.

A actuação destes oficiais foi destacada em centenas de louvores e de condecorações que lhes foram outorgadas, muitos em consequência de acções em combate, mas igualmente em áreas técnicas onde mais se fazia sentir a carência da Marinha em meios humanos.

Tendo-lhes sido confiados cargos e missões da mais alta responsabilidade militar, souberam elevar bem alto as mais nobres qualidades do Marinheiro, man-tendo desde a primeira hora um espírito de

camaradagem, lealdade e vontade de bem servir que, no plano dos princípios, continua a inspirar referências e a ocupar um destacado lugar no imagi-nário de muitos oficiais da Armada.

Passados que foram 37 anos desde que o primeiro curso franqueou as portas da Escola Naval, tomaram a decisão de se reunir de novo, fundando a sua Associação, num movimento de cidadãos livres que constitui um acto expontâneo de respeito pelo Mar, de devoção à Marinha e ao País e de luta pela preservação de valores.

*Criaram então a **AORN** – Associação dos Oficiais da Reserva Naval e, a partir de 14 de Julho de 1995, a sua actividade tem sido reveladora do elevadíssimo nível moral, cultural e cívico dos seus membros, na linha de actuação do tempo em que envergaram e enobreceram a farda do botão de âncora.*

*O levantamento da sua História, com a recolha constante e criteriosa de documentos que virão a curto prazo a constituir um valioso museu evocativo da própria História Naval na 2ª metade do século XX; a permanente divulgação das questões relativas ao Mar, promovendo debates e conferências com a intervenção de elementos da Marinha e da sociedade civil, privilegiando o meio estudantil universitário; os estudos e projectos que permitem à Marinha o apoio na recuperação e preservação de alguns dos seus mais emblemáticos edifícios; as missões de contacto com as Marinhas de Guerra de Angola, de Moçambique e da Guiné, elevando o nome da Marinha Portuguesa naqueles novos países; a colaboração com a Escola Naval em actos de formação dos futuros oficiais e a defesa constante da Marinha junto da sociedade civil, para além do cumprimento dos seus próprios deveres estatutários, fazem da **AORN** um corpo civil com raízes profundas na Marinha de Guerra que honra esta instituição e constitui motivo de grande orgulho merecedor do reconhecimento público e oficial da Armada, pelo que, nos termos do artº 3º do Decreto nº 49052 de 11 de Junho de 1969, concedo a **Medalha Naval de Vasco da Gama** à Associação dos Oficiais da Reserva Naval.*

*O CEMA, Almirante Vieira Matias, fazendo a entrega da **Medalha Naval de Vasco da Gama** a Ernâni Rodrigues Lopes, Presidente da AG da AORN*

As entidades oficiais na tribuna de Honra

Ministério da Defesa Nacional – Marinha

O CHEFE DO ESTADO MAIOR DA ARMADA
Nuno Gonçalo Vieira Matias
Almirante

A Banda da Armada

Desfile de Cadetes da Escola Naval

NOTÍCIAS

Pelo segundo ano consecutivo, o Comandante da Escola Naval, Contra Almirante António Rebelo Duarte, convidou a AORN para um encontro com os seus alunos.

Durante cerca de duas horas, José Pires de Lima (*4º CEORN*) e Carlos Marques Pinto Pereira (*8º*), relataram ao auditório algumas das suas experiências vividas na Marinha, nomeadamente durante as comissões de serviço em Angola, nas lanchas de fiscalização e nos Fuzileiros, na década de sessenta.

Foi no dia 4 de Fevereiro, constituindo a iniciativa mais um aspecto da colaboração que a nossa Associação mantém com a Escola Naval.

Carlos Marques Pinto Pereira e José Pires de Lima, no encontro com os cadetes da Escola Naval

O CMG Manuel Ferreira Pires, Comandante do GR2EA, reuniu no dia 30 de Maio, nas instalações daquela Unidade, no Alfeite, um grupo de oficiais RN, num almoço que teve a presença do Almirante Nuno Vieira Matias, Chefe do Estado Maior da Armada..

O convívio foi antecedido de uma sessão de extinção de fogos, na Escola de Limitação de Avarias e de uma sessão de tiro na carreira da Escola de Artilharia, sendo aos presentes entregues Diplomas como recordação.

A AORN recebeu da Unidade um artístico quadro com nós de marinheiro executados pelo pessoal ali em serviço, tendo retribuído com a oferta da Cresta em estojo próprio.

Foi uma jornada de grande simpatia e de recordação do tempo em que a nossa formação como cadetes passou pelo GR2EA.

O Almirante Nuno Vieira Matias dirigindo uma saudação aos convidados

Jorge Teles, Rodrigues Maxiamiano, Almirante Vieira Matias, Marques Pinto e Marinho de Castro

Alípio Dias com o Comandante do GR2EA, CMG Manuel Ferreira Pires

Rodrigues Maximiano mostrando o quadro com "Nós de Marinheiro", oferta do GR2EA

No passado dia 14 de Julho, a AORN celebrou mais um aniversário da sua fundação. Reunindo cerca de duzentos associados e convidados, o encontro teve lugar no torreão Poente da Fábrica Nacional de Cordoaria, futuras instalações da nossa Sede Nacional.

O programa incluiu uma apresentação retrospectiva das nossas actividades ao longo dos últimos seis anos, com larga divulgação fotográfica e várias peças do espólio histórico.

Ferreira de Carvalho, *Director do Serviço do Pessoal*, Luís Joel Pascoal, Luís Medeiros Alves, Joaquim Espadinha Galo, *CMG EMQ* Waldemar Ferreira Guimarães, *CMG* Adriano Beça Gil, *Director do Museu de Marinha*, *CMG* Francisco Oliveira Monteiro, *CMG* João Andrade Monteiro e *CMG* Castro Centeno e ainda o Presidente do Clube de Praças da Armada.

A AORN agradece a presença amiga e o estímulo que todos nos deram, convivendo connosco nesta data importante.

Dançando as "Sevilhanas"

Carlos Marques Pinto, Almirante Nuno Vieira Matias e D. Maria Francisca Vieira Matias

Um grupo de dançarinas de "sevilhanas" animou o encontro que teve a presença, entre outros convidados e de muitas senhoras, do *Almirante Chefe do Estado Maior da Armada*, Nuno Vieira Matias, do Vice CEMA, *Vice-Almirante* Luís Mota e Silva, e ainda dos *Vice-Almirantes* José Manuel Castanho Paes, do Tribunal Militar, Francisco Vidal de Abreu, *Superintendente dos Serviços de Material*, José Manuel Mendes Cabeçadas, *Director do Instituto Superior Naval de Guerra* e *Contra-Almirantes* médico naval José da Costa Rebelo, *Director do Serviço de Saúde Naval*, José Luís Leiria Pinto, *Presidente da Comissão Cultural de Marinha*, Luís Roque Martins, *Director da Revista da Armada*, Jorge Beirão Reis, *Director do Arsenal do Alfeite*, Henrique Silva da Fonseca, *2º Comandante Naval*, Eurico

O casal Duque de Morais

Do primeiro curso da Reserva Naval que incorporou elementos femininos, a ex-2ºTEN RN Preciosa Folga cortou o bolo do 6º aniversário

Carla e Miguel Matos

Um agradecimento muito especial ao *C/Almirante* António Rebelo Duarte, *Comandante da Escola Naval* e ao *CMG FZ* Francisco Lhano Preto, *Comandante da Escola de Fuzileiros*, pelo apoio que deram à organização do evento.

NOTÍCIAS

Breves das presenças da AORN em cerimónias:

18-01-2001 No Instituto Superior Naval de Guerra, no Painel *"Portugal e o Mar"*.

22-02-2001 No Clube do Sargento da Armada, na cerimónia de tomada de posse dos Corpos Sociais.

23-02-2001 Na Escola Naval, num almoço em que foram convidados do *C/Almirante* António Rebelo Duarte, os Presidentes dos Corpos Sociais da AORN.

08-03-2001 No Instituto Superior Naval de Guerra, no Painel sobre *"Economia e Segurança"* em que foram conferencistas os Professores Augusto Mateus, Abel Mateus e João Ferreira do Amaral e moderador o Professor Ernâni Rodrigues Lopes.

20-04-2001 No auditório da Culturgest, em Lisboa, na conferência subordinada ao tema *"Portugal – Realidade e Perspectivas no começo do séc. XXI"*, promovido pelo Clube de Reflexão XXI (CRXXI).

27-04-2001 Na Escola Naval, no Juramento de Bandeira dos alunos do curso *"CALM Pereira da Silva"*.

29-05-2001 No Instituto Superior Naval de Guerra, no seminário final do Curso Superior Naval.

05-06-2001 Na Sociedade de Geografia de Lisboa, na conferência sob o tema *"Sociedade Civil e o Mar"*.

03-07-2001 Na Base de Fuzileiros, nas cerimónias do *Dia da Unidade*.

06-11-2001 No Instituto Superior Naval de Guerra, na abertura solene do ano lectivo 2001/2002.

07-11-2001 No Clube Militar Naval, na inauguração da exposição de pintura do Comandante Herlander Zambujo.

16-11-2001 Na Escola Naval, na abertura solene do ano lectivo 2001/2002.

20-11-2001 Na Universidade Lusíada, na conferência e debate sobre a *"Lei de Programação Militar"*.

29-11-2001 Na Base Naval do Alfeite, na entrega do cargo de comandante do Corpo de Fuzileiros, do *CMG FZ* Vasco da Cunha Brazão para o *CMG FZ* António Manuel Mateus.

Na tribuna de honra, o ALM CEMA Vieira Matias, tendo à sua direita o CMG FZ António Manuel Mateus e o VALM Comandante Naval SIlva Santos e à sua esquerda o CMG FZ Vasco da Cunha Brazão e o CF FZ Luís Loureiro Nunes, Comandante da Base de Fuzileiros

O Almirante Vieira Matias, CEMA, impondo a Medalha de Ouro de Serviços Distintos ao CMG FZ Vasco da Cunha Brazão

No dia 13 de Novembro, numa unidade hoteleira de Setúbal, efectuou-se um encontro de empresários da região com abordagem de problemas respeitantes ao sector.

Paulo Lowndes Marques e **Carlos Marques Pinto**, ambos associados da AORN e que pertenceram ao 8.º CEORN, apresentaram ao auditório as suas comunicações, tratando respectivamente, da *"Influência da sociedade de informação no crescimento das PME's"* e da *"Importância de uma empresa de conteúdos de influência nacional na divulgação e potenciação das PME's"*.

O encontro permitiu à AORN divulgar a sua actividade, com a exposição de material museológico e documentação variada.

A apresentação foi feita pelo **Dr. Manuel Fonseca** da Sociedade de Informação Convivial, promotora do encontro.

Acesso ao Museu de Marinha

Os Sócios Originários, os Sócios Efectivos e os Sócios Descendentes da AORN, através da simples exibição do respectivo cartão de associado, passarão a ter livre entrada no Museu de Marinha, por decisão da Direcção daquela instituição.

Este acordo, que será brevemente oficializado em cerimónia protocolar, é mais um sinal do perfeito entendimento existente entre a nossa Associação e as Unidades e Instituições da Marinha de Guerra.

Ao Director do Museu, CMG Adriano Manuel de Sousa Beça Gil, a Direcção da AORN agradece, reconhecidamente, a decisão tomada.

PRÉMIO RESERVA NAVAL

Pelo segundo ano consecutivo foi entregue o ***Prémio Reserva Naval***, instituído pela AORN para *"perpetuar e honrar a memória de um dos seus maiores, um jovem oficial da Reserva Naval morto em combate em Angola, no ano de 1973, apontando-o aos senhores cadetes, futuros oficiais da Marinha de Guerra Portuguesa, como exemplo do camarada generoso, altruísta e solidário, sempre disponível para ajudar e predisposto para dar sem cuidar compensação ou retribuição"*.

O ***Sub Ten António Bernardino Apolónio Piteira***, recordado agora pela Marinha de Guerra em cerimónia solene anual e presente na saudade que deixou em quantos o conheceram, dá o seu nome a um prémio entregue ao *"cadete da Escola Naval que no dia a dia melhor actue as virtudes da generosidade e do altruísmo, da disponibilidade para ajudar, da solidariedade e da sã camaradagem"*.

O premiado do ano de 2001 foi o aluno do 4º ano, da classe de Engenheiros Navais, do ramo Mecânica, pertencente ao curso ***"VALM Magalhães Corrêa"*** **Pedro Túlio dos Santos Sobral**.

Com a presença de entidades civis e militares, em cerimónia realizada em 27 de Abril na Escola Naval e presidida pelo Chefe do Estado Maior da Armada, *Almirante* **Nuno Gonçalo Vieira Matias**, procedeu à entrega do prémio, em nome da *AORN* o *Presidente da Direcção*, **António Rodrigues Maximiano**.

Pedro Túlio dos Santos Sobral

O Presidente da Direcção da AORN, António Rodrigues Maximiano, na entrega do Prémio Reserva Naval ao Cadete Pedro Santos Sobral

Na Sala Reserva Naval: Pires de Lima, CA António Rebelo Duarte (Comandante da Escola Naval), CAD Pedro Santos Sobral, Rodrigues Maximiano, ASP António Vale Batista e Pinto Pereira

CAD EN MEC Pedro Santos Sobral – Pémio RN 2001 e
ASP EN AEL António Gonçalo Vale Batista – Prémio RN 2000

Cerimónia de entrega de Prémios Escolares, presidida pelo Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, Chefe do Estado Maior da Armada

SERVIÇO ATLÂNTICO EXCLUSIVE

Sempre atento às expectativas cada vez mais exigentes dos seus clientes, o Atlântico acaba de lançar no mercado o Serviço Atlântico *Exclusive*, uma solução inovadora que permite gerir e rentabilizar, de maneira segura, poupanças e investimentos.

A Quem se Destina

Clientes Particulares que pretendam rentabilizar e gerir o seu património, minimizando o risco e tirando partido das oportunidades fiscais e de mercado existentes a cada momento.

O Porquê

Porque a diversidade de produtos e investimentos financeiros existentes, a frequente alteração do respectivo enquadramento fiscal e as permanentes modificações dos ciclos e políticas económicas, justifica a oferta das melhores condições para a gestão do património dos Clientes, com total disponibilidade e de acordo com os seus objectivos.

As Vantagens

Acompanhamento personalizado e contínuo por um Consultor financeiro, especialmente preparado e habilitado para fornecer as melhores recomendações e produtos, em função das necessidades e objectivos individuais dos Clientes, os quais terão acesso a informação, conselho, produtos e vantagens exclusivas.

Os Pilares do Atlântico Exclusive

O Serviço Atlântico *Exclusive* está assente em três pilares essenciais:

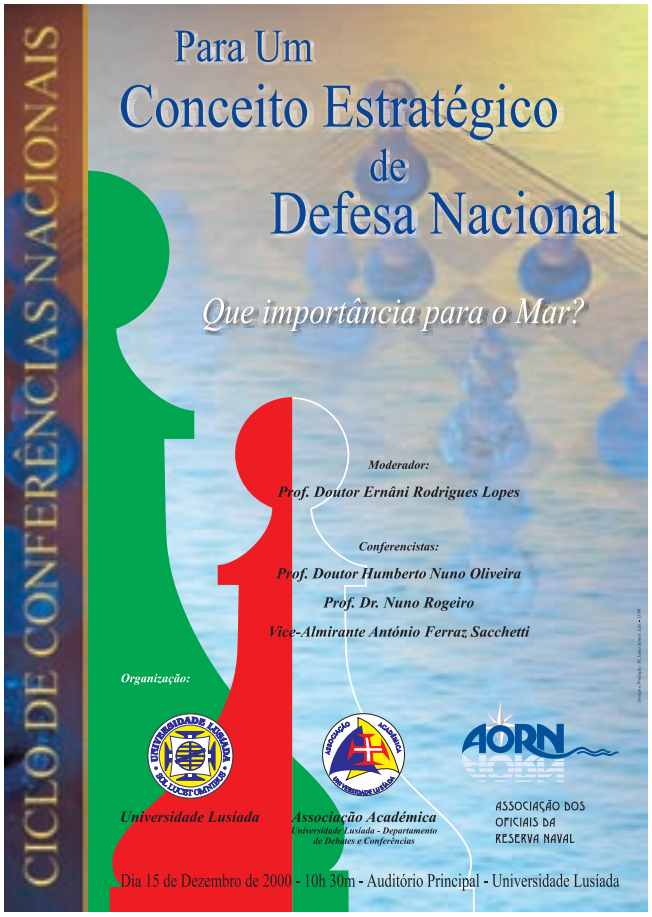
O **Consultor** *Exclusive* – Um especialista de investimentos que oferece um tratamento personalizado, com capacidade de antecipar, de forma proactiva, as necessidades dos Clientes e transformá-las em oportunidades de negócios;

O **Atlântico Investidor** – Um serviço de diagnóstico, estratégia e oferta de produtos que, mediante um software específico, permite determinar o perfil de investidor do Cliente e decidir sobre as melhores opções de investimento;

A **Conta** *Exclusive* – Uma conta de depósitos à ordem que oferece condições únicas e exclusivas, em que os Clientes podem optar por uma remuneração tradicional dos saldos à ordem ou por fazer aplicações diárias numa conta investimento. Os detentores da Conta *Exclusive* beneficiam ainda de um atendimento preferencial através da Linha Atlântico *Exclusive* e acesso a informação periódica em Newsletter *Exclusive*.

Outras informações sobre o Serviço Atlântico *Exclusive* poderão ser recolhidas em qualquer Loja Atlântico, através da Linha Atlântico, pelos telefones **21 427 2500** e **22 207 2500** ou ainda nos sites **www.atlanticobcp.pt** e **www.cidadebcp.pt.**

CICLO DE CONFERÊNCIAS NACIONAIS



O Prof. Humberto Nuno Oliveira, o Prof. Ernâni Rodrigues Lopes e o VALM Ant.º Ferraz Sachetti

O Prof. Nuno Rogeiro, na apresentação da sua comunicação, e o Prof. Ernâni Rodrigues Lopes

A AORN encerrou o **1.º Ciclo de Conferências Nacionais**, com a 4.ª Conferência subordinada ao tema ***"Para um Conceito Estratégico de Defesa Nacional – Que importância para o Mar?"*** na Universidade Lusíada de Lisboa, no dia 15 de Dezembro de 2000.

Com organização da Associação Académica da referida Universidade, constituiu o encontro com maior adesão de participantes de entre todos as que a AORN levou a efeito até ao momento.

As comunicações apresentadas versaram temas diversos e tiveram como seus autores o **Prof. Doutor Humberto Nuno Oliveira**, da UL, com a comunicação *"Evolução Histórica do Conceito de Defesa"*, o **Prof. Doutor Nuno Rogeiro**, que apresentou *"Segurança e Estratégia no Seio da CPLP"* e o **Vice Almirante António Ferraz Sacchetti**, com uma tese sobre *"Interesses Marítimos e Segurança Nacional"*.

Foi Moderador, o Presidente da Assembleia Geral da AORN, **Prof. Doutor Ernâni Rodrigues Lopes**, cujas intervenções constituíram, tal como nas

VALM Vidal de Abreu, ALM Fuzeta da Ponte, ALM Vieira Matias, Prof. Ernâni Lopes, VALM Mota e Silva, VALM Mendes Cabeçadas, VALM Castanho Paes e CALM Pires Neves

Em 1º plano: CALM RebeloDuarte, CALM Pires Neves, CMG Villas Boas, CMG Lopes Moreira e MAJ GEN Rodolfo Begonha

O Prof. António Martins da Cruz, ladeado por Rodrigues Maximiano e por Carla Cruz Mouro

O Prof. Dr. José Mota agradecendo a oferta do quadro "Rumos", ladeado de elementos da AORN

Cadetes da Escola Naval e alunos da Universidade Lusíada

A Drª Cândida Almeida, o Prof. José Mota, o Prof. Humberto Nuno Oliveira, VALM Vidal de Abreu, MAJGEN Rodolfo Begonha e VALM Mendes Cabeçadas

outras três conferências já realizadas, verdadeiras lições, tanto na direcção dos debates como nas sínteses que fez sobre os temas dos oradores.

A sessão, que se estendeu ao longo de todo o dia, foi aberta pelo Presidente da Direcção da Cooperativa de Ensino Universidade Lusíada, **Prof. Doutor António Martins da Cruz**.

O programa terminou após um jantar oferecido pela Universidade, onde se fez ouvir a Tuna Académica e no qual estiveram presentes uma delegação de alunos da Escola Naval acompanhada do respectivo Comandante, **CALM António Rebelo Duarte** e vários Oficiais da Armada e do Exército.

Este convívio foi pretexto para o estreitar de relações entre a AORN e a Univer-sidade Lusíada, tendo o nosso Presidente da Direcção, **Dr. António Rodrigues Maximiano** e o **Professor Doutor José Mota** da UL trocado mútuos agradecimentos.

Devido à dimensão das comunicações apresentadas não se procedeu à sua transcrição nesta Revista, podendo os interessados adquirir exemplares das mesmas, na Sede da AORN.

Aqui se faz igualmente público agradecimento pela magnífica colaboração prestada pelo Departamento de Debates e Conferências da Universidade Lusíada, com destaque para a sua Direcção, representada pelos alunos **Carla Mouro** e **Raúl Pires.**

Alunos da Associação Académica da Universidade Lusíada, no jantar de encerramento

Elementos da Tuna Académica da Universidade Lusíada, no jantar de encerramento da conferência

A AORN E AS ELITES

Joaquim Moreira

Sou um dos que tem tido o privilégio de poder partilhar algum do tempo e do saber de alguns dos nossos melhores, em ocasiões diversas e por via da AORN.

Não posso deixar de referir o grande prazer que foi ter estado presente em mais uma conferência presidida pelo nosso camarada Ernâni Lopes e organizada pelo CRXXI – Clube de Reflexão, de quem é um dos sócios fundadores.

Esta conferência, que se realizou na Culturgest, foi subordinada ao tema *"Portugal – Realidade e Perspectivas no começo do século XXI"* e teve a parti-cipação de ilustres conferencistas e convidados, entre os quais vários da AORN, que participaram e assistiram à discussão dum tema tão interessante quão importante.

Já próximo do fim da conferência alguém, participante da assistência, interpela a mesa dizendo, algo como: *"Bom, agora é preciso dar a conhecer aos poderes públicos e à sociedade o que aqui foi dito e discutido"*. Em resposta, esclarece o Ernâni Lopes: *"Não, esse não é o objec-tivo; o objectivo é que cada um de nós, nos mais diversos desempenhos, procure dar corpo aos pontos de vista que defendemos, tentando, ao mesmo tempo, que sejamos cada vez mais"*. Claro que não foram estas as palavras, mas penso ter sido este o sentido, que eu próprio julgo interpretar, dizendo que existe uma tendência nacional para opinarmos com "sabedoria" sobre o que compete a outros fazer, sem cuidarmos de procurar fazer bem aquilo que é da nossa competência.

"Acreditamos que hoje, talvez mais que aquando da fundação do Clube, este espaço de reflexão é importante neste período da história do nosso país em que as indispensáveis mudanças tardam, sobretudo em relacção à velocidade com que acontecem quase por todo o mundo" (frase retirada dum pequeno dossier de apresentação do Clube de Reflexão CRXXI).

Identificando-me inteiramente com este propósito, identifico-me igualmente com uma velha ideia do Ernâni Lopes que consiste na necessidade de se criarem elites dirigentes, como única forma de dispôr da massa crítica indispensável ao desenvolvimento sustentado das socie-dades.

A palavra **elite** (*a flor; o escol; o que há de melhor na sociedade*) tem, por via do significado das palavras elitismo e elitista, uma carga negativa que se asso-cia a uma casta que, de algum modo, pode fazer supor que há, "os domina-dores" e os "os dominados". Admitindo que assim é, julgo que é altura de "os dominados" se transformarem em elites, tantos são os lugares e as competências que nos esperam nas mais diversas funções da vida profissional ou social. Vamos demo-cratizar as elites, vamos desmistificar as palavras, vamos perder mais tempo a agir e menos a teorizar. Temos políticos que chegue, diplomatas quanto baste, preci-samos de gente de acção.

Sendo apologista duma máxima, surgida em tempos recentes e conturbados da nossa história: *"a crise não é dos trabalhadores, a crise é dos empresá-rios…"*, acredito que tudo se resolverá quando tivermos bons dirigentes nas instituições e nas empresas. Um mesmo destacamento de fuzileiros quando bem comandado é bom, quando mal coman-dado é mau. O pessoal é o mesmo.

Vem tudo isto a propósito da importância que AORN pode ter e no contributo que podemos dar (perdoem a presunção) para a democratização das elites em Portugal, desiderato que se poderá atingir através de dois gestos simples:

O primeiro começa por **uma maior participação de todos nos objectivos da AORN**, para aproveitarmos, todos, a experiência e o saber duma geração que viveu dois períodos completamente dis-tintos da nossa história e que, tendo a possibilidade de se reunir nesta associa-ção, está na fase da passagem do testemu-nho, já que, como diria o Ernâni Lopes, caminhamos a passos largos para o fim inexorável do ciclo, a única coisa que temos a certeza que vai acontecer.

No início dum século que se pretende solidário, é altura de fazermos juz à frase da autoria do Lemos Damião e que se encontra escrita numa lápide à entrada da Sala da Reserva Naval, na Escola com o mesmo nome e que pode muito bem ser o nosso lema: ***"Servimos sem cuidar recompensa"***.

O segundo pode passar pela **participação** de mais membros da AORN **no Clube de Reflexão CRXXI**, espaço que me atrevo a classificar de eleição, e muito importante para quem decide ou influencia a decisão. Aproveito para informar que ninguém me encomendou este "sermão", tanto mais que ainda não sou sócio mas, como tenciono pedir a minha adesão, não quero deixar passar esta oportunidade para vos propôr que contactem a sede da AORN, caso estejam interessados em pertencer ao CRXXI.

Sabendo nós que vivemos num país com muitas leis mas que não se cumprem, comecemos por, dando o exemplo, **cumprir os estatutos da AORN**, ao mesmo tempo que podemos contribuir para **desenvolver verdadeiros líderes** capazes de tomar decisões acertadas ou de as influenciar.

Gostaria de ver este espaço de opinião, ocupado por outros camaradas (aqueles que coabitam na mesma camarata – *In vocabuláris* de Manuel Torres), nos próximos números da revista.

Aproveito para desejar um Bom Ano a todos.

Joaquim Moreira
25º CFORN

marsil

comunicação + criatividade + pré-impressão + impressão + acabamento + expedição

O todo vale mais que a soma das partes.

Rua Central de Carvalhido, 374 - Moreira
4471-907 MOREIRA MAIA
Tel: 22 941 61 14 . Fax: 22 941 74 92
maia@marsil.pt

Av. Eng.º Duarte Pacheco, Torre 2-3º-SL 1
1070-102 LISBOA
Tel: 21 381 54 40 . Fax: 21 381 54 59
lisboa@marsil.pt

marsil

O "CREOULA" E O NÚCLEO DE JUVENTUDE DA AORN

Para o **Núcleo de Juventude da AORN** preparou-se, ao longo de dez meses (de Setembro de 2000 a Junho de 2001), a primeira viagem de contacto com o Mar, a bordo do navio "CREOULA" e cuja capacidade de alojamento se esgotou em escassos oito dias após a abertura das inscrições.

Provando o interesse da iniciativa, a mobilização de um grupo de dedicados associados resultou num programa que incluía a visita à Madeira e Porto Santo, ao longo de doze dias de viagem, o contacto com uma Unidade de Marinha (a Escola de Fuzileiros), onde permaneceriam dois dias para formação e conhecimento das regras a bordo, das escalas em terra e dos programas, a possibilidade a todos dada de virem a frequentar cursos para obtenção de cartas de desportistas náuticos, a garantia de a cada um ser entregue uma pequena biblioteca com cerca de 15 livros, versando temas ligados a matérias navais ou de interesse directo para as actividades escolares (de acordo com um inquérito previamente realizado), um curso de fotografia e uma exposição de trabalhos realizados, com um júri de selecção premiando os temas apresentados.

Foram muitas as empresas e organismos ligados à Marinha que apoiaram esta iniciativa, permitindo que o valor da inscrição fosse tão reduzido que apenas o podemos considerar como simbólico.

José Ruivo, Miguel Matos, Fernando Rosas e Vasco Dias, apoiando o Secretariado da AORN, foram os dinamizadores da iniciativa que apenas encontrou um **"pequeno obstáculo"** – é que **a viagem não se realizou** porque no navio foram detectadas deficiências ao nível dos mastros, pondo em risco a segurança a bordo.

Perante a situação e, sendo-nos dadas razões para o cancelamento da viagem (a programada para a AORN e também para muitos grupos de jovens provenientes de outras instituições), resta-nos constatar que ***o mais valioso meio de contacto directo com o Mar à disposição da juventude*** – se não ***o único meio*** – merece da entidade que tutela o navio (o Ministério da Defesa) a mesma consideração que o Instituto da Juventude mostra pelos jovens, isto é, neste caso, **absolutamente nenhuma**.

Nesta data, e passados que são oito meses desde que a notícia do cancelamento da viagem foi conhecida, nenhuma informação foi possível obter do Ministério da Defesa, nem sequer a data do final das reparações e, mais grave ainda e revelador do total desprezo que o assunto merece, existe a certeza de que não há verba para a obra nem o assunto é considerado prioritário.

A AORN procurará **incentivar** a sua juventude, nem que para isso sejam organizadas viagens em **modernos camiões TIR**, uma vez que a ligação ao Mar dos portugueses é tema ultrapas-sado e em total discordância com o nosso futuro, bem mais promissor, e que passa pela obtenção das cartas de ligeiros e pesados e pelo conhecimento detalhado da rede das autoestradas europeias.

Que o Mar que nos pertenceu seja "terra de ninguém" e que outros países mais interessados se venham a ocupar dele é o que o presente nos mostra, porque os portugueses não parecem muito interessados no tema.

Aos jovens que viram defraudadas as suas expectativas, a AORN agradece o estímulo e dá a garantia de não desistir do projecto.

Para o Estado Maior da Armada, Instituto Hidrográfico, Aquário Vasco da Gama, Escola de Fuzileiros, Comissão Cultural de Marinha, Grupo de Amigos do Museu de Marinha, Museu de Marinha, Universidade Aberta, Professor Ernâni Rodrigues Lopes, Dr. Alípio Dias, Comandante José Maria Bustorffe Silva, Editora Civilização, Inapa, FLAD – Fundação Luso Americana para o Desenvolvimento, Montepio Geral, Caixa Geral de Depósitos, Soporcel, Fuji, Compal, Engenheiro Vasco Pereira da Silva, Direcção Regional de Turismo de Ponta Delgada e Junta de Turismo da Costa do Estoril, os agradecimentos da AORN e do seu Núcleo de Juventude e a garantia da pública divulgação do apoio que nos deram.

José Pires de Lima

O CANTINHO DOS POETAS

Casimiro Barreto

NAVEGAMOS

Por mares já antes navegados...

abre a página dedicada à sensibilidade poética, preenchida com textos inéditos ou informando os leitores da Revista de trabalhos realizados por membros da AORN.

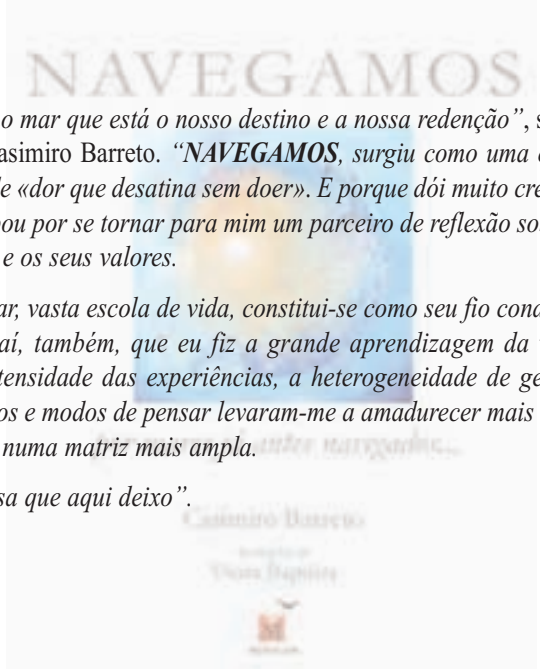
Casimiro Barreto, é um activo colaborador para quem a arte se confunde com a sua vida.

Desde a fotografia à pintura, à prosa e à poesia, *"navega contra a corrente da massificação desenfreada"* no dizer de José Alberto Braga que prefacia a obra.

Nascido a 10 de Junho, encontra nos Lusíadas a *"forma e a tónica"* para esta obra.

Camões inspira-o e o oceano sustém-no.

Homenageando o Poeta, revê-se nele na ligação que tem com o mar.



"É no mar que está o nosso destino e a nossa redenção", sugere Casimiro Barreto. *"**NAVEGAMOS**, surgiu como uma espécie de «dor que desatina sem doer». E porque dói muito crescer, acabou por se tornar para mim um parceiro de reflexão sobre a vida e os seus valores.*

O mar, vasta escola de vida, constitui-se como seu fio condutor. Foi aí, também, que eu fiz a grande aprendizagem da vida. A intensidade das experiências, a heterogeneidade de gentes, credos e modos de pensar levaram-me a amadurecer mais rápido e numa matriz mais ampla.

É essa que aqui deixo".

Publicaremos, em próximos números, textos desta obra que o pintor Vieira Baptista ilustra e desde já se convidam os poetas, jovens e menos jovens, a darem aqui testemunho dos seus trabalhos.

Carlos Pereira

UMA CERVEJA, MANO

É tão virtual este enternecer,
Nas recordações do passado.
Tão sensual este embalar, hoje, que nos leva às crenças,
aos irreais de música que é neste momento reencontrado, actual,
no conhecer discreto dos arraiais da angústia..
Tão parecido com amar (e é amar)!
E com viver (e é viver)!
Pedaços de afecto.

Podes contar tudo, comigo,pudor de nada, abraço, amigo,
tudo que te dou!
Sonhar um novo parto, acabar tudo mais cedo,
renascer prisioneiro, perpetuado,
no apodrecer de ser conhecido,
nado vivo tardio da morte,
legado em sorte, sofrer com destino marcado.

Que sensual esse esmorecer,
qual queda d'água parada,
putrefacta, de odor de memória pestilento,
quando o ambiente pretendido,
predilecto, impossível,
era tão longínquo, tão lento, que na palavra
se desfez a dor (nunca intacta)
no predicado inatingível
do pretenso formular um dialecto.

Que irreal sabor do mundo,
boa a paz odorífera sustentada,
no fundo de um copo de whiskey.
Que prazer ter calor de criança,
sonhar com o Mickey em passos de dança
e ter prazer real, agora, no presente,
do meu dia mundano, bebido de um travo
numa cerveja, mano.

Tão pessoal esse teu engano,
Tão parcial esse teu admirar, que admiro.
Exemplo és tu que na força demonstrada,
no renascer que te deste, que me dás,
energia sagrada, fizeste, no que outros farão,
futuro, descendente, fará!
Educação connosco atrás... assim será...!

SÍMBOLOS HERÁLDICOS

A Heráldica é a ciência que estuda as origens, a evolução, o significado social, o valor documental e a representação artístico – estilista dos escudos de armas.

O seu aparecimento remonta ao final do séc. XI, em coincidência com o aperfeiçoamento do fabrico do armamento e cumprindo uma função identificadora.

Foi com D. Afonso Henriques que a Heráldica nasceu em Portugal.

Supõe-se que a emblemática heráldica começou a ser adoptada quando a cara do cavaleiro deixou de ser visível por detrás do elmo, como forma de reconhecimento rápido, à distância, uma vez que a cara só de muito perto o era.

Apostando em escudos, nas vestes dos cavaleiros e nas gualdrapas dos cavalos, teve importância extraordinária nas batalhas, como incentivo para os jovens guerreiros que lutavam ao lado e sob o comando do Senhor que fazia uso desses símbolos.

Com uma função identificadora com a riqueza, a sua gravação em pedras de armas, vitrais, pratas, sinetes, porcelanas, baixelas, ex-libris e em tantos outros objectos de uso diário, fornece impor-tantes dados históricos, permitindo a datação e identificação das origens e dos proprietários desses mesmos objectos.

Perpetuando actos de bravura e honra que nobilitavam a família, a autorização do seu uso era justa paga para os feitos e méritos reconhecidos pelo Rei.

Um escudo de armas envolve um simbolismo muito próprio, sendo o seu conhecimento imprescindível para a compreensão de temas de natureza histórica, política e social.

Heráldica de família, heráldica eclesiástica, heráldica municipal e heráldica corporativa, são alguns dos ramos em que esta ciência se divide.

A última, a corporativa, é a que com maior lógica se enquadra no símbolo que a AORN adopta como seu, num estudo do nosso associado ***António Fernando Salgado Soares***, que pertenceu ao 5.º CEORN e que, ingressando no Quadro Permanente da Marinha, atingiu o posto de capitão-de--mar-e-guerra na classe de Fuzileiros.

Respeitando a ligação à Marinha de Guerra, no desenho são utilizados os elementos que a heráldica tão bem aplica para uma perfeita representação artística.

O brasão com base no azul e prata, cores da Armada, apresenta o *golfinho* do nosso emblema e a *espada*, símbolo do co-man-do de Oficial.

Como *timbre*, o *"voo"* simbolizando a cultura, o espírito e a elevação de sen-timentos, figurando ainda a *Medalha Naval de Vasco da Gama*, condecoração concedida à Associação pelo Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, no dia 20 de Maio de 2001, em cerimónia pública do Dia da Marinha.

Citações do livro de Sérgio Avelar Duarte
"Ex- libris Portugueses Heráldicos"
Livraria Civilização Editora – Porto 1990

José Pires de Lima
4º CEORN

O nosso sócio Marques Fernandes, concessionário das marcas **Honda e Daewoo**, preparou **condições especias de venda e atendimento** para os **sócios da AORN** interessados em adquirir viatura destas marcas.

Daewoo
A.V.S. – Automóveis Vendas e Serviços Lda.
Rua Tenente Valadim
4560 – Penafiel

Honda
A.V.S. – Automóveis Vendas e Serviços Lda.
Rua Tenente Valadim
4560 – Penafiel

Sócios da AORN residentes ou a trabalhar em:

Amarante, Baião, Fafe, Famalicão, Felgueiras, Guimarães, Lousada, Marco de Canavezes, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel e Vizela.

Amarante, Baião, Lousada, Marco de Canavezes, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel.

Contacte-nos através dos números: Telefone: **255729770** | Telemóvel: **919678145**

NÚCLEO DA AORN DOS AÇORES

Fernando Pacheco Costa no uso da palavra

No dia 15 de Junho passado, foi assinado um Protocolo, entre a Marinha de Guerra Portuguesa e a AORN, permitindo a utilização de um apartamento na messe de oficiais do Loreto, em Ponta Delgada, constituindo a primeira fase de instalação da sede do nosso núcleo dos Açores.

Ponto de partida para o desenvolvimento das actividades da Associação naquela Região, este local reflecte o perfeito entendimento existente entre os membros da AORN dos Açores e a Marinha de Guerra, realçando-se a disponibilidade e a extrema simpatia que os sucessivos Comandantes da Zona Marítima têm manifestado para connosco.

O agradecimento aqui manifestado ao senhor Almirante Álvaro Rodrigues Gaspar que, actualmente, comanda a Zona Marítima dos Açores e que, no acto, representou a Marinha, é também extensivo, por inteiramente justo, ao senhor Almirante Carlos Monteiro da Silva, Comandante Operacional dos Açores, e também aos senhores Almi-rantes Jaime Montalvão e Silva e José Manuel Botelho Leal que, em períodos anteriores, ocuparam estes cargos.

O Comandante Carlos Jesus da Conceição, Chefe do Estado Maior do Comando da Zona Marítima dos Açores, lendo o texto do Protocolo

Para conhecimento, transcreve-se o documento que foi assinado, em representação da AORN, por João Bernardo Pacheco Rodrigues e por Fernando Pacheco Costa, oficiais da Reserva Naval do 7.º CEORN, respectivamente Presidente da Mesa da Assembleia Geral e Presidente da Comissão Executiva da Delegação dos Açores.

Representou a Direcção da AORN, Carlos Marques Pinto Pereira, seu Vice-Presidente.

Após a leitura do Protocolo, João Bernardo Pacheco Rodrigues, o CALM Álvaro Rodrigues Gaspar e Fernando Pacheco Costa procedendo às respectivas assinaturas

Da esq. para a dir.: Victor Guerreiro, Vieira Andrade, Francisco Cordovil, Pacheco Costa, CALM Rodrigues Gaspar; Marques Pinto, VALM Monteiro da Silva, Bernardo Rodrigues, Mário Pereira, Rodrigues da Silva, Teixeira da Silva e CAP FRAG Carlos Conceição

DELEGAÇÃO DOS AÇORES

PROTOCOLO SOBRE A UTILIZAÇÃO A TÍTULO PRECÁRIO DO APARTAMENTO 01 DA MESSE DE OFICIAIS DO LORETO, SITO NO LARGO DO LORETO, FREGUESIA DE FAJÃ DE BAIXO, EM PONTA DELGADA

entre

*A **MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA**, adiante designada por **MARINHA** e neste acto representada por Sua Excelência o Contra–Almirante Álvaro Rodrigues Gaspar, comandante da Zona Marítima dos Açores, por designação de sua Excelência o Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, Chefe do Estado Maior da Armada.*

e

*A **ASSOCIAÇÃO DOS OFICIAIS DA RESERVA NAVAL**, adiante designada por **AORN** e neste acto representada por Sua Excelência o Engenheiro João Bernardo Pacheco Rodrigues e também por Sua Excelência o Engenheiro Fernando Pacheco Costa, Presidente da Mesa da Assembleia Geral e Presidente da Comissão Executiva da AORN – Delegação dos Açores, respectivamente.*

*A **AORN**, numa reiterada afirmação de querer continuar uma ligação à **MARINHA** de que se orgulha, manifestou o desejo de instalar, num apartamento da Messe de Oficiais do Loreto, a sua Delegação dos Açores e os seus serviços de apoio à melhor actuação dos seus elevados fins estatutários.*

*A **MARINHA** reconhece os elevados serviços prestados pela sua Reserva Naval e atendendo aos elevados valores e fins que a **AORN** prossegue, viabilizou a celebração do seguinte protocolo que se rege pelas seguintes cláusulas:*

1º

*A **MARINHA** autoriza a **AORN** a utilizar, para instalação da sua Delegação dos Açores e no âmbito da realização dos seus fins estatutários, o apartamento 01 da Messe de Oficiais do Loreto, adiante designado por apartamento.*

2º

A autorização de utilização aqui designada é necessariamente precária e terá a duração de dois anos, com início na data da assinatura deste protocolo, prorrogável por novos períodos de igual duração se não for denunciado, por qualquer das partes, por meio de escrito enviado com pelo menos seis meses de antecedência.

3º

*Enquanto utilizadora precária do apartamento da Messe de Oficiais do Loreto, a **AORN** fica especialmente obrigada a:*

a) Afectar o imóvel, exclusivamente, à realização dos seus fins estatutários, e particularmente à instalação e funcionamento da sua Delegação dos Açores;

b) A expensas suas, recuperar, manter e conservar o apartamento, efectuando as obras e benfeitorias necessárias;

c) Não executar quaisquer obras que afectem a estrutura do imóvel ou impliquem substancial alteração da sua disposição interna, sem prévia e formal autorização do Comando da Zona Marítima dos Açores;

d) Submeter à apreciação prévia do Comando da Zona Marítima dos Açores as obras que pretender realizar;

e) Suportar os encargos emergentes da utilização do imóvel e, nomeadamente, os consumos de água e electricidade;

f) *Comunicar de imediato ao Comando da Zona Marítima dos Açores qualquer facto que possa pôr em causa a segurança do imóvel.*

4º

*Sempre que razões de Defesa Nacional o justifiquem, a **MARINHA** poderá condicionar o acesso ao apartamento ou restringir a normal utilização que dela faça a AORN, ou mesmo denunciar, de imediato, o presente protocolo.*

5º

*A **MARINHA** poderá ainda denunciar de imediato este protocolo se o apartamento for utilizado para fim diferente do aqui estabelecido.*

6º

*A **AORN** reconhece expressamente que o apartamento que fica autorizado a utilizar é um bem patrimonial do Estado afecto à **MARINHA** e que, em caso algum, poderá arrogar-se quaisquer direitos reais ou de crédito sobre ele, para além do direito de utilização, condicionada e precária, consignada neste protocolo.*

7º

*Cessando a autorização de utilizar aqui consignada, a **AORN** fica obrigada a devolver o apartamento livre, devoluto e em bom estado de conservação, não podendo reclamar à **MARINHA** o valor das benfeitorias que nele tenha realizado ou o valor dos custos decorrentes da sua utilização.*

8º

O presente protocolo entrará em vigor na data da sua assinatura.

O Comandante da Zona Marítima dos Açores

Álvaro Rodrigues Gaspar
Contra-Almirante

O Presidente da Mesa da Assembleia Geral da Associação dos Oficiais da Reserva Naval - Delegação dos Açores

João Bernardo Pacheco Rodrigues
Engenheiro

O Presidente da Comissão Executiva da Associação dos Oficiais da Reserva Naval - Delegação dos Açores

Fernando Pacheco Costa
Engenheiro

Ponta Delgada, 15 de Junho de 2001

CONSTRUÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, S.A.
cada vez maior e mais sólida
CONSTRUÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, S.A.
Fages - Requião
4764 - 970 V.N. de Famalicão
cgasc@gabrielcouto.pt
www.gabrielcouto.pt
ISO 9001

Rui Camara Pestana

Sistema de Gestão da Qualidade: Instrumento de Gestão?

Na *"QUALITY Progress"* de Agosto último, Tony Wright escrevia: *"Um Sistema de Gestão da Qualidade não tem que ser maçador e difícil de gerir. Antes pode ser conciso, rápido de construir, fácil de administrar e surpreendentemente agradável de operar"*.

A **Qualidade** tornou-se um assunto corrente nos mais variados círculos empresariais, mas continua ser muito conotado com os sectores de actividade ligados à indústria (muito por "culpa" da terminologia utilizada na versão anterior das normas *ISO 9000*) e com uma imagem de burocracia.

A crescente terciarização da sociedade está hoje reflectida na nova norma – a sua versão *ISO 9000:2000*, que é cada vez mais uma base para a implementação de boas práticas de gestão, sem grandes complexidades e adaptada a uma sociedade empresarial com um papel crescente dos serviços.

A Qualidade no Turismo e a nova Norma

Por outro lado, o tema **Qualidade** começa a ser sensível a áreas típicas dos serviços, como é o caso do Turismo.

Veja-se o exemplo do recente fórum organizado pelo Conselho Sectorial do Turismo, para o qual foi eleito o tema da **Qualidade** com o objectivo de delinear estratégias que ponham este tópico no *"share of mind"* de um dos principais e mais potenciais sectores nacionais.

Quando temos, em Portugal, cerca de 2000 empresas com o seu Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) certificado segundo as normas *ISO 9000* temos, por outro lado, um sector como o turismo com um dos mais baixos índices de empresas certificadas.

As justificações são diversas. As mais relevantes referem o facto de se tratar de uma actividade de serviços, perante a qual o conceito de *"standards"* (associados às normas) não parece conjugar-se com a personalização associada aos serviços e, em particular, ao sector do Turismo.

Com a nova versão estas questões estão ultrapassadas, pelo menos no plano teórico, sendo de esperar que, depois de um primeiro ano de experiência, possa haver uma maior genera-lização na utilização da norma; tanto mais que agora se torna mais claro como a implementação de um SGQ e a respectiva certificação podem ser, acima de tudo, importantes instrumentos de gestão.

O papel dos Consultores

É aqui que julgo caber um papel decisivo aos consultores. Quando uma empresa procura consultores para a apoiarem num projecto daquele tipo, espera quase sempre ver resolvidos alguns problemas da sua organização ou do domínio da gestão.

No entanto as razões para os ditos problemas (por exº, baixa de produtividade, perda de quota de mercado) não estão normalmente formuladas nem mesmo, muitas vezes, percebidas.

A expectativa de que, com a ajuda dos consultores, os problemas fiquem resolvidos e de que a certificação seja a garantia da permanência da solução, deve ser esclarecida.

Aos consultores cabe, em primeiro lugar, entender as motivações do Cliente para a certificação e diagnosticar a situação, ajudando-o a identificar as metas e os caminhos para a resolução dos problemas. Só depois, e em função destes elementos, deve avançar para a definição e implementação do Sistema.

Assim, este e a respectiva certificação estarão em harmonia com os *"objectivos"* e com a estratégia da gestão da empresa.

Algumas
ex -

periências "traumatizantes", com processos de implementação pesados, de custos elevados e sem grandes resultados, levaram a que se levantassem dúvidas sobre as vantagens da certificação.

Pela nossa parte, tendo participado em diversos projectos com empresas dos mais variados sectores de actividade, podemos assegurar que o "problema" não está na norma, mas sim no modo como a empresa encara o projecto e na capacidade dos consultores em apoiar o seu desenvolvimento da forma mais conveniente.

Condições para o Sucesso

Em nossa opinião, são condições essenciais para o sucesso do projecto, i.e., para que o SGQ seja uma plataforma com ganhos em competitividade da empresa, que ele seja simples e ajustado às necessidades da gestão.

Por isso, e retomando a afirmação de Tony Wright, com a qual concordamos, acrescentamos que o SGQ deve ser ***"conciso, rápido de construir, fácil de administrar e surpreendentemente agradável de operar"***.

Acrescentaremos ainda que, quanto à rapidez na construção (concepção, desenho e implementação), essa pode depender bastante do estado de desenvolvimento e da organização da Empresa. Para algumas empresas, a construção do Sistema pode ser mais demorada mas, decerto que (se o trabalho for bem feito), os ganhos potenciais resultantes serão também maiores.

Para terminar, importa salientar a importância que a nova versão da norma veio dar à dinâmica da melhoria contínua, que coloca a Empresa certificada numa atitude que pode fazer da certificação não uma meta alcançada com muito suor, mas um ponto de partida para outras metas, rumo à excelência. Mas para isso, insisto, teremos que construir um Sistema que seja, no dia-a-dia, um verdadeiro instrumento de gestão.

Rui Camara Pestana
25º CFORN

UMA REVISTA PARA SÓCIOS E NÃO SÓCIOS

Sou dos que acredita que o "projecto AORN" pode ser um bom exemplo de **associação de utilidade pública**, se soubermos ser fiéis ao espírito e à letra dos nossos estatutos.

É claro que, numa vida cada vez mais agitada, não nos sobra muito tempo para nos dedicarmos a projectos deste tipo. No entanto, tendo-o acompanhado desde a fundação, tenho consciência de que criámos responsabilidades e expectativas, que nos obrigam a ir em frente.

Foi com estes pressupostos, que aceitei fazer parte dum pequeno núcleo que está disposto a ajudar o José Pires de Lima e o Manuel Lema Santos, os principais responsáveis pela maioria dos números anteriores, na definição e execução do projecto da revista como um previlegiado meio de comunicação entre nós.

Começámos por discutir o seu **interesse comercial**, como forma de podermos conseguir que a mesma fosse autofinanciada com patrocínios.

Esta discussão levantou uma outra que é a do **conteúdo da revista**, como forma de a tornar mais do que uma revista de recordações e histórias do nosso passado recente, incentivando a sua leitura a públicos mais alargados.

Quando discutimos os conteúdos, logo nos lembrámos dos **colaboradores** da revista, isto é, quem pode com os seus conhe-cimentos enriquecer os conteúdos.

Partindo destas três questões básicas para a realização da revista da AORN, este núcleo, constituído pelo José Pires de Lima, pelo Manuel Lema Santos, por mim próprio, pelo Casimiro Barreto e pelo Pedro Lemos, decidiu:

Primeiro Procurar entres os nossos, quem, com "paixão", encontra algum interesse comercial que justifique a publicidade nesta revista, das empresas de que são sócios, administradores ou quadros superiores.

É com grande satisfação que posso afirmar ter tido muito boa receptividade nos poucos contactos que fiz e que nos garantem os patrocínios para este número e já alguns para próximas edições.

Ainda como forma de apoios individuais, vamos lançar um **mailing** para conseguir que os que ainda não são sócios, e que provavelmente nunca o serão pelas mais diversas e compreensíveis razões, possam, através do pagamento de **uma assinatura anual**, manter contacto com a associação e desta forma colaborar nos seus objectivos.

Segundo Se é verdade que este projecto só se concretizará com a contribuição de todos, também sabemos que nem todos podem colaborar dando a seu contributo através de uma acção directa, mas podem natural-mente fazê-lo escrevendo ou disponibilizando artigos já publicados em revistas ou jornais, de interesse relevante.

De igual forma poderão colaborar, aceitando ser entrevistados sobre temas de interesse público.

Neste sentido, estamos a desenvolver contactos junto dos nossos melhores, sem prejuízo de todas as acções voluntaristas que se manifestem.

Terceiro Melhorar a qualidade gráfica e editorial da revista, aumentando o número de páginas, para permitir novos conteúdos. Definir um preço de capa. Nomear uma direcção, uma redacção e colaboradores permanentes que garantam os compro-missos com os patrocinadores que, sem prejuízo do seu alargamento a outros, muito gostaríamos que fossem encontrados entre os nossos.

Por fim, gostaria de dizer que, correndo o risco de me repetir, **o projecto AORN é um projecto transparente e aberto** a todos os que, conscientes de que já não temos muito tempo, acreditam que o seu contributo é útil para melhorar o desempenho da AORN em geral ou deste projecto da revista em particular.

Joaquim Moreira
25º CFORN

PS: Estão já confirmadas as colaboraçõe de: Rodrigues Maximiano, Marques Pinto, José Pires de Lima, Vasco Quevedo Pessanha, Manuel Torres, Jorge Miranda, Paulo Marques, Rui Camara Pestana, Caseiro Marques, José Luís Vilaça, Alípio Dias e Ernani Lopes.

PROJECTO CARAVELA 2000

ANTÓNIO CÂNDIDO ABRANTES MONTEIRO PEREIRA é licenciado em Engenharia Mecânica pelo IST e em Engenharia Naval pela UTL.

Cumpriu o serviço militar na Marinha como Engenheiro Maquinista Naval, de 1974 a 1977 – 25º CFORN, onde foi autorizado a frequentar o 1º curso de Engenharia Naval realizado em Portugal, criado conjuntamente pelo Reitor da UTL e pelo Chefe de Estado Maior da Armada.

Após o serviço militar, iniciou carreira no grupo RINAVE onde, desde 2000, é responsável pela área de investigação e desenvolvimento, de que se destaca o Projecto Caravela 2000.

***AORN:** Como nasceu o Projecto Caravela 2000?*

***AMP:** A ideia surgiu em fins de 1997 à equipa que tinha participado no desenvolvimento do projecto de um navio de investigação para os Açores – o "ARQUIPÉLAGO". Eu próprio e o Professor Mário Alves, oceanógrafo do IMAR–Açores, iniciamos a discussão do projecto definindo as principais características a que o mesmo deveria obedecer.*

Posteriormente alargou-se a discussão a outros colegas do IST da área da Robó-tica, o Professor António Pascoal, com quem já havia iniciado pela RINAVE um outro projecto com características próximas deste – O INFANTE – um submarino autónomo (AUV) com 5 m de comprimento, e ao estaleiro naval CONAFI, especializado na construção de navios em materiais compósitos sendo na altura responsável o colega e amigo Eng. Naval Teixeira de Melo (ex–Marinha).

Para a execução do projecto foi constituído um Consórcio liderado pela Sociedade de Classificação de Navios Portuguesa RINAVE e composto pela RINAVE, o IMAR(Instituto do Mar), o IST/ISR (IST / Instituto de Sistemas e Robótica) e pelo estaleiro CONAFI S.A..

***AORN:** Quem financiou o arranque e como serão suportados os custos totais do projecto?*

***AMP:** O projecto "CARAVELA 2000" foi submetido à apreciação de um júri internacional pela Agência de Inovação SA, em representação da entidade financiadora do programa PRAXIS XXI, a Fundação para a Ciência e Tecnologia.*

Foi aprovado para financiamento em Outubro de 1998 tendo posteriormente sido galardoado com a label EUREKA – 1850 e EUROMAR, atendendo ao seu mérito.

O financiamento assegurado pela Agência de Inovação foi de 288.000 contos para um custo total estimado de 490.000 contos. O diferencial é suportado por autofinanciamento dos membros do Consórcio e por patrocínios de empresas.

Para colaborar no desenvolvimento das aplicações do equipamento científico foram convidadas a integrar o projecto as empresas norueguesa SIMRAD e inglesa ST (System Technologies).

***AORN:** Pode fazer-nos uma descrição sucinta do projecto?*

***AMP:** O projecto "CARAVELA 2000" consiste no desenvolvimento e produção do protótipo de uma embarcação de investigação autónoma, não tripulada e com grande raio de acção, cuja operação é integralmente controlada por compu-tador através de um programa residente pré-definido, mas permitindo intervenção remota via satélite ou via rádio.*

O veículo, com 10 metros de compimento fora a fora, foi desenhado para poder suportar e operar em condições extremas de mar, estando equipado com diversos sensores oceanográficos padrão, sendo capaz de efectuar a grande maioria das operações de observação e monitorização geralmente efectuadas com navios de investigação oceanográfica, mas a custos bastante reduzidos quando comparados com idênticas missões realizadas a bordo daqueles.

Trata-se de uma metodologia inovadora de observação oceânica que alia aos méritos reconhecidos das campanhas oceanográficas um muito mais baixo custo de operação.

O desenho do casco foi meticulosamente estudado com vista a obter-se uma forma que assegurasse a menor resistência possível ao deslocamento e consequen-temente um menor custo de operação por milha percorrida.

Procurou-se também que a embarcação fosse o mais estável possível, sem grande balanço ou acelerações provocadas pela ondulação.

AORN: *Que tipo de energia utiliza para se mover e quais os equipamentos e sistemas de que dispõe?*

AMP: A propulsão é do tipo Diesel--eléctrica constando de dois grupos electrogéneos, com 35 KW cada, produtores de energia que é acumulada em vários grupos de baterias, de onde é distribuída aos vários sistemas assegurando todas as funções essenciais ao funcionamento da embarcação como propulsão, governo, sistemas auxiliares de comunicações, equipamento científico, etc.

O desenho de todos os sistemas foi planeado em redundância para uma maior fiabilidade de todo o conjunto de modo a que a falha de um componente ou sub-sistema não impeça a continuação da missão em condições de segurança.

Uma peça chave no desenvolvimento deste projecto consiste no sistema de anti-colisão que, em integração com o sistema de piloto automático, assegura uma navegação segura, respeitando todas as regras internacionais de navegação e comportando-se a embarcação como se fosse tripulada.

No Caravela, aplicaram-se sistemas electrónicos, equipamentos e sensores científicos cuja fiabilidade e funcionamento se encontra claramente aceite e demons-trada.

AORN: *...E a gestão prática de um tão arrojado quanto complexo projecto?*

AMP: Para cada sistema instalado a bordo do veículo, criou-se a possibilidade de este ser operado autonomamente com gestão assegurada pelo programa de controlo de missão, capaz de interagir a nível elevado com um operador remoto a partir de uma central de comando em terra ou a bordo de uma outra plataforma oceânica.

A execução das tarefas do veículo será coordenada através de um programa de controlo de missão, complementado por um canal de supervisão estabelecido por um operador remoto (via satélite ou rádio) e por um sistema de navegação anti-colisão/desvio de obstáculos instala-do a bordo que assegurará que o comportamento do veículo no mar será equivalente ao de uma embarcação tripulada, respeitando as regras interna-cionais de navegação.

A gestão automática dos seus recursos energéticos assegurará não só a deslocação do veículo de acordo com o plano de missão como permitirá o funcionamento de todos os equipamentos científicos instalados a bordo.

Os dados recolhidos, de acordo com esse mesmo plano de missão, serão pré--processados a bordo, e a informação enviada em tempo quasi-real para a interface de recepção, enquanto o *raw data* recolhido será arquivado a bordo para posterior processamento.

O Caravela representa uma nova ferramenta, substancialmente mais eco-nómica e eficaz quando comparado com os métodos actualmente utilizados para a observação regular do oceano. Será possível amostrar, de forma automática, regular e sistemática, grandes áreas do oceano sempre que o desejarmos. Além disso, a sua operação será bastante mais cómoda já que os utilizadores, não tendo que embarcar, poderão operá-la mesmo em situações de mau tempo, permanecendo confortavelmente no seu gabinete ou sala de controlo, recebendo a informação directamente via satélite ou indirectamente via internet a partir do local em que esteja instalada a interface de recepção.

AORN: *Que importância atribui ao "CARAVELA 2000", quer do ponto de vista económico quer do ponto de vista de prestígio internacional, para a equipa e também para Portugal?*

AMP: Não restam dúvidas que o conceito desenvolvido no veículo CARAVELA representa um novo standard como ferramenta de recolha de dados oceanográficos mas não só pois, a partir da plataforma base que constitui o casco e sistemas operados remotamente em segurança, podem desenvolver-se múl-tiplas aplicações, estando já em estudo uma aplicação como embarcação de vigilância costeira para um país estrangeiro.

O lançamento do “Caravela 2000” ao mar está previsto para o fim de Fevereiro de 2002, prevendo-se então um período de provas e medições de cerca de três meses, ao que se seguirá um conjunto de melhoramentos destinado a tornar a utilização do veículo mais fácil ou "amigável" para o operador remoto.

O desenvolvimento de um projecto desta envergadura, em Portugal e por portugueses, vem demonstrar que existe no País capacidade e inteligência para criar produtos de grande valor e encontrar soluções inovadoras para resolver problemas de âmbito universal, como é o caso desta CARAVELA – um autêntico "Vai-Vem oceânico" (SeaShuttle) – Uma CARAVELA ultramoderna que reinventa o conceito das Caravelas de 500.

Manuel Lema Santos
8º CEORN

TERRORISMO E DIREITOS FUNDAMENTAIS

Jorge Miranda
Professor da Faculdade de Direito de Lisboa
8º CEORN

1 – O terrorismo não é fenómeno só de agora. Tem havido surtos de terrorismo em certas épocas (como no final do século XIX, de origem anarquista) ou em certos países, recentemente (na Grã- -Bretanha, no País Basco ou na Rússia). Os atentados de 11 de Setembro último, apenas têm de singular os meios utili-zados, o número de vítimas e as suas repercussões globais.

Não é por acaso que os Códigos Penais prevêem e punem os crimes de organi-zação terrorista e de terrorismo. É o que faz, por exemplo, o Código Penal portu-guês, ao considerar, no seu artº 300º, grupos, organização ou associação terro-rista, todo o agrupamento de duas ou mais pessoas que, actuando concertada-mente, vise prejudicar a integridade ou a independência nacionais, impedir, alterar ou subverter o funcionamento das instituições do Estado, previstas na Constituição, forçar a autoridade pública a praticar um acto, a abster-se de o praticar ou a tolerar que se pratique, ou ainda intimidar certas pessoas, grupo de pessoas ou a população em geral, mediante prática de crimes:

a) Contra a vida, a integridade física ou a liberdade das pessoas;

b) Contra a segurança dos trans-portes e das comunicações, incluindo as telegráficas, telefóni-cas, de rádio ou de televisão;

c) De produção dolosa de perigo comum, através de incêndio, libertação de substâncias radio-activas ou de gases tóxicos ou asfixiantes, de inundação ou avalanche, desmoronamento de construção, contaminação de alimentos e águas destinadas a consumo humano ou difusão de doença, praga ou animal nocivos;

d) De sabotagem;

e) Que impliquem o emprego de energia nuclear, armas de fogo, substâncias ou engenhos explosivos, meios incendiários de qualquer natureza, encomendas ou cartas armadilhadas.

2 – Em face do terrorismo, quer de antes quer de agora, não têm faltado medidas específicas de prevenção, tais como:

– Controlos mais rigorosos de identificação das pessoas no acesso a serviços públicos, locais e meios de comunicação social, instalações industriais e insta-lações militares;

– Controlos mais rigorosos de aeroportos e fronteiras;

– Controlo de fabrico e de venda de armas;

– Vigilância especial de polícia sobre indivíduos com ante-cedentes criminais;

– Prolongamento da detenção de suspeitos;

– Restrições ao sigilo bancário.

E também se vão apertando os laços de cooperação judiciária e de cooperação policial entre os Estados. É o que já se verifica, em particular, entre a Espanha e a França por causa da ETA; e pretende-se mesmo criar uma espécie de "*mandado de captura europeu"* a nível das Comunidades Europeias, no âmbito daquilo a que se vem chamando *"um espaço de liberdade, justiça e segurança"*.

De resto, algumas destas medidas justificam-se tanto ou ainda mais como resposta ao narcotráfico, ao tráfico de armas para países africanos ou à *"lavagem de dinheiro"*, do que como resposta ao terrorismo – sendo seguro, por outro lado, que o próprio terrorismo está associado a formas, à primeira vista talvez estranhas a estes fenómenos, e tem de ser apercebido e combatido a uma escala mundial.

3 – Naturalmente, porém, tudo quanto se venha a fazer terá de obedecer aos princípios básicos do Estado de Direito, especialmente ao *princípio da proporcio-nalidade*. E se em situações extremas poderá ter de ser decretado *estado de emergência* ou de *sítio*, também terá de ser sempre à luz desse princípio que qualquer destes estados haverá de ser aplicado.

Causam, por isso, sérias preocupações algumas notícias ou sugestões que vêm aparecendo, apontando para medidas que ultrapassam os cânones de um Estado de Direito, como detenções ou prisões sem limites temporais ou sem assistência de advogado, escutas telefónicas ou buscas sem autorização judicial, discriminações em razão da nacionalidade, da raça ou da religião, expulsões e extradições sem as devidas garantias processuais, tribunais de excepção, substituição, nas ruas, das Forças Armadas pelas forças policiais. A segurança é o ambiente do Direito, mas nunca pode prevalecer sobre o próprio Direito.

O pior que poderia acontecer aos regimes liberais e pluralistas do Ocidente seria, a pretexto do terrorismo, afastarem-se dos grandes princípios jurídicos que tanto custou a conquistar e a sedimentar nas suas Constituições, nas suas leis e nas suas culturas cívicas. O pior que poderia acontecer seria, afinal, a pretexto do terrorismo, ficarem abalados os funda-mentos do Estado de Direito.

4 – O terrorismo, com a sua projecção

transnacional e as expressões horrendas que vem assumindo, torna ainda mais necessária e premente a entrada em funcionamento do Tribunal Penal Inter-nacional, criado pelo Estatuto de Roma de 1998.

Infelizmente, mais de três anos passados, continuam a faltar algumas ratificações para se chegar ao número de sessenta indispensável e, ao mesmo tempo, os Estados Unidos não só continuam a mostrarem-se contrários como até têm em apreciação, no Congresso, uma iniciativa legislativa, dita de *"protecção aos militares norte-americanos no estrangei-ro"* que prevê sanções contra os Estados que ratifiquem o Estatuto!

E, no entanto, os Estados Unidos – postos à prova pelos atentados de 11 de Setembro e que receberam tantas demonstrações de solidariedade de todos os continentes – deveriam ser os primeiros a compreender que sem a cooperação internacional nada é possível de sólido e duradoiro; que nenhum poder militar é suficiente para prevenir um terrorismo globalizado como o de hoje; que a justiça não pode equivaler a retaliação ou a justiça de vencedores, mas sim a justiça *"segundo o devido processo jurídico"*, tal como se pretende que o Tribunal Penal Interna-cional venha a realizar.

Por certo, o Tribunal Penal Internacional só tem jurisdição para o futuro e, portanto, não poderá nunca vir a ser ele a julgar os autores daqueles atentados. Mas a sua existência poderá contribuir, significativamente, para prevenir e combater ocorrências semelhantes, por-que o homicídio, no quadro de um ataque generalizado ou sistemático, integra-se, outrossim, na previsão de crimes contra a humanidade a que se refere o art.º 7º do Estatuto de Roma.

O terrorismo globalizado não diz respeito somente a este ou àquele Estado, por mais poderoso ou – simultaneamente – mais vulnerável que seja. Diz respeito a toda a comunidade internacional. Por isso, só pode ser vencido sem transi-gências com qualquer desrespeito ou degradação dos direitos fundamentais.

Os direitos fundamentais, ou são indivisíveis, ou não são direitos funda-mentais.

ESCOLA NAVAL - Jornadas do Mar 2002

"Pedro Nunes Novos Saberes na Rota do Futuro"

As "Jornadas do Mar", iniciativa da Escola Naval, têm como objectivo promover o estudo genérico dos Oceanos, destacando o seu papel no passado e no presente e perspectivando a sua utilização no futuro. As próximas realizar-se-ão em Novembro de 2002, com a designação ***"Pedro Nunes – Novos Saberes na Rota do Futuro"***.

No ano em que se comemora o V Centenário do nascimento de Pedro Nunes, o colóquio decorrerá sob a égide dessa figura ímpar do conhecimento português do século XVI e terá os seguintes objectivos:

a) Evocar a sua obra, a vocação humanista e o percurso como pedagogo e investigador numa Europa que despontava para a modernidade.

b) Promover o estudo e a reflexão sobre o Mar, o papel que desempenha na vida nacional e as suas potencialidades no contexto europeu, no espaço lusófono e no Mundo, enquanto "ideia global". Esta iniciativa, dirigida aos estudantes do Ensino Superior, pretende constituir um estímulo para a apresentação e discussão temática orientada, proporcionando a convivência entre os estudantes de diferentes instituições e personalidades ligadas às várias áreas em discussão.

Neste colóquio, têm cabimento todos os temas abrangidos pelos seguintes domínios do conhecimento:

– Da Matemática, das Ciências Naturais e da Engenharia

– Da Geografia e do Ambiente

– Da História e da Sociologia

– Da Economia e da Gestão

– Das Relações Internacionais, do Direito e da Estratégia

– Da Literatura e da Linguística.

Após idênticas realizações em 1998 e 2000, evocando Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral, com um êxito assinalável, as próximas jornadas do Mar que decorrerão na Escola Naval no ***período de 25 a 29 de Novembro de 2002***, serão certamente mais um marco de ligação da instituição naval à Universidade Civil.

O Regulamento e Programa detalhados destas jornadas estão disponíveis na Internet em:

www.escolanaval.pt/pedronunes/index
e-mail: pedronunes@escolanaval.pt.

OS ASTROLÁBIOS DE S. JULIÃO DA BARRA

José Picas do Vale
Especialista em História

O instrumento que faz e marca o engano e desengano histórico-imperial do Portugal renascentista é o MAR. Os Portugueses dos séculos XV e XVI realizam a metamorfose do impossível em possível, do desconhecido em conhecido, ao serem os primeiros a, sistematicamente, enfrentar e transformar o obstáculo de silêncio e medo que é o grande mar oceano em via de comunicação planetária, vencendo assim, metódica e processualmente, o essencial das barreiras que os grandes oceanos impunham aos Europeus do Outono da medievalidade[1].

É hoje pacificamente aceite que os Descobrimentos, entendidos como fenómeno de expansão da Europa, à escala planetária, verificado nos séculos XV e XVI, tiveram por plataforma uma dinâmica multicivilizacional *"onde cristandade europeia e civilizações judai-ca e islâmica, Portugal, Espanha e Itália se cruzam e tocam, fermentando o resto dos mundos do mundo"*[2].

Do que nos parece não poder subsistir qualquer dúvida é de que foram os Portugueses a assumir a vanguarda deste movimento, lançando-se com denodo numa empresa que se antevia gigantesca, superando medos inculcados pela fantástica geografia medieval e, sobre-tudo, procurando responder com acerto a todas as dificuldades técnicas e científicas que se lhes iam apresentando.

No domínio da náutica, os navegadores portugueses que iniciaram a exploração atlântica, e que até então se haviam regido apenas por roteiros e por um muito insipiente conjunto de regras/rotinas, em grande parte herdadas do Mediterrâneo, tiveram que fazer face a um conjunto de novos condicionalismos trazidos pela navegação oceânica.

No decurso da exploração da costa ocidental africana durante a primeira metade do século XV, os navegadores foram apreendendo de forma gradual o esquema de correntes e ventos dominantes. Como consequência ime-diata desse acréscimo empírico[3], cedo se dariam conta de que as correntes e ventos favoráveis à navegação para Sul constituíam grande obstáculo para as viagens de regresso a Portugal. A demanda de uma solução para o problema levou estes homens a engolfar os seus navios, contornando ventos e correntes desfavoráveis, sem qualquer espécie de referência costeira, até encontrarem condições favoráveis para a viagem no sentido Sul-Norte. Esta derrota, então designada por Volta da Guiné ou Volta da Mina, tornar-se-ía bem conhecida a partir do segundo quartel do século XV.

A aplicação do sistema tradicional de navegação por estima, que contemplava apenas os factores rumo e distância navegada, era manifestamente insufi-ciente face a esta novel realidade que obrigou ao desenvolvimento de métodos de orientação baseados no recurso a observações astronómicas. Este processo desenvolveu-se gradualmente:

I – Talvez na primeira metade do século XV, alguns pilotos começaram a interes-

sar-se pela observação da Estrela Polar sobre o horizonte – embora sem a avaliarem em graus e fracções, como depois se fez – verificando que ela diminuía à medida que navegavam para Sul *(testemunhos de Alvise da Cadamosto e de Pedro de Sintra)*[4];

II – Os pilotos procuraram localizar o ponto costeiro atingido ou fixar a posição do navio fora da vista de terra por comparação de alturas meridianas da Estrela Polar *(narrativa das viagens de Diogo Gomes)*;

III – Este último processo de fixar a posição no mar foi aperfeiçoado com o recurso à comparação de alturas de outras estrelas facilmente identificáveis e à de alturas da Polar tomadas em mais seis posições no seu círculo diurno, além das duas que correspondem às passagens meridianas;

IV – A comparação das alturas de estrelas conduziu naturalmente os pilotos à determinação de latitudes, depois de verificarem que a diferença destas coordenadas geográficas em dois lugares distintos era igual à diferença das alturas meridianas que neles tomavam à mesma estrela, ou também ao Sol, quando as duas alturas deste astro fossem consideradas no mesmo dia ou em dias não muito afastados;

V – A última fase foi a da determinação da latitude medindo a altura do Sol à sua passagem pelo meridiano do lugar e conhecendo a declinação solar na data da observação[5].

As mais antigas obras impressas que se conhecem, contendo as principais regras de navegação astronómica, são portuguesas e intitulam-se *Guia Náutico de Munique* (c. 1509) e *Guia Náutico de Évora* (1516). Estes textos tiveram, obviamente, grande repercussão não só em Portugal como na restante Europa[6], deles sendo transcritos e traduzidos, total ou parcialmente, os enunciados que indicavam as mais modernas informações sobre navegação astronómica, desta-cando-se, de entre esses elementos, o Regimento da Estrela do Norte e o Regimento da altura do Sol ao meio-dia com as respectivas tábuas de declinação solar ou pautas.

O Regimento da Estrela do Norte foi concebido, muito provavelmente, durante o terceiro quartel do século XV. O Regimento do Sol deverá ter sido formulado cerca de 1485, embora o recurso à observação de alturas do Sol viesse já da década de 70. Mais tardiamente surgirá o Regimento do Cruzeiro do Sul[7], teorizado como tentativa de solucionar o problema resultante do afundamento da estrela polar, aquando da passagem dos navios para o hemisfério Sul.

A determinação de latitudes no mar através do conhecimento da altura meridiana do Sol foi o método privi-legiado pelos homens do mar, disso sendo testemunho o enorme número de obser-vações registadas nos diários de bordo portugueses do século XVI e início do século XVII.

Como vimos anteriormente, a navegação astronómica baseava-se na medição de alturas, sobretudo meridianas, do Sol e de outras estrelas. Os primeiros instru-mentos utilizados para esse objectivo foram o quadrante e o astrolábio náutico, aos quais se juntou, um pouco mais tarde, a balestilha. Iremos apenas ocupar-nos do segundo, aquele que, de acordo com a leitura dos textos náuticos portugueses do século XVI, foi indubitavelmente o instrumento predilecto dos pilotos para as suas observações.

O astrolábio náutico foi criado pelos Portugueses em meados do século XV, tendo por base o astrolábio planisférico, cujas origens remontam à Grécia clássica do século III AC[8]. Os Árabes, que dele tiveram conhecimento através de traduções de textos gregos, desen-volveram-no brilhantemente durante os séculos VIII e IX, sendo também os responsáveis pela introdução do mesmo na Europa, através do sul de Espanha, durante o século XI. Documentos fidedignos testemunham que a utilização de astrolábios em Portugal remonta pelo menos ao século XI, pois o testamento do bispo D. Paterno revela que existiam dois desses instrumentos no seu acervo[9].

S. Julião I

S. Julião II

O astrolábio planisférico, fabricado normalmente em latão, era estrutu-ralmente constituído por um disco base, vários discos amovíveis, uma rede e uma alidade. Destinava-se a solucionar pro-blemas tais como saber a hora do dia, antever a hora de um nascer do Sol ou de um ocaso, localizar a posição de um determinado astro numa data específica, obter a altura de um edifício, etc...

Os primeiros astrolábios utilizados a bordo foram certamente muito seme-lhantes aos seus congéneres planis-féricos. Eram os chamados astrolábios de disco[10], fabricados em latão ou madeira. A sua utilização sistemática e o estreito contacto que certamente existia entre homens do mar e fabricantes de instrumentos, ditou uma transformação gradual do astrolábio, desprovendo-o de todas as peças dispensáveis à sua utilização para fins náuticos. O resultado foi um instrumento que consistia apenas num anel graduado, numa mediclina[11] e no anel de suspensão.

Várias foram as alterações estruturais efectuadas no sentido de melhor o adequar à utilização pretendida. O formato clássico de disco maciço deu lugar ao de um disco perfurado, dimi-nuindo-se assim o efeito do vento sobre o instrumento durante a sua utilização. Para se lhe conferir a robustez necessária para ser utilizado a bordo e um aumento de massa que melhorasse substancialmente a sua inércia, este tipo de instrumento passou a ser fundido numa liga de cobre muito próxima do latão, sendo deixado compacto o interior da extremidade inferior da roda e procedendo-se, simultaneamente, ao aumento da espes-sura da sua metade inferior. Parece-nos, no entanto, ser legítimo admitir que, em determinado momento, a utilização conjunta de astrolábios de madeira e de metal se tenha verificado. Sabe-se que Vasco da Gama transportou, em 1497, na sua viagem de descobrimento do caminho marítimo para a Índia, um astrolábio de madeira e vários de latão, e que Fernão de Magalhães, na primeira viagem de circum-navegação do globo, ter-se-á feito acompanhar por um astrolábio de madeira e seis de metal.

A mediclina rodava sobre o centro da circunferência e encontrava-se fixa por um perno que era travado na face posterior do instrumento[12]. De eixo tangencial ou radial, dispunha de duas pínulas perfuradas[13] que, nesta versão náutica do astrolábio, foram aproximadas entre si de modo a facilitar o enfiamento do astro observado.

A escala, gravada normalmente no bordo da metade superior da roda, foi inicialmente graduada para a obtenção de alturas – 0°-90°-0°. No século XVI, naquela que terá sido a mais importante das alterações introduzidas, os Portu-gueses inverteram a escala[14], colocando o 0° sob o anel de suspensão (90°-0°-90°), permitindo ao observador ler directa-mente o complemento da altura do astro, ou seja, a sua distância zenital. Retirou-se assim um dos passos anteriormente necessários ao cálculo da latitude, elimi-nando a necessidade de subtrair de 90° a altura observada.

Como se vê, durante cerca de um século e meio o astrolábio evoluiu de forma célere, pouco conservando do seu ante-cessor. Julgamos ser pertinente destacar o facto de as modificações nele intro-duzidas desde muito cedo terem sus-citado o interesse de estrangeiros, como se depreende por exemplo, de uma carta escrita em Veneza, no ano de 1517, por Alexandre Zorzi[15].

Mas, como era afinal utilizado o astrolábio náutico?

Numa pontaria feita a qualquer estrela de referência que não o Sol, o observador erguia o instrumento pelo anel de sus-pensão e rodava a alidade até conseguir o alinhamento visual do astro através dos orifícios das duas pínulas. O bico da alidade, que servia de ponteiro, indicava então na escala graduada o valor da altura ou da distância zenital obtida.

Nas observações do Sol, como é óbvio, não era possível fazer a mirada olhando directamente para o astro. Assim, o observador limitava-se a suspender o astrolábio de um dedo, rodando a medi-clina até que os raios solares, atraves-sando os orifícios das duas pínulas, projectassem um círculo de luz no convés do navio ou em qualquer outra superfície preparada para o efeito. Tal como no processo descrito anteriormente, a ponta da alidade indicaria na escala o valor medido.

Uma vez que os pilotos não dispunham de um relógio que lhes indicasse o meio--dia, eram forçados a iniciar a medição da altura do Sol antes de este atingir o seu zénite, considerando como valor pretendido o indicado pela mediclina uma vez alcançada a sua posição estacionária. Este movimento ascendente/descendente da mediclina, idêntico ao de um fiel de balança, originou a expressão *pesagem do Sol*, atribuída a este processo.

As principais reservas apontadas à utilização do astrolábio náutico resul-taram sobretudo das condições muitas vezes adversas sob as quais os pilotos tinham que operar a bordo: os balanços provocados pela ondulação, fortes ventos e/ou extrema nebulosidade. Algumas precauções eram aconselhadas, tais como efectuar as medições junto ao mastro grande do navio, onde os balanços se faziam sentir com menor intensidade, ou mesmo no porão se a pontaria pudesse ser feita através da escotilha. Quando as condições adversas persistiam durante algum tempo, os pilotos podiam sempre recorrer à navegação por *estima*. E faziam-no. De qualquer modo, saliente-se que os erros provocados por observações realizadas em condições precárias, na maioria das vezes, não preocupavam demasiadamente os pilotos, que sabiam poder corrigir as suas derrotas à primeira vista de terra. Aliás, em meados do século XVI, D. João de Castro provou que, mes-mo em caso de mar agitado, e uma vez tomadas as precauções básicas, nunca o erro de latitude daí resultante seria superior a dois graus.

A possibilidade de se verificarem erros provocados por defeito de fabrico do próprio instrumento, encontrava-se, pelo menos a partir de meados do século XVI, de algum modo acautelada. Os cons-trutores de instrumentos náuticos estavam sujeitos a exame prévio por parte de uma Junta presidida pelo Cosmógrafo--Mor, assistido por outros técnicos, antes de poderem iniciar formalmente a sua actividade. O *Regimento do Cosmógrafo Mor*, datado de 27 de Novembro de 1592, reitera a obrigatoriedade do procedi-mento e incumbe este alto funcionário de fiscalizar e aprovar previamente todos os instrumentos que se destinassem a ser utilizados a bordo. Este documento consagra igualmente a existência de penas para os fabricantes de instrumentos que não estivessem oficialmente apro-vados, e também para os que, embora autorizados a exercer o seu mister, não fizessem passar o seu trabalho pelo crivo examinador do

Cosmógrafo-Mor.

O astrolábio náutico seria utilizado por Portugueses e Espanhóis até ao início do século XVIII, demonstrando que a experiente utilização que dele faziam lhes era suficiente. *Os Ingleses, Holandeses e Franceses, chegando mais tarde aos oceanos do mundo eram de natureza mais experimental e introduziram novos métodos e instrumentos para ultrapassar a sua falta de experiência*[16]. De facto, as restantes nações europeias começaram ainda cedo a preterir o astrolábio a favor da balestilha e, mais tarde, do quadrante de Davis. No caso dos Holandeses, como exemplo, o fornecimento de astrolábios aos navios da V.O.C. (*Vereenigde Oost India Compagnie* – Companhia das Índias Orientais), terminou em 1670, argumentando-se que eram caros, pouco práticos e não tão precisos quanto a balestilha.

Hoje, dos setenta e oito astrolábios náuticos conhecidos, quinze são de origem ibérica[17] e vinte e nove são por-tugueses. A sua origem é identificável pela assinatura do fabricante, por marcas neles inscritas ou pelo facto de serem graduados para distâncias zenitais e não para alturas.

Os três últimos exemplares a serem trazidos ao nosso conhecimento foram recuperados por equipas de arqueologia subaquática do IPPAR/EXPO'98, ao largo de S. Julião da Barra – Lisboa, numa área com menos de 600 m^2.

Foram designados provisoriamente por *S. Julião da Barra I, S. Julião da Barra II e S. Julião da Barra III*[18].

O *São Julião da Barra I* encontra-se bastante danificado pela abrasão sofrida em contacto com as areias ao longo de vários séculos. Não possui anel de suspensão embora um dos pinos de fixação se mantenha no seu lugar. Possui ainda a alidade, já muito desgastada e sem qualquer uma das pínulas de pontaria.

Este instrumento apresenta a particula-ridade de conter três rebites aplicados na roda. Um situa-se no topo, ligeiramente à esquerda do raio superior, e os restantes no seu lado direito, no vértice exterior da face. Pela sua disposição, que se nos afigura perfeitamente aleatória, julgamos terem sido colocados pelo seu fabricante apenas com o intuito de cobrir simples poros de fundição.

A forma do seu lastro, ou seja, do seu intradorso inferior, é idêntica à de outros vinte e dois astrolábios náuticos conhecidos. Dezassete são portugueses, dois espanhóis e três de origem desconhecida. Não obstante, se nos centrarmos na análise das suas restantes características, este exemplar revela-se algo atípico. Os astrolábios que conhecemos com diâmetros entre 167 e 170 mm foram fabricados entre 1616 e 1648 mas apresentam pesos entre 2438 e 3082 g. Por outro lado, aqueles cujo peso se situa entre 1690 e 1945 g foram fabricados entre c. de 1550 e c. de 1600 (excepto um exemplar fran-cês datado de 1632), mas têm entre 175 e 192 mm de diâmetro, assim como uma estética completamente diversa da do exemplar em apreço.

Não são visíveis quaisquer marcas, escalas ou nomes. Ainda assim, levados apenas pelo aspecto estilístico do instrumento, pensamos dever tratar-se de uma peça fabricada entre o último quartel do século XVI e o primeiro quartel do séc. XVII.

O *São Julião da Barra II* está, de igual modo, muito danificado pela abrasão sofrida. Não dispõe de anel de suspensão e apenas a placa central da alidade subsistiu, entre o seu eixo de fixação e a roda. A alidade ter-se-á perdido já em submersão uma vez que, nas fotografias obtidas imediatamente após a recupe-ração do astrolábio, era ainda visível, sobre as concreções existentes no lastro, a marca deixada

S. Julião III

S. Julião III (vista lateral)

por meia mediclina.

Os trabalhos de limpeza e estabilização deste exemplar, trouxeram à superfície um conjunto de pormenores de extraordinária importância para a determinação das suas origem e data de fabrico. De facto, na face dos dois quadrantes supe-riores podemos constatar a existência de uma escala graduada para obtenção de distâncias zenitais, o que desde logo, indicia uma origem de fabrico portugue-sa. Refira-se a título complementar que, de todos os astrolábios náuticos com este tipo específico de graduação, o *S.J.B. II* é apenas o quarto que conhecemos apresentando as punções dos 5° e das dezenas de graus no mesmo plano da escala e não em planos intercalados[19].

Sob o eixo de fixação da alidade podem distinguir-se as linhas de afinação da roda, partindo em direcção a cada um dos quatro raios.

Os raios longitudinais e o raio superior alargam na ligação com a roda, con-figurando uma moldura de desenho idêntico ao de outros dezanove astrolá-bios náuticos, fabricados entre 1540 e 1650[20]. Um tão largo intervalo temporal permite-nos afirmar que, embora esteja-mos perante uma preocupação estilística, o pormenor em análise não consubstancia qualquer moda atribuível a um período específico.

O raio inferior abre-se em semi-círculo até à roda, formando o lastro do instrumento[21]. Sobre esse semi-círculo podemos descortinar parte de uma circunferência. Trata-se de um motivo muito característico observável em catorze outros exemplares[22].

Um outro pormenor bastante curioso, detectado após a limpeza do São Julião da Barra II, é o da existência de um corte que secciona em diagonal o arco inferior direito. Parece-nos apresentar um traço demasiado regular para poder ter sido provocado por uma pressão externa que tivesse conduzido à fractura. Salvo melhor opinião e até terem sido efec-tuadas as necessárias análises metalográ-ficas, a hipótese que nos parece mais credível é a de se tratar de uma falha no enchimento do molde. Se, por verificação de alguma circunstância anómala, o percurso descendente do metal liquefeito no interior do molde tiver sido parcial-mente interrompido, os dois extremos do circuito ter-se-ão encontrado a tempera-turas distintas o que, em consequência, terá impossibilitado a sua mistura no momento da junção, embora, em situa-ções desta natureza, as duas superfícies se moldem recíprocamente deixando entre sí apenas uma fissura.

Este astrolábio encontrava-se a cerca de 7,5 m do *São Julião da Barra III* e no mesmo contexto arqueológico[23]. Não sendo possível datá-lo por referência epigráfica nem estabelecer uma correla-ção segura entre os dois instrumentos, julgamos não ser de excluir a possibili-dade de terem pertencido ambos à palamenta de um mesmo navio, o que nos indicaria uma data de fabrico certamente entre o último quartel do séc. XVI e os primeiros anos do séc. XVII[24].

O *S.J.B. III* é um magnífico exemplar datado de 1605. O seu perfeito estado de conservação deve-se, certamente, ao facto de este astrolábio ter permanecido durante séculos junto de um canhão de ferro, beneficiando assim de forte pro-tecção catódica contra a corrosão[25], de se encontrar coberto por uma laje de grandes dimensões que terá minimizado os efeitos nocivos do contacto com a areia.

A letra *"G"*, gravada na extremidade inferior da face, é tida como a marca do fabricante de instrumentos náuticos Francisco de Goes[26], a quem são atribuídos outros quatro astrolábios conhecidos: *Atocha III* – 1605; *Florença* – 1608; *Santa Escolástica* – 1624 e *Concepción C* – 1632.

Os raios longitudinais e superior, em cruzeta simples, unem-se de forma linear, isto é, sem qualquer espécie de moldura, ao intradorso composto por arcos concêntricos. O raio inferior abre-se em semicírculo até à roda e é nessa superfície que podemos distinguir a data de 1605, enquadrada por quatro estrelas de seis pontas, idênticas às observáveis no *Atocha III*[27], igualmente datado de 1605.

A mediclina, com ponteiros decorados por dentículos bastante acentuados, é fixa por um pino de rosca que, por sua vez, se encontra trancado por uma porca de borboleta. As suas características especí-ficas inserem-se dentro dos parâmetros habituais para a época, embora as duas pínulas, perfuradas para observações solares, se encontrem um pouco mais afastadas entre si do que a distância média verificada noutros exemplares des-te período, que é de 60 mm.

O anel de suspensão assenta num curioso duplo sistema basculante de eixos ortogonais. Observável em exemplares fabricados entre 1563 e 1648, este processo terá sido desenvolvido de modo a permitir uma maior flexibilidade do conjunto, assegurando assim alguma autonomia da roda face a pequenas oscilações verificadas durante a sua utilização.

A sua escala, puncionada nos dois quadrantes superiores, encontra-se gra-duada para medição de distâncias zenitais. O ponto correspondente aos 0° encontra-se marcado com um *"I"*, no que não é exemplo único deste período[28].

A descoberta do *S.J.B. III* constitui uma extraordinária contribuição para o estudo do desenvolvimento deste tipo de instrumentos. Não porque este astrolábio náutico, em si, apresente qualquer pormenor que possamos classificar de revolucionário, mas porque, com a sua recuperação, se obteve a possibilidade de comparar dois exemplares fabricados no mesmo ano e pelo mesmo autor.

(...) y lo que saben lo deven a los Portugueses, que los an instruydo, y sacado a navegar en alta Mar y en Provincias remotas: A los quales porque concluyamos, tambien les deve no solo España pero toda la Europa la reductiõ del Astrolabio, de que usaron siempre los Antiguos, para conocer el movimiento delas estrellas: al uso y arte del navegar, que a sido una invenciõ tal, qual los efectos, que de elle se han seguido; testifican. Conforme a lo qual sacaron tambien las cartas de marear para descubrir la latitud de los lugares de que oy usan los navegantes, cosa de grande ingenio con el qual si como hallaron el modo de sacar la latitud[29].

(...) no qual se aventuram habitualmente os Portugueses, como gente que tem mais informações de navegar que quantas nações há no mundo[30].

Bastante é para nós que a metade oculta do globo esteja a ser trazida à luz e os Portugueses cheguem cada dia mais e mais longe além do equador. Assim, praias desconhecidas em breve se tornarão acessíveis; pois um emulando outro

lançam-se em labores e perigos tremendos[31].

Cierto es haber sido los Portugueses los primeros que esta manera de navegar (que ahora usamos, por el altura del Sol) hallaran y usaran; y dellos los españoles la tomamos, no se los quite su merecimiento, antes les demos las gracias, y porque Cristóbal Colon y su hermano Bartolomé Colon en aqueles tiempos vivian en Portugal allende de lo que elles sabian de teoria e experiencia de navigacion, en Portugal se devieran en esta facultad de perfeccionar[32].

BIBLIOGRAFIA

***ALBUQUERQUE**, Luis de, As Navegações e a sua Projecção na Ciência e na Cultura, Gradiva, s.l., 1987.*

Id., Ciência e Experiência nos Descobrimentos Portugueses, I.C.L.P., s.l., 1983.

Id., Curso de História da Náutica, Liv. Almedina, Coimbra, 1972.

Id., O Primeiro Guia Náutico Português e o Problema das Latitudes na Marinha dos Séculos XV e XVI, Sep. Rev. Universidade de Coimbra - Vol.19, Coimbra, 1960.

***BARRETO**, Luís Filipe, Os Descobrimentos e a Ordem do Saber, Gradiva, s.l., 1987.*

***BRUYNS**, W. F. J. Mörzer, The Cross Staff, Walburg Instituut, s.l., s.d..*

Id., Elements of Navigation, Mariner's Museum, Newport, 1996.

***DESTOMBES**, Marcel, Deux Astrolabes Nautiques Inédites de J. et A. de Goes, Lisbonne, 1608,1648, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Série Separatas - Nº32, Coimbra, 1969.*

***ESTÁCIO DOS REIS**, Com. A., Duas Notas Sobre Astrolábios, Instituto de Investigação Científica e Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, Série Separatas, Nº 170, Lisboa, 1985.*

***FONTOURA DA COSTA**, A., A Marinharia dos Descobrimentos, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 1983.*

***FRANCO**, Salvador Garcia, Catalogo Critico de Astrolabios Existentes en España, Instituto Historico de Marina, Madrid, 1945.*

***GUEDES**, Com. Max Justo, "Àcerca de Alguns Instrumentos Náuticos (Inclusive Dois Astrolábios) Recuperados no Naufrágio do Sacramento (1668) na Bahia", Separata da Revista da Universidade de Coimbra, Vol. XXVIII, Coimbra, 1980, pp. 283-300.*

***PEREIRA DA SILVA**, Luciano, Obras Completas, Vol.III, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1946.*

***SOUSA VITERBO**, F. M., Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII, Parte I, Academia Real das Ciências, Lisboa, 1900.*

***STIMSON**, Alan, The Mariner Astrolabe, HES, Utrecht, 1988.*

***TEIXEIRA DA MOTA**, Alm. A., Os Regimentos do Cosmógrafo-Mor de 1559 e 1592 e as Origens do Ensino Náutico em Portugal, Junta de Investigações do Ultramar, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Secção de Lisboa, Nº LI, Lisboa, 1969.*

***WATERS**, D. W., The Sea or Mariner's Astrolabe, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, Secção de Coimbra - Nº 15, Coimbra, 1966.*

Notas

[1] Luís Filipe Barreto, Os Descobrimentos e a Ordem do Saber - Uma análise sociocultural, Lisboa, Gradiva, 1987, p.10.

[2] id., ibid., p.11.

[3] O conceito de experiência aplicado à náutica do século XV, deve ser entendido como resultante de mera observação e consequente tentativa de interpretação, nela não havendo lugar à experimentação.

[4] Por princípio, calcular a latitude através da altura da Estrela Polar não era complicado, pois este astro situa-se quase directamente sobre o Polo Norte. Assim, a latitude em que se situa o observador é quase correspondente à altura daquela estrela.

[5] Faseamento proposto pelo Professor Luís de Albuquerque, Curso de História da Náutica, Coimbra, Livraria Almedina,1972, pp. 36 a 39.

[6] Espanha - Enciso, Faleiro, Medina e Cortes; e daí a França - Jean Santogeais; e a Inglaterra - Barlow.

[7] Descrito no Livro de Marinharia de João de Lisboa. Julga-se não ter obtido grande aceitação por parte dos pilotos pois a distância polar da estrela de referência dessa constelação - a crucis - era bastante significativa, dando azo a grandes erros de cálculo.

[8] Não obstante, e para além das teorizações que sobre ele foram sendo feitas, as primeiras descrições deste tipo de instrumento surgiram apenas no século VII.

[9] Luís de Albuquerque, op. cit., pp. 181 e 182.

[10] Vd. , Astrolábio marítimo desenhado pelo cartógrafo Diogo Ribeiro nos seus dois planisférios de 1529.

[11] Também designada por alidade.

[12] Ainda no século XV, a fixação do eixo foi feita por um pino que, pela sua configuração, seria designado por cavalo. Mais tarde, e definitivamente, a fixação passou a ser efectuada por uma "porca de orelhas" ou borboleta.

[13] O diâmetro dos orifícios diferia consoante o astrolábio se destinasse especificamente a observações do Sol ou de outras estrelas. No primeiro caso, os orifícios eram bastante mais pequenos. O abandono do recurso a pínulas perfuradas para observações não solares, verificado durante o século XVI, poderá estar relacionado com a preferência dada à balestilha para este efeito específico.

[14] Vd. Rodrigo Çamorano, Compendio del Arte de Navegar, Sevilha, p.28.

[15] Vd. Leite de Faria, Francisco et Teixeira da Mota, A., Novidades Náuticas e Ultramarinas Numa Informação Dada em Veneza em 1517, Junta de Investigações Científicas do Ultramar, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, Secção de Lisboa, Nº XCIX, Lisboa, 1977, pp. 16 a 25.

Neste documento podemos encontrar a mais antiga das representações de um astrolábio náutico, até hoje conhecida.

[16] Alan Stimson, The Mariner Astrolabe, H&S, Utrecht, 1988, p.42. (Reportando-se a Max Justo Guedes - Vd. Bibliografia).

[17] O seu estado estrutural e/ou a ausência de marcas não permite determinar com exactidão se a sua origem de fabrico é portuguesa ou espanhola.

[18] Aos astrolábios náuticos hoje conhecidos foi atribuído o nome do seu fabricante, do local do achamento, do navio em que se encontravam ou do local em que se encontram expostos.

[19] Os outros três exemplares a que nos referimos são portugueses e designados por Dundee, Aveiro e Atocha I, datáveis de 1555, 1575 e c. 1600, respectivamente.

[20] Dezasseis deles são portugueses.

[21] Utilizando o mesmo desenho de lastro conhecem-se vinte e três exemplares. Dezassete são portugueses, dois espanhóis e os restantes quatro de origem desconhecida.

[22] Doze portugueses e dois espanhóis.

[23] Vd. Artigo específico neste catálogo.

[24] Em relação ao número de astrolábios existentes a bordo de um navio, as prospecções efectuadas no âmbito de actividades subaquáticas - responsáveis pela maior parte das recuperações efectuadas - têm-nos revelado dados importantes: Os trabalhos efectuados por caçadores de tesouros nos destroços da Nuestra Señora de Atocha, naufragada ao largo da Florida em 1622, resultaram na obtenção de cinco exemplares (quatro desses astrolábios náuticos são de fabrico português. Dois deles, o Atocha III e o Atocha IV fazem parte da colecção existente no Museu de Marinha, Lisboa - a maior colecção no mundo, reunindo seis astrolábios náuticos e dois planisféricos); a intervenção, esta sim, da arqueologia subaquática, no V.O.C. Batavia, naufragado em Morning Reef - Houtmans Abrolhos, em 04 de Junho de 1629, quatro exemplares (um deles, de fabrico português); na Nuestra Señora de la Concepción, naufragada nos Baixos da Prata, a norte da República Dominicana, em 1641, três exemplares (todos de fabrico português), recuperados por caçadores de tesouros; e num dos navios que integrava a frota que se perdeu em Padre Island, na costa do Texas, em 1554, três exemplares (dois de fabrico português e um outro de fabrico, provavelmente, espanhol), também estes resultantes da intervenção de caçadores de tesouros.

[25] Foram encontrados a apenas 32,5 cm de distância. Note-se a fina camada de óxidos de ferro existente na sua face posterior.

[26] Família portuguesa de fabricantes de instrumentos náuticos, da qual se conhecem referências específicas a Francisco de Goes (Doc. de 1587), Agostinho de Goes Raposo (Doc. de 1630) e João de Goes (Doc. de 1658).

Vd. Sousa Viterbo, Trabalhos Náuticos dos Portugueses nos Séculos XVI e XVII, Parte I, Academia Real das Ciências Lisboa, 1988 (?), pp. (?).

Conhece-se ainda um Manuel de Goes, autor de lições de Astronomia em 1582, que poderá ter pertencido a esta família.

[27] Colecção existente no Museu de Marinha - Lisboa.

[28] Dos dez exemplares que se conhecem com esta característica, nove são datados do primeiro quartel do século XVII.

[29] Thome Cano, Arte Para Fabricar, Fortificar Y Aparejar Naos, (Diálogo I), Sevilha, Casa de Luís Estupiñam, 1611, p.6.

[30] Joseph de Acosta, Historia Natural Y Moral de las Índias, 1590, México, Ed. O'Gorman, Liv.I, Cap.5, pp.50-51. Citado por Luís Filipe Barreto in op. Cit..

[31] D. Pietro Martire d'Anghierra, Obra não especificada, 1493. Citado por Daniel J. Boorstin, Os Descobridores, Lisboa, Círculo de Leitores, s.d., p.141.

[32] Bartolomeu de las Casas, História de las Índias, Livro I, Cap. XIX.

José Picas do Vale
CFORN 01/1989

Visita e divulga a nossa homepage na Internet:
http://www.terravista.pt/baiagatas/2176

Mantém actualizado o teu e-mail e utiliza o da AORN para comunicares connosco:
aorn95@mail.telepac.pt

A LINHA DO CACHEU - Parte I

Elísio Alfredo Pires Carmona

"(...) Só quem lá esteve é que sabe do que é que estou a falar..."

Ora, estou a falar do texto do José Manuel da Costa Bual na nossa penúltima Revista. Estou a falar da Linha do Cacheu: linha de carris feitos de água barrenta pelos quais transitavam, uma vez por mês, comboios que tinham por locomotivas LDM´s e Batelões em vez de Vagões. Aliás como a Linha de Catió ou a Linha de Bebanda, permita-se-me a redundância.

Sei do que fala. Porque também por lá passei. Porque também vivi as mesmas emoções...

Penso que tem razão de ser a sugestão deixada na última AG: o nosso testemunho alimentará a nossa Revista e contribuirá também, sem constrangimentos, para ajudar a fazer a história. A tarefa que me proponho é a de contar, rebuscando do fundo do meu baú, (já ouvi isto num sítio qualquer) memórias que, curiosamente, permanecendo tão vivas me dão a sensação, ao recordá-las, de que estão a acontecer. De resto, como transparece cristalinamente do trabalho do Costa Bual. Mesmo tendo passado 29 ou 30 anos...

A Linha do Cacheu começava, como todas as Linhas, em Bissau. Justamente na Ponte Cais. Era de lá que saíam as LDM´s, normalmente duas, por vezes três, Geba abaixo, rumo a Vila Cacheu. Mas o comboio, esse, só se constituía e assumia verdadeiramente a sua pomposa designação naquela localidade. Na qual se concentravam os Batelões a escoltar. O comandante, nós, seguíamos, normalmente, por via aérea, no pequeno Rallye – a nossa avionete.

Esta linha tinha, por assim dizer, um Ramal: o de Bissun. No regresso de Farim as lanchas aguardavam, na passagem de São Vicente – onde a estrada de Bissau, João Landim, Bula, Ingoré se interrompia, cortada pelo magnífico Cacheu – pela chegada de novos batelões. Fundeavam, durante o dia, no meio do rio; amarravam--se ao tarrafo durante a noite, dissolvidas na penumbra, por mor das coisas.

As LDM's eram, se houver alguém que não saiba, modestas lanchas de desembarque, armadas com uma Oerlikon (já não me recordo se se escreve assim) e duas MG42 à proa, uma em cada um dos bordos, e com uma equipagem constituída por um Cabo Manobra – o Patrão da lancha – um Telegrafista, dois Fogueiros e dois Artilheiros. Nos comboios, a tri-pulação era reforçada com meia secção de fuzileiros – mais seis elementos. Os comandantes destas tremendas flo-tilhas – os Nimitzes, os Yamamotos, os..., éramos nós, mais a dar, algumas vezes, para Lafites, Drakes,... como se verá ao longo destas estórias. Ah!, e faziam-se bons petiscos a bordo, que metiam, algumas vezes, ostras fresquinhas pesca-das, nomeadamente, no Rio Grande de São Domingos, mas também, no sul, no próprio Cobade.

Feita esta introdução, porque sobre o resto já contou, e bem, o Bual, passarei às peripécias vividas lá p´rós lados do Cacheu.

O CALADO

O Calado era o patrão duma das LDM's , no ano de 1971. Foi com o Calado que fiz o meu primeiro comboio, em Fevereiro.

Deveria ter ido em Janeiro, com o Januário, para aprender o caminho, como era costume. Mas, numa partida (brin-cadeira) de "basquetebol", num dos dias anteriores, no terreiro sobranceiro às nossas instalações, nas INAB, onde havia umas tabelas e umas marcações meio sumidas no alcatrão, atropelado pelo Benjamim, dei cabo do braço. Infeliz-mente, nesse comboio, o Januário, à pesca com granada, em Ganturé, ficou marcado pela explosão daquela em que tinha agarrado: granada de armadilha, explodiu logo que abriu a mão...

Mas voltando ao comboio, vale dizer que a subida até Farim decorreu sem história. Apenas os olhos se arregalaram perante

tamanho desconhecido, tanta grandeza. Aquele Tarrafo, alicerces mergulhados na água, na maré cheia, aquele Verde imenso, o Passaredo... e os pontos de referência que íamos guardando intuitivamente sem esforço: a foz do Rio Grande de São Domingos e mais acima a do Cabói, Jolmete, São Vicente – o rio a es-treitar – a foz do Armada, as clareiras de Barro e de Maca e, finalmente, a 1ª estação, Ganturé, já ao fim do dia, e onde, por esta razão, costumávamos pernoitar.

Na manhã seguinte, com o dia a clarear, fazíamo-nos rumo a Farim, com os mesmos cuidados, a mesma atenção e o mesmo deslumbramento, deixando suces-sivamente para trás as clareiras do Sambuiá e do Tancroal, Binta e, por fim, FARIM.

Em Farim, o rio era curiosamente largo. Para lá do mais a cidade tinha outras duas curiosidades: uma magnífica piscina, com café e esplanada, e a Geninha, a filha do Madeireiro mais representativo, cortejada por levadas de furriéis, alferes e até alguns distintos Tenentes da Marinha. O jantar, na primeira noite, era em casa dela. Pela minha banda ainda lá comi um à boleia do Sousa Dias.

(Já agora, os nomes, nestas minhas crónicas (?), só por casualidade é que têm representação real...)

À Geninha vi-a mais uma vez, em Bissáu, pelo Carnaval de 72. Acho que se tinha cansado de Farim. Acompanhava o Varela, noite alta, à procura de um casaco, salvo erro, que por certo não lhe serviria para nada, já que fazia quase dois de mim em altura. Estremunhados, com o barulho, viemos dois à porta: eu e o Abreu, por sinal ambos em trajes tão menores que nos pareceu ridículo pedirem-nos, àquela hora, um casaco.

Estávamos, se a memória não me atraiçoa, uns dez dias em Farim. Dias que davam para conversar, muito, para ler, muito, para bons petiscos bem regados a vinho misturado com cerveja, refrescada com umas pedras de gelo retiradas do frigorífico, ou arca congeladora, ou lá o que era aquilo, que havia a bordo e funcionava a petróleo, para tomar banho no rio e fazer umas piruetas com o Zebro II. A nossa comida, a dos fuzileiros, era normalmente guardada em arcas térmicas onde a carne era congelada em gelo bem atacado. Íamos comendo por cima.

Ah!, e jantávamos cedo, por volta das 18 horas, aproveitando os últimos fulgores do dia.

As noites... As noites, em Fevereiro, eram bem agradáveis. Não fossem as melgas, que descobriam o mais ínfimo dos buraquitos no mosquiteiro para entrar sem cerimónia a perguntar insistentemente "precisas de mim, precisas de mim..." e ainda agora dormiríamos a sono solto...

Mas então, e o Calado?

O Calado só aparece, permita-se-me a repetição, no Ramal de Bissún.

Um dia de espera em São Vicente, pelos batelões, passada a carga dos batelões para as lanchas, na ocasião apenas duas, lá fomos nós Armada adentro. Verdade se diga que a fama do rio, a sua estreiteza e as curvas muito arrematadas e "sem inclinação", não davam motivos para grandes confianças. A atenção redobrava: um dos artilheiros no "canhão", outro artilheiro e um dos fogueiros nas MG's, dois fuzileiros no tejadilho da casa do leme com a "basuca", o telegrafista no rádio e nós, os restantes, todos o mais compostos que era possível. Na altura, era-nos dado ver, ainda, a vegetação das margens calcinada pelo muito fogo com que tinha sido massacrada em tempos anteriores. E uma ou outra clareira, vegetação esfuziante lá ao fundo, com um ou outro crocodilo aquecendo-se ao sol.

Bissún não tinha Porto, nem Ponte Cais – aquelas docas feitas de cibos, mergulhados no leito lodoso e pranchas de madeira pregadas com cavilhas. As lan-chas abicavam na margem, baixavam a Porta e a carga era descarregada pela população para as Berliet do exército. Nunca saí da lancha para ver a aldeia ou o aquartelamento: nunca tive curiosidade para tanto, nem sei se algum dos nossos camaradas a terá tido.

Pois foi na abicagem que apareceu o Calado. Tão Calado tinha andado antes que mal tinha dado por ele. "Ó sr. Tenente, como é que quer que eu abique?" Acho que nem ouvi bem. "Ó sr. Tenente, desculpe lá, mas como é que quer que eu abique?" Acordei surpreendido pela pergunta e recordo-me de ter dito mais ou menos isto, de rajada: "Ó Calado, não sei, disso sabe você, faça o melhor que souber, se houver problemas cá estarei para assumir as minhas responsabilidades, mas faça o melhor que souber". E abicou.

Aproximava-se, entretanto, a outra lancha, pilotada pelo Popeye – enorme, espadaúdo, barbudo e cachimbudo como a conhecida figura, dado à boa pinga e ao mulherio, mas ainda periquito nas lides da governação das LDM's. E o Calado voltou a interpelar-me, agora com um pedido bem mais lógico: "Ó sr. Tenente, o meu camarada ainda é novo nestas andanças, agradeço-lhe que lhe diga que abique a estibordo (bom, por baixo...); não terá problemas". E não teve.

Sentado à mesa, instalada entre a cabine e a oerlikon, enquanto assistia à descarga, o Calado arranjou coragem para me dizer "Ó sr. Tenente, desculpe lá a minha pergunta de há bocado, mas há comboios em que os seus camaradas nos dizem como querem que manobremos..."

Comprometo-me, longa que vai esta lenga-lenga, a contar nas próximas estórias a importância que o Calado teve, pelo senso e sabedoria – e muita era – para o sucesso dos meus comboios.

Presto-lhe a minha homenagem, ao Popeye – nunca lhe conheci outro nome – ao Teixeira e a todos os outros com quem percorri os principais cursos da Guiné durante os 21 meses da minha comissão.

Elísio Alfredo Pires Carmona
15.º CFORN

(Continua)

António Rodrigues Maximiano

Parar para pensar —Reflexões

O discurso da segurança, o discurso securitário que, pode dizer-se, foi apanágio das chamadas correntes políticas de direita não é mais, na modernidade, o discurso do autoritarismo como perversão do conceito de autoridade.

Incorporado pelo pensamento democrático, o discurso da segurança é, hoje, num estado de direito democrático, como o nosso, o discurso da garantia do exercício dos direitos fundamentais dos cidadãos.

A segurança não se contrapõe à liberdade. Hoje, ela constitui uma das várias e complexas vertentes em que se con-substancia a qualidade de vida dos cidadãos.

A segurança é condição do exercício da liberdade.

Por isso que, quer os regimes, quer os sistemas políticos e normativos, procuram elevados níveis de eficácia na actuação das chamadas forças de segurança, em ordem ao respeito e à defesa dos direitos fundamentais dos cidadãos, daqui decorrendo que, se esses direitos são a razão de ser da actuação policial, eles são também o limite à actuação policial.

Em democracia, das polícias exige-se eficácia mas esta tem por limite os direitos fundamentais dos cidadãos. A eficácia cede perante o respeito pelos direitos humanos.

Como escreveu José Luís Muntaner[1], *a polícia de um país é o verdadeiro termómetro da sensibilidade e do respeito de uma comunidade pelos direitos humanos*.

Na sua intervenção, num seminário internacional, realizado pela IGAI em 1998, sob o título *"DIREITOS HUMANOS E EFICÁCIA POLICIAL"*, o então Procurador-Geral da República Portuguesa, José Narciso da Cunha Rodrigues, na sua comunicação intitulada *"PARA UM NOVO CONCEITO DE POLÍCIA"*, escrevia[2]: *"A noção de polícia está em estreita ligação com o problema da liberdade e da segurança. A liberdade é um dom ligado à natureza do homem"*.

E transcrevia, citando Tocqueville: *"Quem procura na liberdade outra coisa para além dela"* – diz Tocqueville – *"nasceu para servir"*.

Aquele ilustre magistrado, já no final da sua conferência, escrevendo sobre *"Uma polícia para o futuro"*, assinalava o papel da polícia na perspectiva do amanhã da seguinte forma[3]: *"Assumir-se-á como instrumento de realização da justiça, consciencializando que tão importante como capturar o delinquente é capturar a verdade dos factos"*.

É este o papel da polícia, num mundo em que, paradoxalmente, todas as venturas e calamidades parecem prováveis.

É um papel a que não falta ambição mas também realismo. Porque, como disse Morin, *"não vamos eliminar a incerteza e a álea, vamos aprender a melhor trabalhar e jogar com elas. Nem nos tornaremos subitamente sábios. Temos que aprender a negociar com a nossa loucura para que nos perserve das formas atrozes e massacrantes"*[4].

11 de Setembro de 2001.

É preciso parar para pensar.

Reflectir.

Dois aviões comerciais de uma companhia norte-americana pulverizaram as torres gémeas de Nova Iorque. Este passou a ser o facto, face à acção sistemática dos *"media"* na sua publicitação e abordagem.

Parece ter-se convertido em realidade virtual o facto de um avião comercial norte-americano ter "picado" de forma destruidora sobre o Pentágono, esse Ministério da Defesa, centro nevrálgico do poder bélico dos Estados Unidos da América.

Terrorismo.

Após um balbuciar que a "media" se aprestou a expandir de uma resposta em sede policial e de subsequente julga-mento, a resposta viria a ser militar, sobre um país, identificando-se o objectivo de combater o terrorismo que, de forma bárbara, nunca vista, deixara a América estupefacta e em pânico, assumindo, de forma atónita, que também ela não era invulnerável.

Exportou-se para o mundo. Para a Europa.

Parece que os conceitos de segurança externa e de segurança interna, tão elaborados ao longo dos anos, aquele em especial, por teóricos militares, alguns dos quais, a nosso ver, de pensamento pobre, identificando exército com forças armadas, deixando para as forças aéreas e para as marinhas o papel decorativo da cereja do bolo de creme, acabavam de caducar, perdiam o seu sentido.

Já nada era como dantes.

Na verdade, de forma linear e simplista, pode dizer-se que o conceito de segurança externa andava, até então, ligado a agressões do tipo Estado a Estado para a resposta às quais dispunham os Estados de Forças Armadas, militares, prontos a intervir na guerra para a qual foram treinados, matando ou aniquilando o inimigo, o IN.

Quando as agressões se dirigiam a cidadãos e tinham por agentes pessoas ou organizações, ainda que constituindo crimes contra o Estado, ou como tal considerados, casos de assassinatos de Presidentes da República, a questão era de segurança interna, um caso de polícia, instituição armada do Estado destinada à defesa dos direitos fundamentais dos cidadãos, à prevenção e à repressão das violações desses direitos, devendo o facto ser apreciado pelo poder judiciário, pelos tribunais comuns, ainda que constituindo crime de terrorismo.

Mas, já não é assim. Parece. A realidade impõe novos conceitos, em especial, o de segurança externa.

Ao acto de terrorismo, concreto, respondeu a América com os militares sobre um país terceiro, utilizando a força aérea e a marinha.

Então, reflectindo, ainda que precocemente, parece que o que distingue, hoje, a segurança externa da segurança interna são os níveis de violência da agressão e os consequentes instrumentos de poder utilizados na resposta.

Já não o confronto Estado a Estado, as fronteiras políticas.

Assim, a polícia intervirá nos casos de segurança interna em que a violência dos agentes é assinalável mas não atinge os mais elevados índices na escala do nosso imaginário.

Quando a violência se situa ao mais elevado nível, estamos no domínio da segurança externa do Estado e da resposta dada por aqueles que foram treinados para a guerra, para enfrentar o IN, os militares.

O cerne da questão parece ser o patamar da violência em causa, do terrorismo.

Independentemente da natureza externa ou interna da segurança, a nosso ver, a insegurança e, consequentemente, a segurança é, no essencial, um estado de espírito de cariz essencialmente psicoló-gico.

É determinado por factores endógenos, traduzindo a interpretação que cada um de nós faz das sensações e do mundo que o rodeia, numa verdadeira percepção do espaço e da vida envolvente que resulta da sua própria vivência mas, também, por factores exógenos, dos quais assume especial relevância a força dos "media" induzindo e determinando o sentir e o agir das pessoas.

E, aqui, não pode deixar de reconhecer-se a importância da existência de factos reais e de indicadores objectivos geradores das inseguranças, mas é a nossa leitura fortemente condicionada e induzida desses dados reais que gera os sentimentos e as percepções de segurança e/ou de inseguranças.

Quando os níveis de mediatização atingem o inimaginável, o que está hoje a acontecer, o fenómeno espalha-se, criando nas pessoas a sensação de pânico, as mais das vezes resultante do acriticismo, como subproduto de uma mediatização espectáculo à boa maneira da cultura norte americana, diria eu, europeu, europeu do Sul, português.

O mais grave, neste domínio do acriticismo e da manipulação indutora, é a incapacidade, quando ocorra, de se rejeitar ou nem sequer reparar que podem estar a ser postos em causa, num processo de destruição, os valores fundamentais da sociedade ocidental, leia-se da Europa Ocidental e, em especial, do Sul, sem menosprezo pela magna carta ou pelo habeas corpus, por João Sem Terra.

É preciso estar atento. É preciso reflectir.

A resposta militar norte-americana ao terrorismo, exportada mediaticamente em termos de grande divulgação, levou, é preciso ter presente, a situações merecedoras de análise serena.

Assim, repescando na imprensa portuguesa, noticiava-se que o General Ruslan Auchev, Presidente da República da Ingúchia, afirmava: *"São precisos 500 mil homens para a guerra"* e, na cimeira de Varsóvia, o Presidente norte-ameri-cano afirmava *"que a rede Al Qaeda, liderada por Osama Bin Laden, está à procura de armas químicas, biológicas e nucleares"*.

No jornal *"A Capital"*, de 7 de Novembro do corrente ano, noticiava-se que o Pentágono duplicava o número de soldados no Afeganistão e, no *"Diário de Notícias"*, de 9 de Novembro, noticiava-se que o Presidente norte americano disponibilizava 175 milhões para a segurança.

No plano interno, no dia 5 de Novembro, António Figueiredo Lopes, escrevia no *"Diário de Notícias"*: *"Por outro lado, a defesa do território nacional contra o terrorismo internacional, que até agora se via como uma função de carácter secundário para as Forças Armadas, poderá vir a converter-se numa missão prioritária dos militares, a partir dos atentados perpetrados em Nova Iorque no passado dia 11 de Setembro"*.

A resposta militar leva a que a questão seja de guerra, de natureza militar, linearmente de segurança externa e não mais um caso de polícia, de segurança interna.

O que é preciso reflectir é sobre a resposta à pergunta **"que questão?"**

Dúvidas não há de que para todos os cidadãos é uma questão de insegurança e de exercício de liberdade, pelo que, de segurança.

A pressão mediática induziu a um estado de quase paranóia nas populações quanto à sua insegurança, gerando um clima de medo.

No *"Diário de Notícias"*, de 31 de Outubro, noticiava-se que a guerra americana contra o terrorismo fazia aumentar o medo nos portugueses, os quais *"... aceitam algumas restrições à sua liberdade, em nome da segurança"*.

Começava a surgir a ponta de um perigoso "iceberg", qual seja o da negação dos valores que informam a nossa civilização ocidental, em que a liberdade e a dignidade do homem não são sacrificáveis a quaisquer slogans.

No mesmo percurso noticiava a imprensa portuguesa que os Estados Unidos pediram 3.900 soldados alemães para a guerra, anunciando o *"DN"* de 7 de Novembro que *"a Alemanha entra na guerra"*.

Atente-se, que a imprensa noticiava ainda a participação japonesa.

Aumentando de tom, nas espirais do medo, surge o fantasma da guerra química e/ou biológica, com espectro altamente mediatizado do Anthrax.

Também aqui os portugueses sentiram o medo mas a verdade é que a atitude acrítica sobre o tema assustou as pessoas não se tendo demonstrado que as mais de 1.200 chamadas de emergência recebidas na Protecção Civil tenham tido qualquer fundamento.

Desde um Secretário de um Tribunal da Relação, que encontrou pó num processo, até ao caso relatado pela *"Visão"* de 22 de Novembro: *"Chegou a uma prateleira de um hipermercado e escolheu os pensos higiénicos. Já em casa abriu a caixa e reparou numas manchas brancas espalhadas pela fibra. Razão suficiente para ligar para a polícia e accionar todo o dispositivo já montado para combater os alarmes de carbúnculo. Bombeiros, Protecção civil, PSP, Polícia Judiciária, Delegado de saúde e Instituto Ricardo Jorge – todos entraram em campo. Feitas as análises, o resultado foi igual a todos: negativo*".

Na oportunidade, o *"DN"* noticiava, a 21 de Novembro, os contos do vigário bio-terrorista que, em sites investigados pela Federal Trade Commission, prometiam prescrições miraculosas contra o pó branco.

A situação atingiu foros inimagináveis quando, assaltada a instalação da EPAL nas Amoreiras, responsáveis se insurgem contra a falta de segurança no abastecimento de água a Lisboa, como se fosse possível defender tal abastecimento de uma qualquer injecção na tubagem ou um qualquer desembarque de pó branco no Castelo do Bode.

Isto, sem curar de saber como poderíamos nós levar a Espanha a militarizar o Tejo da nascente à fronteira para que o Anthrax não desaguasse nas praias da linha.

A verdade é que noticiava o *"Correio da Manhã"*, no dia 23 de Novembro, que a rede de água de Aveiro iria ser vigiada por "vídeo-polícias" em 2002!

A mediatização da problemática deste acto terrorista gerou a resposta do pavor e da irracionalidade, que começam a atingir níveis altamente preocupantes e que sustentam, à sua maneira, a tese de que a insegurança é essencialmente um problema psicológico, susceptível de ser induzido, designadamente a partir de ocorrências reais e através de instrumen-tos que permitem uma disseminada e célere divulgação em tempo real, dos quais um dos mais potentes são os "media", em especial a televisão.

A proposta do parar para pensar tem a ver, sobretudo, com os limites dessa insegurança fabricada artificialmente, porquanto para nós, europeus e do Sul,

integrantes de uma civilização ocidental que construímos num quadro de valores históricos, os fins não justificam os meios, ao menos quando esses meios atingem valores fundamentais da dignidade do Homem.

E é preocupante a notícia do *"DN"*, de 9 de Novembro, segundo a qual , na temática "Guerra ao terrorismo": *"Maioria dos Estados Unidos usaria bomba atómica"*, como não deixa de ser preocupante, para nós, embora noutro plano, a intervenção armada da Alemanha e a entrada do Japão.

Mas, no plano verdadeiramente fundamental, há que reflectir e actuar decisivamente para impedir consequências que atingem os valores da nossa civilização.

Não pode a cidadania europeia, nem quem defenda a dignidade da pessoa humana, aceitar impávido e sereno as noticiadas pretensões policiais e de res-ponsáveis norte-americanos, no sentido de legalizar a tortura como meio de prova e a prisão preventiva sem prazo definido.

É evidente que tais medidas atingem o cerne da civilização dos europeus pois que retomam as ordálias medievais e são dignas da época das trevas, de todo em todo afastadas da nossa civilização que tem por valores fundamentais a dignidade e a liberdade da pessoa humana.

À dimensão portuguesa, noticiava o *"Expresso"*, de 3 de Novembro, que a Judiciária vai ter poderes reforçados. Se é discutível, do ponto de vista dos direitos fundamentais, a possibilidade de entrada em casa pela noite, em nossa opinião, não é aceitável que a polícia de investigação criminal possa voltar a prender fora de flagrante delito sem mandado de um magistrado.

É preciso reflectir.

A espiral da violência e a "deriva securitária", na expressão de Ruben de Carvalho, no *"Diário de Notícias"*, de 2 de Novembro, não podem conduzir à aniquilação dos valores que informam a nossa maneira de estar no mundo como portugueses e europeus do sul.

O Anthrax já não faz notícia.

As mães portuguesas voltaram a por pó de talco no rabinho dos bébés.

A criminalidade em Portugal baixou. Não se noticia mediaticamente o facto.

Perante a ausência desta mediatização sentimo-nos seguros? No preciso mo-mento em que termino este texto, leio no *"Diário de Notícias"* de hoje, de 29 de Novembro de 2001: *"Microbiólogo Ameri-cano está na origem do envio de Anthrax"*.

Noticia-se que um microbiologista dos Estados Unidos, membro de um programa de pesquisas sobre armas biológicas, terá procedido ao envio das cartas contaminadas para provocar o pânico sem causar a morte, numa estratégia destinada a provar a importância das armas biológicas e, com isso, conseguir mais verbas por parte do executivo norte- -americano para a sua investigação.

Morreram 5 pessoas. Se isto for verdade, só o acriticismo e a ausência de racionalidade estão na origem da insegurança psicologicamente sentida por milhões de pessoas com base na manipulação indutora mediática.

Num outro plano e também nesse jornal, na mesma data, lê-se: *"Excesso de Poder da Administração preocupa Congresso dos EUA"*. Na notícia regista-se que a administração do presidente teve de se defender no Congresso norte-americano de querer usurpar as liberdades individuais em nome da luta anti-terrorista.

Suscitava inquietação a decisão de criação de tribunais militares especiais para julgar cidadãos estrangeiros suspei-tos de terrorismo, o que para nós consubstancia uma violação ao princípio do juiz natural e à proibição de tribunais criminais especiais.

Preocupação também o facto de a administração do Presidente norte-ameri-cano se ter arrogado o direito de ela própria autorizar a colocação sob escuta dos advogados dos detidos suspeitos de incitação ao terrorismo.

O Congresso questiona o que considera ameaças às liberdades individuais e à usurpação das prerrogativas do legislativo.

Parece que se começa a pensar.

Inseguranças e segurança.

Pensar é preciso.

António Henrique Rodrigues Maximiano
20º CFORN

[1] ***José Luís Servera Muntaner***, *catedrático de Ciências de la Educatión en E.M. "Ética Policial", Valencia, 1999, pag. 133 – tradução livre*

[2] *Loc. cit. pag.43*

[3] *Loc. cit pag. 58*

[4] ***Nuit et Brouillard***, *La Grande Mutation, Enquête sur la fin d'un millenaire, Question de – Albin Michel, Luçon, 1998, p. 252*

PÕE O HOMEM A ANDAR NOS EIXOS.

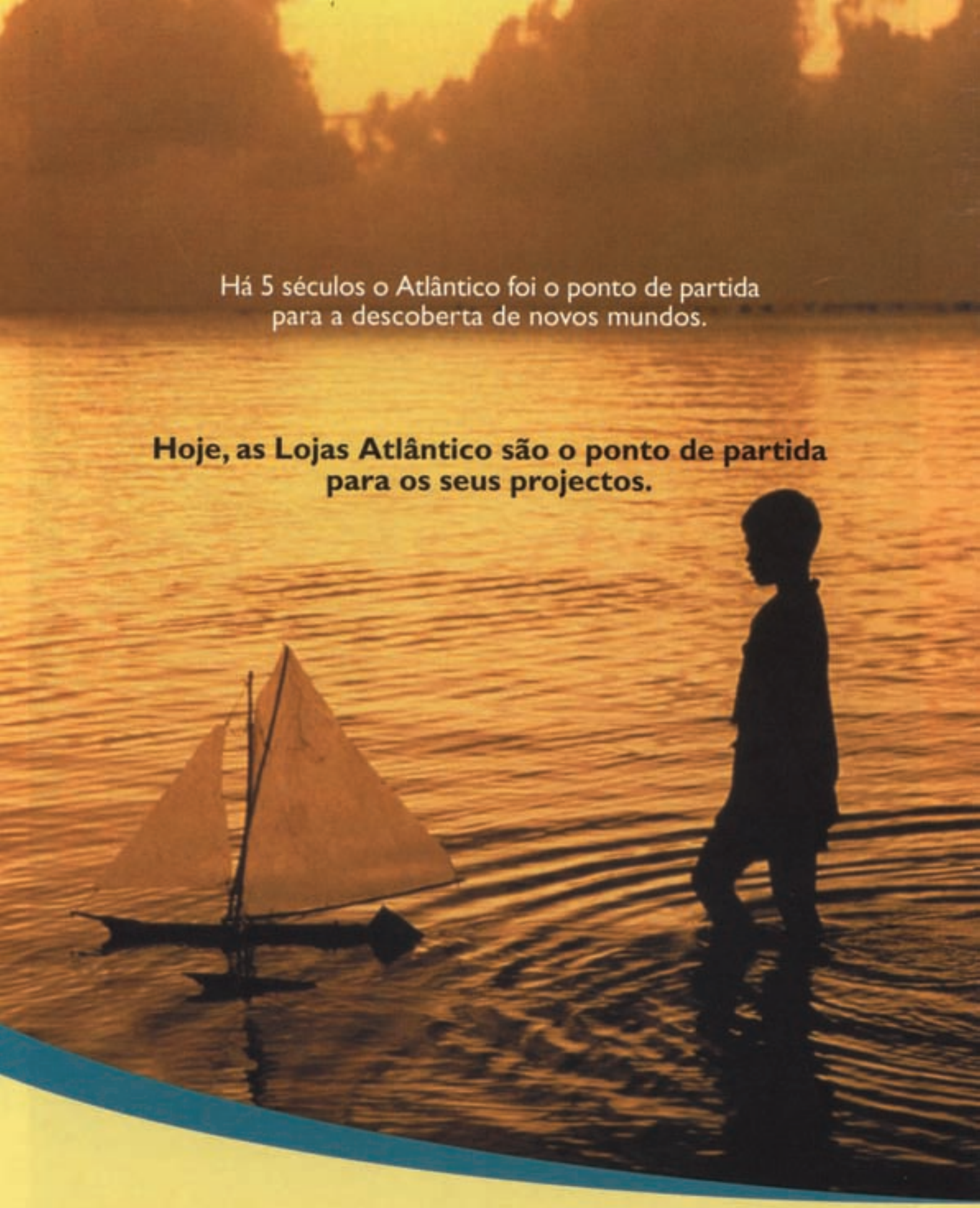
ContiSportContact 2

O novo ContiSportContact 2

O novo **ContiSportContact 2** introduz o elemento precisão máxima. A configuração da escultura do piso bem como os contornos especiais do novo AMC (Advanced Mold Concept) asseguram uma resposta de direcção extremamente precisa, uma excelente estabilidade em curva e uma fabulosa performance em travagem. Em acréscimo, a adopção de um inovador composto de sílica veio conferir ao **ContiSportContact 2** uma surpreendente aderência em piso molhado. Trata-se de um pneu topo de gama que supera, substancialmente, os limites do sector da alta velocidade. Prazer e divertimento sem fim.

www.conti-online.com

DO IT WITH GERMAN ENGINEERING Continental®



Há 500 anos o Oceano Atlântico foi o ponto de partida para um dos feitos mais importantes da nossa História: os Descobrimentos. Hoje, o Atlântico faz das suas Lojas o ponto de partida para a concretização dos seus projectos.

Hoje, é a sua história que nos interessa.
Porque, no Atlântico as pessoas contam mais.

Atlântico
Onde as pessoas contam mais