



ASSOCIAÇÃO DOS
OFICIAIS DA
RESERVA NAVAL

ANO VIII • Nº 15 • PUBLICAÇÃO PERIÓDICA • MARÇO 2003

Que horizonte? horizontes one

**EDITORIAL • O 11º CFORN • O 40º ANIVERSÁRIO DO 5º CEORN
ALTOS POSTOS NAS FORÇAS ARMADAS • NOTÍCIAS • SOCIEDADE E
FORÇAS ARMADAS • A UNIÃO EUROPEIA, DE NICE À CONVENÇÃO
A BIBLIOTECA DA AORN • O CANTINHO DOS POETAS
IN MEMORIAM... • "PRESTIGE"-UMA QUESTÃO GLOBAL
O DEPARTAMENTO DE HIDRÁULICA E AMBIENTE DO LNEC
CICLO DE CONFERÊNCIAS NACIONAIS • DIREITO MARÍTIMO**

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).



Que horizonte?

Editorial



ASSOCIAÇÃO DOS
OFICIAIS DA
RESERVA NAVAL

Publicação Periódica da Associação
dos Oficiais da Reserva Naval
Nº 15 • Ano VIII
Março de 2003

Administração e Redacção

Fábrica Nacional da Cordoaria
Rua da Junqueira
1300-342 Lisboa

Telefs.: 21 362 68 40 / 21 362 68 39 (Fax)
e-mail: aorn95@mail.telepac.pt
www.terravista.pt/baiagatas/2176

Design e paginação electrónica

M. LEMA SANTOS, LDA.

Fotolito e montagem

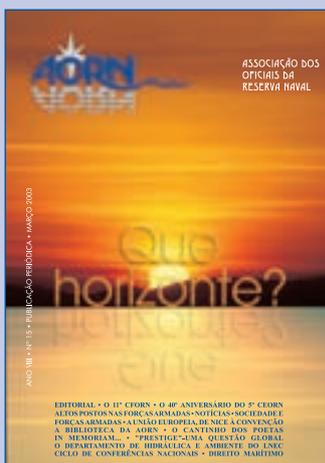
GRAFILIS, SA.

Impressão e acabamento

GRÁFICA MONUMENTAL, LDA.

Tiragem

3.000 exemplares



Presenciar uma Alvorada no mar, Linha do Horizonte finamente marcada num céu limpo com mar chão, marcará indelevelmente a memória, um Ponto-ao-Meio-Dia mais preciso.

Sofisticada tecnologia e equipamento têm vindo a retirar, aos oficiais de navegação e de quarto, a responsabilidade das primeiras medições mas também a poesia da tarefa...

Preservados da erosão electrónica, mantêm-se os cenários ímpares do Nascer e Pôr-de-Sol e essa linha imaginária separando o Homem do Infinito, para quem, a despeito de tempestades alienantes, materialismo desenfreado e consumismo balofo, mantém serenamente, mão firme no leme, no rumo traçado, uma mão cheia de valores a lastrear o navio...

Que há-de tornar a bom porto!

Nascer e Pôr-de-Sol, princípio e fim da vida, Linha do Horizonte, um “Ponto-ao-Meio-Dia”, a posição estimada... talvez a corrigir.

Quem sabe, ventos fortes e pouco favoráveis, correntes não previstas, equipa cansada pelos excessivos “quartos”. São sempre os mesmos! Um caimento excessivo na rota; mesmo sem risco de abalroamento poderemos navegar à deriva. Para a Alvorada, erradamente.

Manter o rumo, alterá-lo drasticamente ou, simplesmente, acertar a rota com pequenas guinadas de leme, preferencialmente para “estibordo”, é decisão de quem comanda.

A Assembleia Geral, na AORN! É soberana e nela devemos confiar o retomar do nosso Rumo.

Dela deverá emanar a “ordem” que deverá ser dada para o “Homem do Leme”.

A AORN nasceu do Mar e para o Mar deve viver, aprofundando a um Horizonte longínquo, transparente, visível por todos, sem nuvens.

Também para ré descortinará a mesma linha, na certeza de que o caminho percorrido foi correcto e o rumo seguro, traçado. Se assim não for, voltados ao porto de partida, teremos definitivamente perdida a esperança de alcançar o destino, e o cenário de um “Pôr-de-Sol” deslumbrante não passará de uma ambição perdida no tempo.

Na Assembleia Geral, que terá lugar no dia 29 de Março próximo, terá de se ouvir a voz clara de **“todo o leme a estibordo”... “navega a 270! Máquinas a vante toda a força!”**

É importante que assim seja.

Para que a AORN, a nossa Juventude e certamente a Marinha saibam que, neste país de esquecidos, existem cidadãos para quem o Mar será sempre uma justificação para continuar Portugal.

José Augusto Pires de Lima
4º CEORN

Manuel Lema Santos
8º CEORN

O 11º CFORN



No ano de 1967 a Marinha incorporou, pela primeira vez na História da Reserva Naval, dois cursos de formação de oficiais RN.

O 11º CFORN, alistado em 2 de Setembro desse ano, recebeu 75 cadetes, distribuídos pelas classes de Marinha

(23 cadetes), Engenheiros Construtores Navais (1), Médicos (5), Engenheiros Maquinistas Navais (4), Administração (10), Fuzileiros (16) e Técnicos Especialistas (16).

A classe de Técnicos Especialistas incluía os ramos de Arquitectura, Engenharia Civil, Electrotécnia, Química e Geografia, licenciatura em Físico-Química, Matemática, Geologia, Direito e Educação Física.

Foi patrono deste curso, Diogo Gomes, navegador do século XV, da casa do Infante D. Henrique, que realizou em 1456 uma viagem aos grandes rios da Guiné Bissau e a quem se atribui a sua descoberta. Participou, com António de Noli, navegador italiano, natural de Noli, na Ligúria e que se integrou nas viagens Henriquinas à costa africana, no reconhecimento das ilhas cabo-verdianas ocidentais.

Comandava a Escola Naval o Comodoro **Lino Paulino Pereira** e foi Director de Instrução deste curso, o CFR **Alfredo José Estevam de Sousa e Costa**.

Regulamentado pela Portaria nº 17.090 de 30 de Março de 1959, o *Prémio "Reserva Naval"*, destinado ao melhor aluno na frequência escolar e na classificação de carácter militar, foi atribuído ao cadete da classe de Técnicos Especialistas, **Alexandre Augusto Morais Guedes de Magalhães**.



Comodoro Lino Paulino Pereira



Capitão de Fragata José Estevam de Sousa e Costa



Alexandre Augusto Morais Guedes de Magalhães

No período de instrução na Escola Naval os cadetes realizaram diversas saídas para o mar, em fins de semana, nomeadamente nos dragas Minas “Lagoa”, “S. Pedro”, “Vila do Porto” e “Lages”, tomando conhecimento com a vida a bordo e praticando navegação costeira.

A viagem de fim de curso realizou-se nas Fragatas “Diogo Cão” e “Corte Real”, comandadas respectivamente pelos CFR Eurico Serradas Duarte e Mário Dias Martins e teve lugar entre os dias 4 e 29 de Março de 1968, saindo de Lisboa e aportando a Ponta Delgada, Angra do Heroísmo, Horta, S. Vicente de Cabo Verde, Funchal e Porto Santo, antes de entrar de novo em Lisboa.

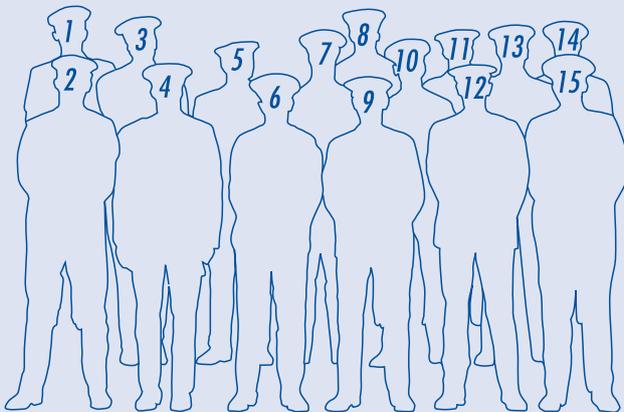
Na Fragata “Diogo Cão” embarcaram 23 cadetes da classe de Marinha, 5 Médicos, 1 Construtor Naval, 4 Engenheiros maquinistas e 4 Técnicos Especialistas (do ramo de Direito).

A Fragata “Corte Real” recebeu 10 cadetes de Administração Naval, 16 Fuzileiros e os restantes 12 Técnicos Especialistas.

Em cerimónia que teve lugar no dia 5 de Abril e presidida pelo Ministro da Marinha, CALM Fernando Quintanilha de Mendonça Dias, os cadetes prestaram o seu Juramento de Bandeira, sendo que um dos inicialmente referidos, não tendo obtido aproveitamento, foi mandado destacar para o Centro de Alistamento e Adidos a fim de ser alistado como 1º grumete Fuzileiro,

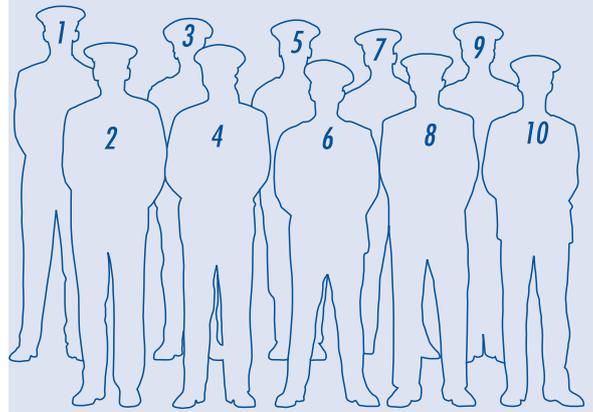


CLASSE DE TÉCNICOS ESPECIALISTAS



- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 – Luis Camacho Lobo | 9 – Rabindranath Capelo Sousa |
| 2 – António Reis Camelo | 10 – Manuel Duque de Moraes |
| 3 – José Andrade Biscaya | 11 – João Gonçalves Sanches |
| 4 – Luis Sena Lino | 12 – Júlio Gamboa Figueira |
| 5 – Pompílio Horta Ferreira | 13 – Diogo Freitas do Amaral |
| 6 – Miguel Puppo Correia | 14 – Guilherme Sousa Guimarães |
| 7 – Luis Simões Lima | 15 – Adelino Amaro da Costa |
| 8 – Alexandre Guedes Magalhães | |

CLASSE DE ADMINISTRAÇÃO NAVAL



- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| 1 – José Honorato Ferreira | 6 – Alexandre Carvalho Neto |
| 2 – Manuel Alves Dinis | 7 – Francisco Gonçalves Lopes |
| 3 – Manuel Ferreira Raposo | 8 – Luis Cunha Pignatelli |
| 4 – João Branco Gonçalves | 9 – António Borges de Araújo |
| 5 – António Miranda da Rocha | 10 – Daniel Silva Ferraz |



António Serra Pacheco



António Rosado Cruz



António Campos Teixeira



Carlos Perdigão Silva



Carlos Teixeira Gomes



Francisco Ramos Bisca



João Cardoso Prata



Joaquim Pires Costa



Jorge Carvalho dos Santos



José Alves da Trindade Leitão

*Fundação
Luso-Americana
para o Desenvolvimento*

Na pesquisa histórica uma presença permanente



José Barros Raposo



José de Freitas Mariguesa



Manuel Leitão de Freitas



Manuel Caldeira de Potes Cordovil



Agostinho Paiva de Oliveira



Henrique Sanches e Brito



Augusto Monteiro Gomes



João Costa Poeira



José Montalvão de Santos e Silva



Luis Alberto Pereira dos Santos



António Rodrigues da Hora



António Roque Taco Calado



António Moreira Martins



António Homem Caldeira Pessanha



Carlos Alberto Nascimento e Silva



Daniel Barreiros Maymone



Fernando Penim Redondo



Fernando Prado Dias de Freitas



João Alberto de Bettencourt Dias



João Evaristo Carapinha



João Alexandre Alves Pereira



José Luis Roque de Pinho



José Monteiro de Sousa



Otilio Gonçalves dos Reis



Vasco Cunha Brasão



Da esq. para a dir.: Henrique Oliveira Pires, António Teixeira, Joaquim Pires Costa, José Montalvão e Silva, Carlos Perdigo e Silva e João Costa Poeira no primeiro embarque no NRP "Lages"



Um grupo de cadetes preparado para escutar a cantora Cesária Évora, na viagem a Cabo Verde

durante o período de 2 anos, de acordo com a Portaria 22.016 de 26 de Maio de 1966.

Entretanto, começaram os primeiros destacamentos para comissões de serviço no Ultramar, com realce, pela novidade de, pela primeira vez na sua História, um oficial RN ter sido enviado para Macau. Foi o então 2º TEN RN de Administração Naval, **António Francisco Oliveira Miranda da Rocha**. Ali permaneceu durante dois anos, legando ao Museu da AORN um valioso espólio histórico, constituído por dezenas de documentos e fotografias que relatam fielmente, em muitos domínios, o que foi a vida naquele território entre os anos de 1968 e 1970, incluindo a visita da Fragata “João Belo”, comandada pelo CFR **Leonel Cardoso**, por ocasião dos incidentes da revolução, na República Popular da China, encetada pelos guardas vermelhos.

Destacamos ainda, a sua intervenção na sessão comemorativa do centenário do Almirante Gago Coutinho, como orador oficial da Província, em cerimónia presidida pelo então Governador, o General Nobre de Carvalho.

Também para África foram destacados, assumindo o comando de lanchas de fiscalização alguns oficiais deste curso.

Sessão comemorativa do Centenário do ALM Gago Coutinho em Macau, (da esq. para a dir.): CFR Manuel de Sousa Barbosa, Comandante da Defesa Marítima, Dr. Alberto Eduardo da Silva, Secretário Geral de Macau, GEN Nobre de Carvalho, Governador de Macau, Juíz Dr. Leal de Carvalho, Chefe dos Serviços Judiciais o historiador/jornalista Luis Gonzaga Gomes e Miranda da Rocha proferindo a sua palestra



Para Moçambique, **Manuel Freire de Menezes** (NRP “Mercúrio”), para a Guiné, **Henrique de Oliveira Pires** (NRP “Canopus”) e **Jacinto Saraiva Baptista** (NRP “Aldebaran”) e para Angola, **José Vieira de Sá** (NRP “Fomalhaut”).

As LFG “Sagitário”, “Hidra” e “Orion”, em serviço na Guiné, receberam como Oficiais Imediatos, respectivamente, **Maximiano de Almeida Martins**, **Euclides Santiago de Almeida** e **Luis Mendes do Nascimento**, enquanto que para a LFG “Escorpião”, em Angola, seguiu **Silas Esteves Pego**.

Também foram mobilizados os cinco médicos deste CFORN integrando Companhias de Fuzileiros, destacando para Angola (**Edward Limbert**, **Francisco Rocha Pires**, **Joaquim da Silva Borges** e **Luis Canaveira Manso**) e para Moçambique (**Ricardo Migães de Campos**).

Este último, com longa permanência na Base do Lago Niassa, deixou o seu nome ligado à famosa Rádio Metângula, sendo um dos seus mentores, conjuntamente com outros oficiais da Reserva Naval, como João Peneque (10º CFORN) e José Luís Tocha dos Santos (12º).



António Miranda da Rocha



Mário Sousa Rombert



Manuel Freire de Menezes



Henrique Nunes de Oliveira Pires



Jacinto Saraiva Baptista



José Manuel Vieira de Sá



Maximiano Guerra de Almeida Martins



Euclides Santiago de Almeida



Luis Mendes do Nascimento



Silas Esteves Pego



Edward Standlin Limbert



Francisco Mont'Alverne Rocha Pires



Joaquim Luis da Silva Borges



Luis Eduardo Canaveira Manso



Ricardo Mígães de Campos

A esta Rádio, estão igualmente ligados muitos outros nomes que dela fizeram um dos mais importantes meios de comunicação de Moçambique, “apadrinhada” pelo Comandante Naval, o Almirante António Tierno Bagulho e na qual se empenharam nomes como os então Comandantes Guilherme Conceição Silva, João da Fonseca Caxaria, Adriano Chuquere, Joaquim Espadinha Galo, José de Sousa Henriques e muitos mais, aos quais será dado o devido destaque em artigos a publicar em futuros números da Revista da AORN.

Sem citar nomes, que nesta resenha histórica não cabe referir fora do seu percurso na Marinha, é no entanto, de salientar, os importantes contributos que

os componentes do 11º CFORN deram nos vários serviços e Unidades para onde foram destacados, de que são prova os 49 louvores, as 35 Medalhas de Campanhas em zonas de operações, as primeiras Medalhas de Expedições RN, as 2 Medalhas de Mérito Militar e as 3 Medalhas de Serviços Distintos com Palma, não figurando neste conjunto os oficiais RN que integraram mais tarde o Quadro Permanente da Marinha de Guerra, como Oficiais Fuzileiros ou que na Marinha continuaram a prestar o seu contributo profissional, nomeadamente no Instituto Hidrográfico.

Um CFORN que na senda de tantos outros a Marinha uniu para sempre e que celebrará, com uma cerimónia na

Escola Naval, no presente ano, os seus 35 anos de amizade.

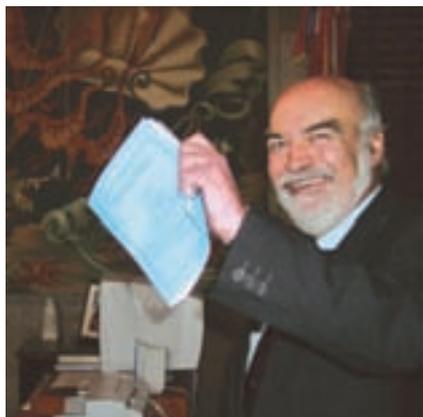
Quantos, nesse dia, se reunirem, não deixarão de recordar e manter viva a lembrança daqueles para quem a estrada da vida foi mais curta, embora com a certeza de que também esses marcarão a sua presença na memória de todos.

Nota: As referências históricas aos diversos cursos da Reserva Naval não são mais do que lembranças do tempo em que, entrados cadetes na Escola Naval, dali saíram oficiais RN, para um período de serviço, mais ou menos longo, na Armada. Servirão de base para um relato alargado do percurso de cada um, com destaque para a vida que mais tarde continuaram como cidadãos civis. Dai que, pese embora o desejo de que fossem salientados aspectos posteriores da sua vida pública, nos limitemos, nesta Revista, ao tempo efectivo em que vestiram a farda do botão de âncora.



Encontro de Évora, na Quinta de S. José do Cano, de Manuel Cordovil, em 17-04-1999. De pé: João Cardoso Prata, António Serra Pacheco, Manuel Cordovil, Capelo de Sousa, Duque de Moraes, Leitão de Freitas, Mendes Nascimento, Perdigão e Silva, Ramos Bisca, Rosado da Cruz, Saraiva Baptista e Campos Teixeira. Sentados: Ricardo Campos, Miranda da Rocha, Carvalho Neto, Francisco Gonçalves Lopes, Andrade Biscaya, Puppo Correia e Gamboa Figueira

O 40º ANIVERSÁRIO DO 5º CEORN



Fernando Alves Serra
5º CEORN

Foi muito agradável reencontrar aqueles amigos que há 40 anos, vindos de diferentes portos, atracaram ao Alfeite.

Erão “navios” novos aqueles em que chegámos, malta nova, todos sonhando futuros que são já passados. Muitos se mantêm ainda no activo, em muito bom estado, bandeiras desfraldadas, rumos traçados, rotas ainda não acabadas. Navegam com alegria e confiança, espírito de aventura e de descoberta bem vivos, alguns com elevada tonelagem, cascos cheios de responsabilidade.

São já muitos anos de navegação e há rombos. Inevitável. Mas lá estiveram, firmes, 22 dos 46 iniciais.

Foi na Escola Naval, em 11 de Outubro do passado ano de 2002.

Infelizmente, três já deram baixa, de-

finitivamente. Lembrei-me deles, lembrámo-nos todos, desses amigos, numa chamada interior que não pudemos evitar, que não pudemos deixar de sentir, na Escola Naval: o Rio Coles, o João Nuno Carreira, o Sampaio Cabral.

As suas viagens não têm regresso. Nunca mais, infelizmente.

Que bons ventos Vos acompanhem, amigos, mares sem tempestade percorram nessa viagem desconhecida.

De outros três, o Malheiro Araújo, o Victor Elias, o Santos Martins, não há sinal deles nos radares.

Onde estarão vocês, amigos? Em que mares navegarão? Posso assegurá-lo, todos gostávamos de vos reencontrar.

De dezoito, ausentes do encontro, sabemos deles, alguns com avaria, rotas divergentes, chamados a missões urgentes.

Doença impediu o Ferreira da Silva de se juntar a nós. Senos da Fonseca, Tavares da Costa, Cunha Lucas e Teixeira Machado, foram rebocar familiares por avarias de última hora.

Votos de rápida solução para esses problemas.

O Mendes Uva, requisitado à última hora, faltou. Nada de grave.

Conhecidas, antecipadamente, outras navegações, do Albergaria Ambar, do Tomé de Carvalho e do Inocêncio Mourato e, em última hora, do Munõz de Almeida,

do Machado Lopes e do Pinto da Silva. A ausência inesperada do Santos Mesquita, deixou o encontro sem representantes da classe de Engenheiros

O Gomes de Vallera e o Heitor Sousa Santos, perderam-se, sei lá! Não conseguiram largar as amarras, o Bernardino Dias de Oliveira, o Almendra Rodrigues e o Araújo Frias, que ainda não responderam à chamada.

Vinte e dois regressaram, estiveram no Alfeite.

Foi bom, já o disse, e permitam-me distinguir o Manel Corrêa de Barros, que veio de Angola, e nos brindou com uma intervenção cheia de bom humor e memória do passado.

E o Ranito Baltazar, que não víamos há anos! Veio do Porto e muito bem conservado.

Reencontrámos, após longos anos perdido, o Pereira Marques, casco bem tratado e bem disposto; o Luís Filipe Penedo, o mais novo do curso, retirado da actividade profissional, que faz ainda notáveis viagens com intervenções fadis-tas e guitarradas, em que é perito; o Drummond Esmeraldo que veio de Estarreja e trouxe o mesmo sorriso de confiança na vida; o Tavares Farinha, gordito, careca e bem disposto; o Godofredo, pesadote, mas bem, o mesmo de sempre; o Garcia Bentes, óptimo, compenetrado, sorriso calmo, dedicado à sua empresa de electricidade; o Manel Assunção, bem disposto, activo e um pouco anafado (regressei com ele a Lisboa); o Pedro Ferreira Pinto,



O 5º CEORN com o Comandante da Escola Naval, CALM Carlos Viegas Filipe



Luis Filipe Penedo assinando o Livro de Honra

mexido, o mesmo malandrecos que conhecemos de outros tempos e o Mesquita Barbas, o Raposo de Medeiros, o Lingnau da Silveira e o Socorro Monteiro, todos em forma. E dos demais que estiveram? O Emídio Simões, arquitecto em Setúbal, bem. O Serrano, que veio do Algarve, foi muito bom vê-lo. O Zé Luís Couceiro e o Manel Sales Grade, reformados, mas como se o tempo não passasse por eles.

A recepção começou na Sala Reserva Naval, onde nos deu as boas vindas o 2º Comandante da Escola, *CMG* Fernandes Rodrigues, acompanhado de uma delegação de cadetes e de dois representantes da Direcção da AORN.

Depois, foi a cerimónia de apresentação de cumprimentos ao Comandante,

CALM Carlos Viegas Filipe, um cadete da “nossa escola” que nos transmitiu a grande satisfação em receber este curso, numa data significativa, e convidando-nos a uma visita pelos cinco cantos da memória.

Uma Placa, assinalando a visita, presta homenagem à Instituição que há quarenta anos nos recebeu, dando início a uma ligação com a Marinha de Guerra que, inquestionavelmente, contribuiu para a nossa formação pessoal.

Quarenta anos! São uma longa corrente de vida e estou certo de interpretar o sentimento dos 22 presentes, deixando bem vincado o enorme prazer por este reencontro. Com os amigos de então, amigos que já são de sempre e com a Escola Naval. Um muito obrigado ao seu

Comandante, *ALM* Viegas Filipe, pela iniciativa.

Um ótimo jantar, na Sala do Comandante, foi o ponto de reunião com oficiais e cadetes da Escola. Ambiente de muita simpatia e local de intervenções sentidas, bem humoradas e reveladoras do sentimento geral – o da satisfação de todos.

Não vamos deixar passar mais quarenta anos, para nos revermos na Escola Naval. Ou noutra Unidade que nos traga o prazer das recordações.

A vida alimenta-se também de saudade e o prato da balança em que nos equilibramos, pende indiscutivelmente, para o lado das boas lembranças.

Fernando Alves Serra
5º *CEORN*



A placa comemorativa da efeméride



Um grupo atento...

ALTOS POSTOS NAS FORÇAS ARMADAS



Almirante José Manuel Mendes Cabeçadas

No passado mês de Novembro tomou posse do alto cargo de Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, o *Almirante* José Manuel Garcia Mendes Cabeçadas.

Resultante desta promoção, para a chefia do Estado-Maior da Armada foi nomeado o *Almirante* Francisco António Torres Vidal Abreu.

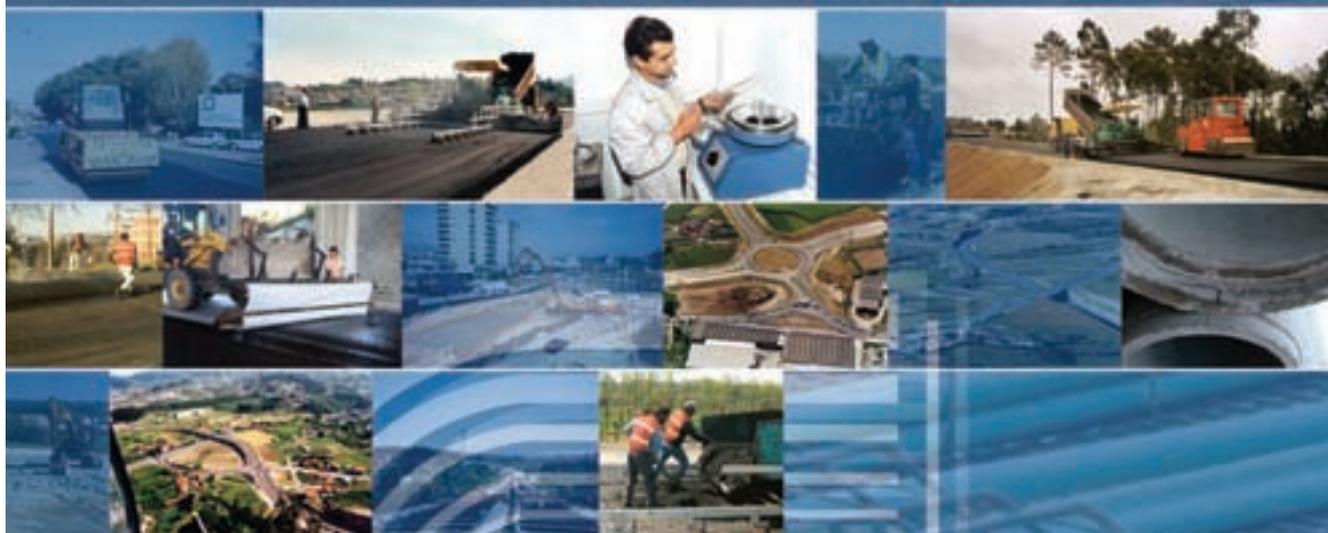
A AORN, através da sua Revista, manifesta aos dois ilustres *Almirantes*, os votos de felicidades nas missões para que foram escolhidos e o apoio que sempre esteve presente na família naval.



Almirante Francisco Vidal de Abreu

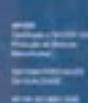


CONSTRUCÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, SA *cada vez maior e mais sólida*



CONSTRUCÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, SA

Fages - Requião
4764 - 970 V.N. de Fomalico
cgasc@gabrielcoutho.pt
www.gabrielcoutho.pt



NOTÍCIAS

Breves notícias das presenças da AORN:

- 26-09-2002** Na Biblioteca Central de Marinha, no lançamento e apresentação do livro do VALM Abílio Freire da Cruz Junior, "*O Mundo Marítimo Português*".
- 11-10-2002** Na Escola Naval, no encontro comemorativo do "*40º aniversário da incorporação do 5º CEORN na Armada*".
- 22-10-2002** No Museu de Marinha, na sessão evocativa da "*1ª Travessia Aérea do Atlântico Sul – 1922*", sendo orador o CTEN REF António Silva Soares.
- 24-10-2002** Na Sociedade de Geografia de Lisboa, numa sessão integrada nas Jornadas "*A Sociedade Civil e o Mar*".
- 30-10-2002** No Museu de Marinha, na cerimónia de lançamento do livro "*Astrolábios Náuticos*", do CMG REF António Luciano Estácio dos Reis.
- 06-11-2002** No Instituto Superior Naval de Guerra, na "*Sessão Solene de Abertura do Ano Lectivo 2002/2003*".
- 08-11-2002** Na Escola de Fuzileiros, na cerimónia de "*Rendição do Cargo de Comandante da Escola de Fuzileiros*", do CMG FZ Francisco Lhano Preto para o CFR FZ José António de Oliveira Rocha e Abreu.
- 25-11-2002** Na Escola Naval, na cerimónia de abertura do Colóquio "*Pedro Nunes – Novos Saberes na Rota do Futuro*".
- 25-11-2002** No Palácio Nacional da Ajuda, na cerimónia de "*Tomada de Posse*" do Chefe do Estado Maior da Armada, ALM Francisco António Torres Vidal Abreu.
- 29-11-2002** Na Escola Naval, na Sessão Solene de Abertura do Ano Lectivo e de Encerramento do Colóquio "*Pedro Nunes – Novos Saberes na Rota do Futuro*".
- 05-12-2002** Na Base de Fuzileiros, na "*Tomada de Posse*" do novo Comandante, CFR FZ João Alberto Pires Carmona, rendendo o CMG FZ Luís Augusto Loureiro Nunes.
- 16-12-2002** Na cerimónia de "*Rendição do Comando do Corpo de Fuzileiros*", do CMG FZ António Manuel Mateus para o CALM Fernando Manuel Vargas de Matos.
- 31-01-2003** No Instituto Superior Naval de Guerra, num painel subordinado ao tema "*Inovação e Mudança nas Organizações*", moderado pelo Professor Dr. Costa Pereira e sendo oradores os Professores Doutores José Keating, da Universidade do Minho, e Albino Lopes e António Caetano, do ISCTE.
- 01-02-2003** No Clube do Sargento da Armada, na cerimónia de "*Tomada de Posse dos seus Órgãos Sociais*".
- 13-02-2003** Na Biblioteca Central de Marinha, na apresentação da obra "*Naufrágios e Longitude*", da autoria do Comandante Costa Canas.



Fernando Camisão, João Santos Cardoso e Mário Nunes



João Malheiro, Mário Nunes, Sobral Torres e Moreira da Silva

No Porto, no habitual jantar das 2^{as} Quintas-Feiras do mês, realizou-se mais um encontro do Núcleo Polo Norte.

Com um número que oscila entre as 12/20 presenças por encontro, passou a contar com um orador mensal que apresenta à discussão um tema de interesse actual, dando ao evento uma característica gastronómico-cultural e fomentando um interesse maior por estas reuniões.

O 11º CFORN completou 35 anos da sua incorporação na Armada, em 2 de Setembro passado. Esta circunstância mereceu de alguns elementos do curso o desejo de celebração do acontecimento, de forma marcante.



Para tal, com a inestimável permissão do Comandante da Escola Naval, está a ser preparado um conjunto de cerimónias a realizar no dia 8 de Abril próximo, incluindo uma recepção, o descerramento de uma placa comemorativa, uma conferência e um jantar de convívio e confraternização entre “jovens” que se reencontram na mais emblemática Unidade da Marinha.

O 3º CEORN, num dos seus habituais encontros, reuniu-se no passado dia 7 de Novembro, num jantar que teve lugar no restaurante da Associação dos Pilotos de Linha Aérea. Responderam à chamada 15 “jovens” RN's da incorporação de 1960, que aproaram à ementa com determinação. Aqui ficam os nomes dos presentes e de quatro ausentes de última hora, embora indefectíveis participantes destes eventos.

Foram eles: Frederico Blanc de Sousa (o organizador permanente), Manuel Morgado Sequeira, Fernando Marques Antunes, Carlos Pombo Rodrigues, Manuel Ramos, João Estarreja,



Pedro Pina Ribeiro e João Estarreja

António Campos Teixeira (tm: 91 900 84 53), Manuel Cordovil (tm: 93 942 49 37) e Ricardo Campos (tm: 96 605 47 24) tomaram sobre si a responsabilidade da organização deste encontro, para quem podem ser dirigidas as inscrições, para além dos serviços administrativos da AORN.

Incorporado em 1963, o 6º CEORN completa, em 26 de Julho de 2003, 40 anos da sua entrada na Escola Naval. À semelhança da celebração que em 11 de Outubro passado reuniu o 5º CEORN, o Comandante da Escola Naval, CALM Carlos Alberto Viegas Filipe, convida os componentes deste curso para um encontro que terá lugar em data ainda a determinar e cujo programa será futuramente divulgado.

Este “aviso” pretende sensibilizar e mobilizar, desde já, os integrantes do 6º CEORN para que se mantenham atentos às mensagens, dentro do espírito que se lhes reconhece e que os leva a frequentes reuniões desde há várias décadas.

Prevê-se que o encontro tenha lugar em Outubro próximo.

A Revista faz um apelo no sentido de serem facultados os endereços electrónicos (vulgo *email*) de quantos possuam este meio de comunicação, facilitando posteriores informações sobre o evento.

António Sutil Roque, Pedro Pina Ribeiro, José Manuel Bacharel, José Silva Máximo, João Andrade Rocha, João Borges de Oliveira, Armando Peres, João Guimarães Assédio e João Arbués Moreira.

Do 2º grupo, ausente, Pedro Norton dos Reis, Alberto Neves Cordeiro, Frederico Villas-Boas e Jorge Mendes Pinto.

Refira-se que este CEORN, desde há quatro décadas que realiza vários encontros ao longo de cada ano, numa demonstração de vitalidade e amizade, que pensamos não ter paralelo em mais nenhum curso da Reserva Naval.



João Rocha, José Máximo, Manuel Morgado Sequeira e José Bacharel

NOTÍCIAS

Em Ponta Delgada os componentes do Núcleo dos Açores da Reserva Naval realizaram mais um dos seus encontros mensais, reunindo-se num almoço no dia 6 de Novembro passado, de que damos notícia. O convívio teve lugar na Messe



Mário Medeiros Pereira, João Tavares Carreiro, Fernando Pacheco da Costa e Vasco Pereira da Silva

de Marinha do Loreto e como é hábito, reúne também oficiais que na altura se encontram aí aboletados.

Na falta de uma imagem de grupo, deixamos assinaladas as presenças que as fotografias juntas mostram.



Francisco Cordovil, João Pacheco Rodrigues, Adelino Rodrigues da Silva e Brito Subtil

A PALAVRA AOS LEITORES ATENTOS



Ricardo Campos
11º CFORN

A propósito da evocação do 10º CFORN, recordado na revista nº 14 da AORN, o Prof. Ricardo Campos, defensor, conhecedor profundo e entusiasta da História do Niassa e imbuído da mística que desde sempre se transmitiu a quem esteve na Base de Metangula, enviou à Revista um “reparo” que se transcreve com todo o gosto.

Com o mesmo gosto se divulga a intenção de se dar início à “História do Lago Niassa”, a partir do próximo número desta publicação, na certeza de que não faltarão colaborações de muitos RN's e Oficiais do Quadro Permanente, para quem Metangula tem um significado marcante na vida de quantos ali prestaram serviço nos idos anos de sessenta e setenta.

«Da leitura atenta da descrição referente aos camaradas que integraram o 10º CFORN e, louvando o esforço de tentativa de rigor e exatidão de descrição de algumas apreciações aos mesmos, não posso deixar em claro dados referentes a um dos camaradas daquele curso.

Refiro-me ao Dr. João António Rodeia Peneque, que eu bem conheço desses tempos.

Pertencemos à mesma companhia de fuzileiros. Sentindo-me completamente incapaz de o classificar com base nos dados bélicos inerentes à sua incorporação na classe de fuzileiros e dei-

xando em claro os referentes aos seus dotes humanos que todos lhe reconhecemos, quero enaltecer a qualidade, ou o “dom”, que permitiu a divulgação, cantando, sem uma falha, a vida dos militares do Niassa.

O João Peneque foi, na realidade, o intérprete que cantando e com humor, deu voz ao Niassa.

Foi ele que cantou e ajudou a elaborar o “Cancioneiro do Niassa”, cuja divulgação, naquela data, teve forus de reacção à situação política que se vivia. Ele, conjuntamente com o Comandante Adriano Chuquere, entre outros, conseguiu, no “Cancioneiro do Niassa”, um documento de intervenção quase impensável naquela época.

O João Peneque colaborou ainda no lançamento da Rádio Metangula que, tudo indica, foi a primeira rádio militar a nível mundial.

São estes dados que me fazem escrever estas linhas, sobrelevando outros elementos e dotes para os quais não me considero a pessoa indicada para comentar.

Obrigado João Peneque, tornaste menos só as longas noites do Niassa.»



João Peneque
10º CFORN

Ricardo Campos
11º CFORN

C|work|in|_progress
 >impressão offset
 >impressão digital
 >pré-impressão
 >criação
 >design gráfico
 >multimédia
 >web design
 >acabamento
 >expedição
 >endereçamento

tech adventures



Rua Central de Carvalhido, 374 - Moesita
 4471-007 MOREIRA MAIA
 tel: 22 941 61 14 . fax: 22 941 74 92
 maia@marsil.pt

Av. Eng.º Duarte Pacheco, Torre 2-3ª FL. 1
 1070-102 LISBOA
 tel: 21 381 54 40 . fax: 21 381 54 59
 lisboa@marsil.pt





António Caseiro Marques
21º CFORN

Os alunos da Escola Naval estiveram na zona do Douro, no final do mês de Fevereiro, para realizarem um exercício no rio. Ao mesmo tempo, entendeu a Marinha realizar ações de divulgação para captação de jovens junto das escolas secundárias da região.

Tratou-se de atrair os jovens a entrarem na Escola Naval, para se prepararem para a nobre função de oficial da Marinha de Guerra Portuguesa.

Informações a que tivemos acesso, dizem-nos que se torna cada vez mais difícil motivar os jovens a enveredarem pela carreira militar. As escolas superiores militares estão com grandes dificuldades de recrutamento.

Concretamente na Marinha, corre-se o risco de, dentro de poucos anos, ser difícil preencher os quadros de oficiais, principalmente nas classes de técnicos.

É uma situação que nos entristece, depois de termos sido um dos países com uma das maiores marinhas do mundo e de já, em séculos passados, termos mesmo dominado os mares com as nossas armadas. É claro que, dirão alguns, são tempos que já lá vão. Mas é um assunto que nos deve deixar a todos muito preocupados.

Por um lado, tal facto constitui também para nós um extraordinário desafio.

Um desafio lançado a uma nação inteira que continua a ter uma das maiores zonas económicas exclusivas, que tem de ser protegida, fiscalizada. Os recursos nela

existentes e o poder que nos dá a sua detenção em termos internacionais, devia levar-nos a todos, mas principalmente aos políticos, a ter uma atenção especial à dotação da Marinha, em termos de recursos materiais e humanos, de forma a que o nosso futuro, como nação, não possa ser posto em risco.

Por outro lado, compreendem-se as razões para que os jovens não queiram ingressar nas Forças Armadas. Outrora uma profissão desejada, disputada, ser militar hoje nada diz aos jovens, depois de tantos enxovalhos, de tratos de polé, de toda a forma e feitio, na sequência das atitudes de alguns militares a seguir ao 25 de Abril.

A agravar tudo isto, nos últimos anos, os militares sofreram todo o tipo de humilhações, como ainda aconteceu nos últimos dois anos, com a Marinha a ter de deixar os navios nas Bases Navais, por falta de dinheiro para pagar os combustíveis...

Algo terá de ser feito e com urgência, para que esta situação se altere.

Em primeiro lugar, será necessário dignificar as carreiras militares, equiparando os seus vencimentos às classes do mesmo nível, como acontecia há muitos anos atrás.

Mas, talvez mais importante que isso, será criar condições que dignifiquem as Forças Armadas, clarificando o seu papel.

E será também importante dotá-las de meios modernos, eficazes e indispensáveis à realização das missões de que sejam incumbidas, para que os portugueses sintam

que a sua existência é fundamental à Nação.

Haverá necessidade de sacrifícios, reduzindo quadros, redimensionando a sua organização, diminuindo o número de instalações e evitando a manutenção de quartéis cuja existência se não justifique. Pode ser necessário tudo isso e muito mais. Mas se com isso o país se sentir mais protegido e se pudermos continuar a cumprir e a assegurar os nossos compromissos internacionais, então todos teremos a ganhar.

E, já agora, talvez ainda se vá a tempo de evitar que dentro de poucos anos as nossas Forças Armadas tenham de ser constituídas por mercenários, com pessoas oriundas de outros países, que não sintam o sangue português a correr-lhes nas veias, de onde não adviria nada de bom.

Com que disposição iriam esses cidadãos para a guerra?

O que sentiriam quando fossem mandados combater em nome da pátria portuguesa, talvez contra o seu país de origem?

Que hino cantariam esses militares nas paradas?

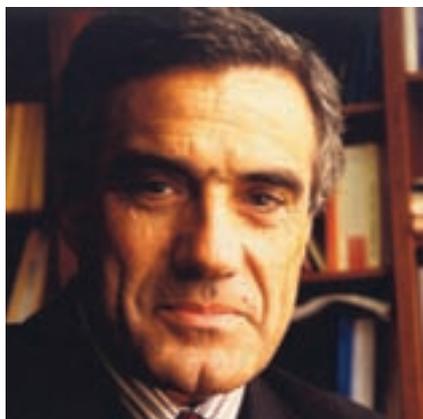
A par da Justiça, das Finanças e da Educação, as Forças Armadas são vitais para qualquer país que se queira perpetuar no futuro, sem sobressaltos.

Ora, por este andar não teremos futuro.



A UNIÃO EUROPEIA, DE NICE À CONVENÇÃO

UMA CONSTITUIÇÃO PARA A EUROPA?



José Luís da Cruz Vilaça
15º CFORN

II. De Nice à Constituição Europeia — o papel da Convenção.

Os objectivos de Nice

O segundo referendo irlandês salvou o Tratado de Nice. Ficaram assim lançadas as bases institucionais mínimas, indispensáveis para que a União Europeia possa assimilar o grande alargamento que se avizinha.

Mas, como já deixei entender na primeira parte deste artigo (publicada no nº 14 da Revista da AORN), o grande mérito de Nice foi o de preparar o advento de um novo, e porventura decisivo, salto qualitativo na evolução “constitucional” da evolução europeia.

É assim que a Declaração nº 23, anexa ao Tratado, veio apelar a um debate mais amplo e aprofundado sobre o futuro da União Europeia.

A primeira grande inovação no método de abordar as questões da reforma institucional da União ficou clara logo na definição do âmbito desse debate. Pretendia-se que o mesmo associasse todas as partes interessadas: não apenas, como até então, os representantes dos governos dos Estados-membros e a Comissão Europeia, mas também o Parlamento Europeu e os Parlamentos nacionais, os países candida-

tos à adesão e os representantes do conjunto da opinião pública (círculos políticos, económicos e universitários, representantes da sociedade civil, etc.).

Por outro lado, a Declaração nº 23 definiu, ainda que não de forma exaustiva, o âmbito material do processo de reflexão sobre o futuro da Europa: delimitação mais precisa das competências respectivas da União e dos Estados-membros, no respeito do princípio da subsidiariedade; estatuto da Carta dos Direitos Fundamentais; simplificação dos Tratados; papel dos Parlamentos nacionais. O objectivo declarado da Conferência, ao lançar estes temas de debate, era o de reforçar a legitimidade democrática e a transparência da União e das suas instituições por forma a aproximá-las dos cidadãos.

Desde logo se anunciou a convocação, em 2004, de uma nova Conferência de Representantes dos Governos dos Estados-membros, “para tratar dos pontos supramencionados, a fim de introduzir nos Tratados as correspondentes alterações”.

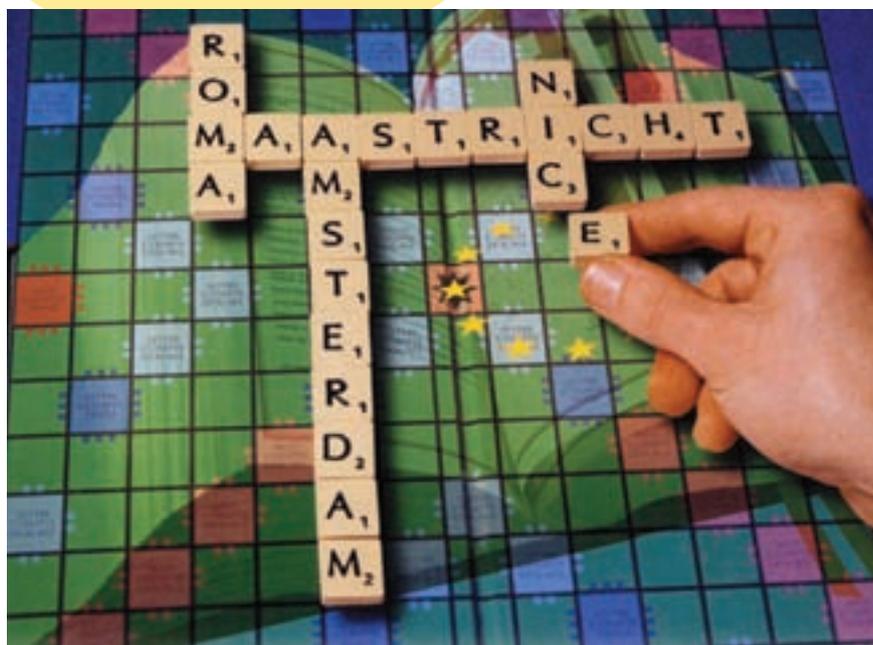
Sucedem, porém, que, ao mesmo tempo, a

Declaração nº 23 encarregou o Conselho Europeu de Laeken, de Dezembro de 2001, de aprovar uma declaração que previasse as iniciativas apropriadas para dar seguimento ao processo de reflexão.

A Declaração de Laeken

E foi esta a grande ocasião que, muito por mérito da presidência belga, não deixou de ser aproveitada para lançar o processo fortemente inovador que conduziu à convocação da Convenção.

Três aspectos importantes devem ser sublinhados. Em primeiro lugar, a Declaração de Laeken alargou sensivelmente os temas de reflexão enumerados em Nice. Em segundo lugar, para preparar a CIG-2004, instituiu a Convenção e definiu-lhe a duração, a composição e os métodos de trabalho, indicando para seu Presidente o antigo Presidente francês Valéry Giscard d'Estaing e para Vice-Presidentes dois antigos Primeiros-Ministros, o italiano G. Amato e o belga J.-L. Dehaene. Em terceiro lugar, introduziu decisivamente na agenda europeia a ideia de abrir caminho para a elaboração



de “uma Constituição para os cidadãos europeus” que conduza, a prazo, “à adopção, na União, de um texto constitucional”.

Nunca os Estados-membros tinham aceite ir tão longe. A partir daqui, nada será como dantes no processo de construção europeia. Espera-se, que fique definitivamente encerrada a era em que os participantes nas Conferências intergovernamentais para revisão dos Tratados se limitavam a exprimir – à porta mais ou menos fechada – a posição oficial dos respectivos governos, para chegar a um consenso que, depois, os representantes políticos dos eleitorados nacionais eram chamados a ratificar. Quando muito, os cidadãos têm acabado por ser confrontados, por via de referendo, com o resultado, tantas vezes confuso, desarticulado e minimalista, a que chegaram os representantes dos governos. Não admira, por isso, que, por vezes, não hajam aceitado o facto consumado e se tenham declarado contra.

A Convenção

Desde cedo, a Convenção teve consciência de que a sua missão histórica era a de redigir o texto de uma Constituição ou de um Tratado constitucional, em vez de se limitar a reunir contributos diversos entre os quais a Conferência intergovernamental pudesse exercer as suas preferências, ao sabor de difíceis arranjos políticos entre as conveniências de uns e de outros.

Ao longo dos meses de trabalho da Convenção, os projectos constitucionais e os contributos para o debate surgiram de todos os lados. Mas é hoje claro entre todos os que seguem os trabalhos da Convenção que aquele objectivo vai ser cumprido. Goste-se ou não do personagem, o certo é que o “método Giscard” vai dar frutos e dos trabalhos da Convenção sairá um texto que poderá servir de base segura à futura arquitectura constitucional da União Europeia.

Prova de que o que se passa na Convenção passou a ser levado a sério é o facto de vários governos dos Estados-membros (e, entre eles, os mais influentes) terem entregue aos chefes da sua diplomacia a representação na Convenção: assim sucede com a Alemanha, a França, a Espanha ou a Grécia, actual presidente do



Conselho.

Mais ainda: a traduzir o reconhecimento de que a dinâmica da Convenção será tal que muito dificilmente poderão influenciar-se à posteriori os seus resultados, os chefes de Estado ou de Governo têm-se apressado a apresentar as propostas que entendem dever ser consideradas pela Convenção. É esse o caso da recente proposta comum do Presidente Chirac e do Chanceler Schröder, com vista à instituição de um Presidente do Conselho da União, a eleger por um período de cinco anos.

Um Presidente para a União?

Esta é, sem dúvida, uma das mais radicais e politicamente mais visíveis reformas que podem vir a ocorrer na estrutura institucional da União.

Há nela virtudes e defeitos. Pelo lado ne-

gativo, reforça o órgão intergovernamental (o Conselho) relativamente ao órgão (a Comissão) a quem os Tratados conferiram a missão de promover a integração no espaço europeu. Além disso, se a medida não for acompanhada de arranjos adequados, comporta o risco de criar uma reserva importante de poder para os grandes Estados-membros.

Mas, em contrapartida, é indiscutível que, relativamente ao sistema actual de presidências semestrais rotativas, a reforma oferece a vantagem de maior estabilidade, eficácia e continuidade na definição da agenda e na organização dos trabalhos do Conselho, bem como, provavelmente, de uma maior visibilidade e coerência na representação externa da União.

Para confortar os mais integracionistas, e por pressão do Chanceler alemão, a Comissão Europeia seria reforçada pela eleição do seu Presidente através de um voto qualificado do Parlamento Europeu.

Mas, a ser assim, o risco que se corre é o de uma permanente “guerra de galos”, cada qual no seu poleiro, que poderá acabar por enfraquecer a União. Para evitar essa guerra, o mais provável é que se adoptem mecanismos que assegurem a supremacia do Conselho, isto é, do órgão onde estão representados os governos dos Estados-membros. Neste contexto, não são seguramente os Estados de menor dimensão e de menor peso económico (como Portugal) que saem beneficiados.



A complicar o difícil equilíbrio institucional poderia entrar ainda em jogo a criação, proposta pelo grupo de trabalho presidido por Dehaene, de um posto de “Ministro dos Negócios Estrangeiros” da União, responsável simultaneamente perante o Conselho e a Comissão, e com competências em matéria de política externa e de defesa. A proposta suscita óbvias reticências, quer por parte dos Estados-membros mais reservados em matéria de defesa, quer por parte daqueles que (como a Grã-Bretanha) vêm nela um risco de duplicação da NATO.

Teria, contudo, a vantagem de oferecer uma porta de entrada à política externa e de defesa no esquema institucional da União, sob uma forma mitigada, susceptível de acomodar federalistas e adeptos da cooperação intergovernamental.

A repartição de competência EU —Estados-membros e o princípio da subsidiariedade

A questão da repartição de competências entre a União e os Estados-membros é outra das questões cruciais a resolver no novo texto constitucional.

Contrariamente aos Estados que a suportam, a União disporá sempre de meras “competências de atribuição”, porque não lhe compete a ela definir a sua própria competência constitucional. Mas a existência de cláusulas de flexibilidade tem permitido, até agora, à Comunidade Europeia ir ajustando a sua intervenção à evolução das circunstâncias.

Há um risco de bloqueamento, ou mesmo de retrocesso (ver recentes propostas da presidência da Convenção), na capacidade da União para intervir em certas áreas onde tem desempenhado um papel – por vezes controverso, é certo (educação, cultura, política industrial, emprego, investigação e desenvolvimento).

Creio que a sujeição, em áreas de competência concorrente, aos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade deverá continuar a ser o critério condutor da intervenção da União.

O problema está em reforçar os mecanismos de controlo (prévio ou a posteriori) do respeito desses princípios na legislação e na actividade da União.



A esse respeito, de entre os sistemas que têm sido avançados, parece estar a colher simpatia crescente o de dar voz aos Parlamentos nacionais, cujas prerrogativas estão, ao fim e ao cabo, em causa. Resta determinar quais os mecanismos práticos através dos quais essa voz poderia exprimir-se.

Uma Constituição para a União

Não é possível fazer aqui um sobrevoço completo das questões a que a Convenção terá de dar resposta no projecto de Constituição da União que irá apresentar. Mas gostaria de acrescentar mais duas ou três notas.

É indispensável que a futura Constituição europeia seja clara, simples, legível e compreensível por todos. Daí o esforço de simplificação a que todos os projectos têm procedido relativamente ao texto actual dos Tratados, no sentido de manter apenas o essencial de uma estrutura constitucional, relegando para legislação secundária as normas de natureza infraconstitucional.

O primeiro projecto preparado, em Outubro de 2002, pelo Presidium da Convenção divide-se em duas partes.

Uma, sobre a “Arquitectura Constitucional”: personalidade jurídica, valores e objectivos da União; cidadania e direitos fundamentais; instituições; instrumentos de execução das competências da União; princípios gerais da vida democrática da União; finanças; acção e relações externas da União; condições de entrada, suspensão e saída.

Outra, sobre as “Políticas e as Acções da União”: mercado interno; política económica e monetária; segurança interna; outras políticas comuns (concorrência, social, coesão económica e social, agricultura e pesca; ambiente; protecção dos consumidores; transportes e redes transeuropeias; investigação e desenvolvimento tecnológico); políticas de apoio aos Estados-membros (emprego, saúde, indústria, cultura, educação, formação profissional e juventude).

Duas notas apenas, a este propósito. Uma sobre a protecção dos direitos fundamentais na União. É seguro que a Carta dos Direitos Fundamentais constituirá o ponto de referência dessa protecção. Resta saber sob que forma. Será a Carta inserida no corpo da própria Constituição? Ou deverá esta remeter para a Carta, a incluir em Protocolo anexo?

Por mim, prefiro esta última solução, porque ao mesmo tempo que assegura uma eficácia jurídica plena aos artigos da Carta e a conveniente visibilidade, evita tornar o texto da Constituição demasiado pesado, com a reprodução de um número considerável de disposições, com alíneas e sub-alíneas.

Em todo o caso, é também necessário garantir a existência de mecanismos eficazes de controlo jurisdicional no espaço da União, de maneira a que os direitos não fiquem letra morta no papel da Constituição. É tema que se liga com a estrutura do sistema jurisdicional comunitário, que a Convenção não poderá igualmente deixar de encarar.

Um outro tema delicado de debate não

deixará de ser o da política social. Entre os mais liberais e os mais intervencionistas em matéria de política social se decidirá até que ponto deverá ir a intervenção da União. Entendo que, a este propósito, se impõe aos constituintes uma sábia contenção, para evitar criar factores de rigidez no âmbito social que se imponham a todos os Estados-membros, independentemente do seu nível de desenvolvimento e das suas estruturas e preferências no plano socio-económico.

Conclusão

O caminho para uma Constituição da União está, pois, aberto. Com ela, ficará relegada para a história das ideias políticas a convicção dos constitucionais tradicionais de que a noção de Constituição é inerente à de Estado-nação. A nova realidade da integração evoluiu de tal modo que a ideia de Constituição transcendeu já o âmbito puramente estatal.

No caso da União Europeia, a consistência da realidade socio-política que subjaz a esta Constituição foi-se consolidando ao longo dos anos. O Tribunal de Justiça das Comunidades foi, por sua vez, levando



a cabo, em algumas das suas mais importantes decisões, aquilo a que se tem chamado um processo de progressiva “constitucionalização” dos Tratados.

Faltava, porém o golpe de asa que viesse conferir a este processo uma plena legitimação democrática. É essa legitimação, que passa por uma mais ampla e livre participação da sociedade civil e, a final, pela aprovação popular, que pode resultar do processo iniciado em Nice.

Uma Constituição é, aliás, a melhor garantia dos direitos de todos os participantes num processo colectivo. Para um país pequeno como Portugal, é particularmente importante dispor, no quadro da União Europeia a que pertence, de uma tal carta de direitos.

É certo que, em Portugal, como é costume, andámos distraídos das coisas importantes.

Aparte os colóquios organizados, de forma sistemática e aprofundada, pelo Instituto de Estudos Estratégicos e Internacionais, pouco ou nada se tem feito para a discussão pública dos grandes temas da reforma institucional da União.

É, por isso, legítimo motivo de orgulho da AORN a iniciativa de abrir as páginas da sua Revista ao tema da Europa¹, um daqueles que mais profundamente condicionarão o nosso futuro colectivo por muitos anos.

Ficaria satisfeito se este artigo deixasse sequelas nas páginas da Revista, abrindo um debate de ideias que abrilhantaria ainda mais o palmarés da AORN.

José Luís da Cruz Vilaça
15.º CFORN

¹ Lembremos, aliás, que o representante do Governo Português na Convenção é o Prof. Ernâni Rodrigues Lopes, Presidente da Assembleia Geral da AORN.

PPE
Grupo do Partido Popular Europeu (Democratas-Cristãos) e dos Democratas Europeus

PSE
Grupo do Partido Socialista Europeu

ELDR
Grupo do Partido Europeu dos Liberais, Democratas e Reformistas

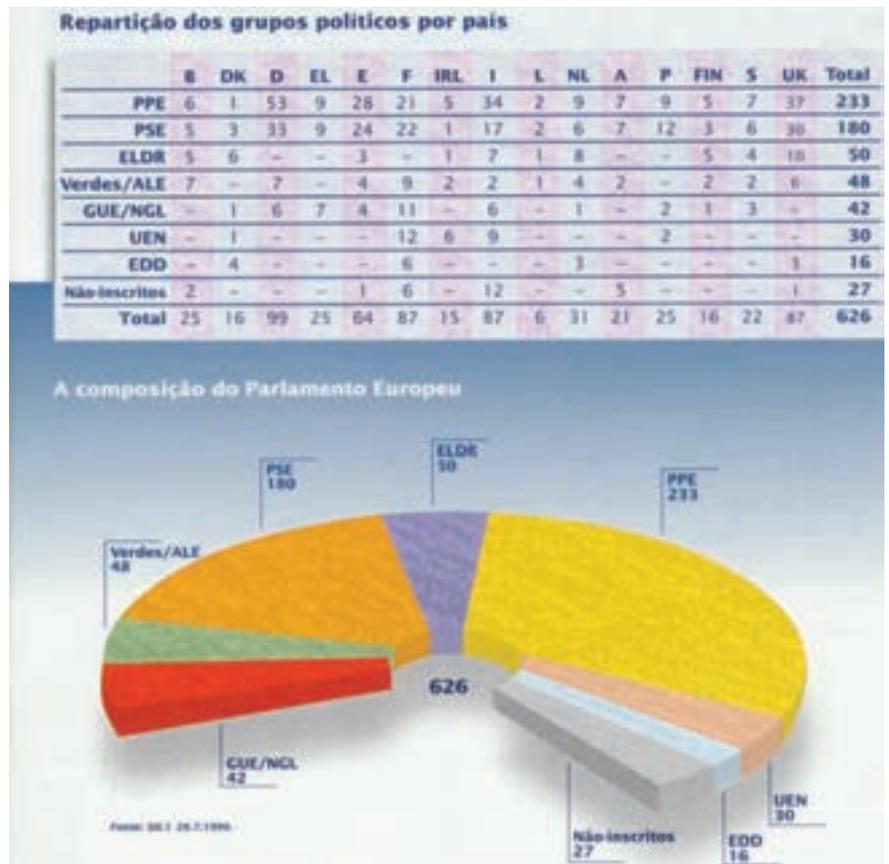
Verdes/ALES
Grupo dos Verdes / Aliança Livre Europeia

GUE/NGL
Grupo Confederal da Esquerda Unitária Europeia/Esquerda Nórdica Verde

UEN
Grupo União para a Europa das Nações

EED
Grupo para a Europa das Democracias e das Diferenças

Reproduções e elementos recolhidos de publicações autorizadas da Comissão Europeia (Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias) com data de Setembro de 2001



A BIBLIOTECA DA AORN



No anterior número da Revista, fizemos um apelo aos leitores, sócios e não sócios desta Associação, no sentido de os sensibilizar para o apoio à nossa Biblioteca, sector importante do Museu que desde há alguns anos temos vindo a desenvolver.

Nesse apelo, salientámos a inegável possibilidade que se abria à constituição de um espólio bibliográfico de grande valor cultural, apenas atendendo ao número de leitores da Revista da AORN e ao facto de grande parte destes, se situar num patamar cultural que certamente os levou à aquisição de muitos livros e documentos.

Salientámos também que, ao longo do tempo, até por limitações de espaço ou alterações de vida, muitos se desfazem dos seus títulos, quantas vezes por valores simbólicos, ou simplesmente cedidos a quem ainda possua algum espaço em sua casa.

A juventude que de nós descende e, quando a nós nos referimos, citamos os cerca de 3.000 cidadãos que na Marinha entraram na Reserva Naval, aproxima-se do número 8.000.

Parece ser razão demasiado forte para que juntemos à nossa História, recolhida e tratada através de documentos e material cedido por muitos RN's, com maior visibilidade num futuro Museu da Reserva Naval, uma Biblioteca diversificada, que possa ser local de estudo e conhecimento, abrangendo áreas com relação directa ao Mar, como logicamente se compreende, mas desde agora focando temas que possam satisfazer as tendências mais diversas deste vasto universo de potenciais frequentadores.

Foi um apelo com resposta imediata de alguns. Não muitos, em quantidade, mas que poderão vir a servir de exemplo estimulador para que outros dediquem algum

tempo ao tema.

Na realidade, quatro ofertas apenas permitiram somar mais 1.047 livros e documentos diversos, passando o total arquivado, de 650 à data da nossa anterior Revista, em 1 de Agosto de 2002, para 1.697, em 31 de Dezembro passado.

Salientamos, como espólio histórico de superior interesse, a oferta do Director da Revista da Armada, CALM Luís Augusto Roque Martins, da colecção completa dos 325 números até ao momento publicados.

E, neste local, reforçamos o profundo agradecimento de que o CALM Roque Martins é merecedor por este gesto, mais uma prova do apoio e colaboração que, desde sempre, a AORN tem recebido das Entidades, Serviços e Unidades da Armada.

Constituiu igualmente valioso contributo de um associado a oferta de 243 volumes versando Etnografia e História e de 438 sobre Política, Temas Sociais e Direito Administrativo que, dificilmente, se encontrarão disponíveis, no seu conjunto, numa só Biblioteca particular.

Anunciamos, entretanto, que a página da AORN na INTERNET, em fase de rejuvenescimento, irá apresentar os títulos das obras da Biblioteca, com actualização periódica, permitindo a sua divulgação e rápido conhecimento a todos os interessados.

Não repetiremos o apelo que fizemos na revista nº 14.

Pedimos apenas que este artigo mereça alguma reflexão dos leitores e que a nossa justa ambição de dotar a AORN com uma das mais importantes bibliotecas nacionais se possa concretizar um dia.

Não cremos que nos possam acusar de visionários.

É tão só, noção das realidades.



PRODUTOS E SERVIÇOS

SERVIÇO ATLÂNTICO *EXCLUSIVE*



Atlântico *Exclusive*

A melhor combinação de Produtos e Instrumentos Financeiros

Atlântico *Exclusive*
Investimento com Conselho

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:

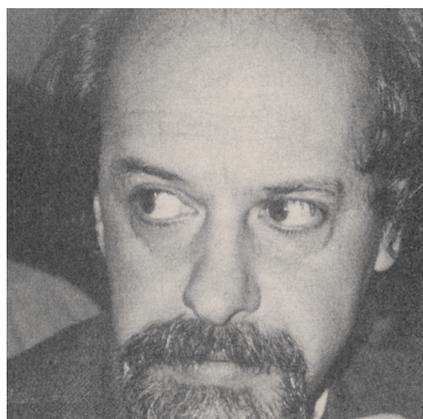
O **Consultor *Exclusive*** – Um especialista de investimentos que oferece um tratamento personalizado, com capacidade de antecipar, de forma proactiva, as necessidades dos Clientes e transformá-las em oportunidades de negócios;

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.

O CANTINHO DOS POETAS



Carlos Alberto Maia Teixeira
20º CFORN

Carlos Alberto Maia Teixeira é médico, exercendo a profissão na cidade de Coimbra, onde vive. Oficial da Reserva Naval, integrou a classe de Fuzileiros do 20º CFORN, incorporado na Armada no ano de 1972.

Em 1998, publica o livro *"OS NAVEGANTES DA MEMÓRIA"*, da Editorial Moura Pinto, de Arganil. No escrito da autora do Prefácio do livro, Leonor Morais Machado assinala: «*Os Navegantes da Memória*» é uma obra poética cuja arquitectura revela, antes de mais, a ideia do ser que deambula ao sabor dos sentidos, do próprio ciclo natural da vida, o ser em amadurecimento, numa tentativa de fixar rotinas, eternizando-as pelo instante que representam».

E mais adiante: «É sempre redutora a leitura pessoal de um texto, de um livro. Talvez essa constatação seja prova da inexplicável beleza, do infinito de experiências e de relações que as palavras proporcionam a todos quantos lêem e admitem esse privilégio».

Da Parte I, das seis em que esta obra se divide, e que tem o título *"DA POESIA"*, transcrevemos:

A CRIAÇÃO DO MUNDO

No princípio era a terra
E em cima da terra
Outra terra foi posta.

Terra funda de mim
E em cima de mim
Nova terra se encosta!

No princípio era o mar
Indefinido ao amar
Iniciado e sem fim.

Uma forma a nascer
Uma razão a saber:
Ser o não e o sim!

No princípio era o ar
E dos lados do ar:
Um horizonte perfeito:

O princípio das cores,
O começo das dores:
O acto a ser feito!

No princípio era o fogo
E de dentro do fogo
Se fez luz por medida:

Deu tamanho ao espanto
E altura ao encanto
E diferença à vida!

No princípio era a terra
E em cima da terra
Nova terra foi posta.

No princípio era o mar
E em cima do mar
Um adeus deu à costa!

E o ar foi ao fogo
E de dentro do fogo
Uma saudade me quer:

É a minha heresia
Ao ser na poesia
Um amante qualquer!

É assim que me dou
É a isto que vou
É só isto que sei:

O adeus há em mim;
A saudade é sem fim;
Tomai e bebei.



Da Parte II, dedicada aos Poetas, o autor recorda MIGUEL TORGA no poema:

ADEUS POETA!

Tu, que hoje deixas a mortalidade
E entras no restrito dos eleitos,
Onde só pesa a rara qualidade
Do dever acima de todos os defeitos!

Tu, a quem falamos de modo aberto
Para além da circunstância da viagem,
Foste a sombra virgem no deserto
E norte em direcção à outra margem!

Tu, que entras em nós pelo brio
Ensinando os caminhos à filha serra,
fecundas os vales em gestos de equilíbrio
tratando das feridas da Mãe-Terra!

Tu, que do frágil fizeste o sonho
De ver a pedra bruta do lugar,
Soprando o vento agreste de risonho,
Na vela, a todo o pano, a navegar!

Tu, canto desconhecido onde caber,
Profeta da mensagem prometida,
Surdo-mudo e cego de as saber
Caídas, uma a uma, nesta vida...

Tu, instante tão distante do momento,
Incómodo, intangível,... o Escolhido!
Ninho que embala a fé do pensamento
E nas palavras vincadas o mais ferido!

Tu, das pessoas sempre diferentes
E delas carente em sublimes rituais;
Queimando torgas a construir gente,
Mais que deuses, as quiseste a ti-iguais !!!

IN MEMORIAM...

No ano de 2002, partiram do nosso convívio dois oficiais de Marinha que, ao longo da sua vida, marcaram de forma particular a Reserva Naval. Muitos foram os que sentiram esses acontecimentos, mostrando desejo de deixar o seu testemunho numa das edições da Revista da AORN.



Comandante João Torres de Sousa Campos (1933-2002)

Luis Veiga de Macedo, do 12º CFORN conheceu e conviveu de perto com o Comandante João Torres Fontes de Sousa

Campos, referindo essa circunstância no texto seguinte:

“Foi com a maior emoção que recebi a notícia da morte do Comandante Sousa Campos.

Tive o privilégio de o conhecer de perto, durante anos, quando, sob as suas ordens, prestei serviço no Leste de Angola, no final da década de sessenta, como oficial fuzileiro. Pude então apreciar e admirar esse ilustre militar, cuja memória evoco com viva saudade e o mais profundo apreço. Era um Chefe na verdadeira acepção da palavra, que soube honrar, e de que maneira, a nossa Marinha e a Pátria, servindo-as com superior elevação e coragem.

Foi, sem dúvida, um Comandante que

sempre esteve à altura das delicadas e difíceis funções que, em boa hora, lhe foram confiadas. Homem bom, lúcido, compreensivo e consciente dos deveres do cargo, foi também exigente, mas sempre justo, para quantos com ele puderam cooperar na patriótica missão de defender a integridade de Portugal. Foi um Homem de carácter e leal. Tinha o culto da honra e a dignidade própria do transmontano, «uma das expressões mais robustas e fecundas do génio lusitano».

Não poderia, assim, deixar de lhe prestar, com estas palavras, a minha mais profunda e sentida homenagem.”

Luis Veiga de Macedo
12º CFORN

A morte do Comandante Artur Manuel Coral Costa constitui, para todos quantos com ele privaram ao longo da vida, uma irreparável perda. Qualquer que seja o ângulo de análise em que nos situemos, qualquer que seja a época de referência ou a diferença de idade que tenhamos, relativamente ao CMG Coral Costa, uma constatação é comum. Foi um GRANDE SENHOR.

No trato, nas manifestações de amizade, no cuidado em marcar a sua presença ajudando quantos a ele recorriam, ninguém esquecerá o Comandante Coral, como a ele se referiam por vezes, deixando mais tristes os amigos e os que, embora esporadicamente, tiveram o privilégio de o conhecer. Fui um desses privilegiados.

Conheci pessoalmente o Comandante Coral Costa, há apenas meia dúzia de anos. Foi no início da caminhada da AORN, no desejo de recuperar rapidamente a História da Reserva Naval, que tomei a decisão de lhe pedir que me recebesse em sua casa. Uma casa aberta que nos deixava de imediato a certeza de estarmos perante um casal de grandes diplomatas, Grandes Senhores, parecendo que o nosso conhecimento vinha de há muito e este primeiro contacto era apenas mais um. Era assim o Comandante Coral Costa e é assim a Senhora D. Maria do Carmo, sua viúva.



Comandante Artur Manuel Coral Costa (1924-2002)

Perante mim, no primeiro contacto, a certeza de iniciar a recolha dos dados históricos da Reserva Naval, exactamente pelo oficial que esteve na origem dessa mesma História.

Diz-se que a História não tem início, acontece todos os dias e não tem fim. Não é assim a História da Reserva Naval, na Marinha de Guerra Portuguesa.

Nasceu em data conhecida, teve responsáveis que lhe deram forma e são conhecidas as fases imediatamente anteriores à entrada do primeiro CEORN na Escola Naval, em 1958. Foi seu primeiro Director de Instrução, o Comandante Artur Manuel Coral Costa, cujo perfil de militar e influência, na caminhada inicia-

da nessa data, teve destaque em anterior número da Revista da AORN, em entrevista conduzida pelo nosso camarada Manuel de Sousa Torres, do 8º CEORN. Não é o perfil militar que, nesta hora, pretendemos salientar. Apenas e tão só, a qualidade de Alguém que, ao longo de uma vida inteiramente dedicada à Marinha, mantendo sempre o orgulho na farda do botão de âncora e com décadas de serviço, soube transmitir e legar, o humanismo, a amizade e uma ilimitada simpatia e que muito para além do brilhantismo de uma carreira de marinheiro, foi um GRANDE SENHOR.

Ao Comandante Coral Costa fica a Reserva Naval a dever muito do que a Marinha lhe reconhece, e muito do que constitui hoje de mais valioso do seu espólio histórico. Mas o mais relevante é a dívida de gratidão que os seus muitos amigos têm para com quem lhes devotou uma enorme amizade, e em quem deixa a maior das saudades.

Neste simples recordar fica a nossa homenagem e gratidão e o sentimento solidário com a tristeza de sua família, certos de que Deus lhe está dando a sua protecção.

José Augusto Pires de Lima
4º CEORN



GRAFICA
MONUMENTAL, LDA.
www.graficamonumental.pt

50
ANOS
1968 2018



50 anos de boas impressões.

RUA NEVES FERREIRA, N.º 13 • 1170-273 LISBOA • TEL: 21 814 32 78 • FAX: 21 812 20 22

www.graficamonumental.pt

FRINDUS
FRIO INDUSTRIAL, LDA.

Carrier
TRANSICOLD

A Solução para o seu Transporte Frigorífico



< Assistência 24 horas >

Portugal > 24 centros > 21 444 90 00
Europa > 400 centros > 800 832 283



"PRESTIGE" – Uma questão global



Casimiro Barreto
47º CFORN

"Prestige", ou ironia do destino

De facto, o naufrágio do navio tanque "Prestige", tanto pelas consequências que a sua carga traz para um meio ambiente já tão castigado, como pelo tipo de questões que suscita numa actividade que conta já com mais de 50 anos de globalização, traz de novo a Portugal uma oportunidade e uma obrigação de reflectir sobre a sua vertente oceânica. Para o bem e para o mal, o mar faz

parte da nossa geografia há já quase nove séculos.

Este acidente embora não envolva directamente o nosso país, isto numa primeira análise, poderá vir a fazê-lo caso o mar e só o mar, as correntes e os ventos assim o decidam. Em acidentes deste tipo, quer pela sua dimensão e imprevisibilidade, como pela dificuldade de um controle eficaz no mar, os países ribeirinhos da zona acidentada acabam normalmente por receber na linha da costa as consequências mais nefastas: os produtos derramados.

Em alturas destas, somos levados decerto a pensar que temos uma costa bastante grande, mas se considerarmos também a Zona Económica Exclusiva, então teremos mesmo uma grande dor de cabeça.

Podíamos tentar aqui uma avaliação técnica sobre o acidente e o que poderia ou não ter sido feito, bem como daquilo que poderá ou deverá ainda ser feito, no sentido de minimizar os efeitos daquilo que se desenha como uma grande catástrofe e que só o oceano com os seus caprichos

decidirá. Mas creio que este assunto merece uma reflexão um pouco mais profunda na procura de uma causa para os seus efeitos; o derrame do "Prestige".

O cenário

Propriedade de um armador grego, a Universe Maritime, navegando sob o pavilhão das Bahamas, com comandante grego, oficiais romenos e restante tripulação asiática, o navio tanque "Prestige" transportava cerca de 76 000 toneladas de AM 100 (Fuel Óleo Inter-médio) de um porto da Letónia, no mar Báltico para Gibraltar.

O "Prestige" é apenas um exemplo do que mais se pode encontrar nesta actividade global que é o transporte marítimo. Alguns países mantêm ainda reservas de transporte marítimo sob pavilhão nacional no sentido de proteger a sua economia, outros para manterem a sua cultura marítima, mas a maior parte da frota mundial navega sob pavilhão de conveniência.





Efectivamente, em 1947, com a criação das bandeiras de conveniência do Panamá e da Libéria começou a construção dos cenários que caracterizam o transporte marítimo e as rotas de navegação dos dias de hoje. Cenários estes que acolhem a produção de performances como a do “Prestige”. Bahamas, Antigua e Barbados, Camboja, Equador e imensos outros... são também alternativas.

Registos mais permissivos, com sistemas de controlo deficientes ou por vezes mesmo inexistentes, que olham o shipping apenas na vertente do alojamento de frotas alheias, criando novas e fáceis fontes de receita através da recolha de taxas e impostos, proliferaram então permitindo a diluição das responsabilidades a que os pavilhões nacionais obrigavam.

Tripulações menos qualificadas, tecnologias mais simples e sofisticadas, um mercado concorrencial mais exigente onde o homem assume cada vez mais o mero papel de elo de ligação entre tecnologias, conduzem a que em última instância o erro se deva inevitavelmente a falha humana.

Uma frota mundial cada vez mais envelhecida, com manutenção deficiente sob a permissividade dos novos registos, aliada a mercados mais exigentes e concorrências mais implacáveis numa actividade à escala global, determinam a era do Transporte Marítimo.

Esta é uma parte do cenário, aquela que vem do mar. A outra é o próprio mar.

Representando cerca de 18 vezes o espa-

ço ocupado pelo território sólido, a Zona Económica Exclusiva portuguesa, estende-se por uma parte razoável do Atlântico Norte. Regulamentada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Montego Bay 1994) e pelo direito interno português, esta extensa área merece uma atenção especial. Cruzam o nosso espaço marítimo cerca de 700 navios por dia. Não basta legislar, é também necessário manifestar capacidade para projectar o poder que faça cumprir as leis. Como controlar então este vasto espaço? Como actuar quando se perde ou se está prestes a perder o controle?

A performance

A 13 de Novembro ao largo da Galiza, o “Prestige” debaixo de condições de tempo e mar desfavoráveis, sofre um rombo no costado a estibordo.

A 14 de Novembro, já a derramar parte da sua carga, aproxima-se até cerca de 4 mi-

lhas da costa espanhola donde é rebocado para o largo. Aqui, inicia-se uma longa odisseia de indecisões e de decisões atabalhoadas no sentido de afastar a possível responsabilidade de uma maré negra.

De salientar as afirmações do director da Smith Tug (empresa holandesa, grande especialista mundial neste tipo de trabalhos e que assumiu e conduziu o reboque do Prestige) à publicação do Loyd's List: « sempre que quis falar com responsáveis do governo espanhol, falei com políticos. Por nenhuma vez apareceu um técnico...».

Nem franceses nem espanhóis pretendiam experimentar as consequências de uma nova maré negra, e muito menos de fuel. Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Erika, Urquiola, Andros Patria, Mar Egeo,... e um rol de muitos outros já os tinham severamente castigado. Talvez daí a sua reacção inicial. Portugal, por seu lado e bafejado pela sorte nesta fase inicial, não pretende também assumir os custos mais pesados da catástrofe. A Marinha de Guerra impede o “Prestige” de entrar na nossa ZEE, obrigando-o a navegar para oeste, afastando-o assim da nossa costa.

Que fazer com um navio que continua a derramar fuel para o mar? Conduzi-lo para um porto, tentar circunscrever o derrame e transfegar o fuel que ainda se encontrava nos tanques? Rebocar o navio para longe da costa e fazê-lo explodir, queimando uma parte substancial do fuel, evitando assim que atingisse a costa? Tentar a transfega mesmo em alto mar?... ou talvez outra, ou outra ou ainda outra.



Mas a ausência de decisão conduziu a situação a um delicado desfecho: um derrame inicial de 17.000 toneladas de fuel, seguido do colapso e naufrágio do “Prestige” com mais cerca de 60.000 toneladas nos tanques para uma profundidade de 3.500 metros e sem que ninguém consiga prever o que poderá acontecer com os destroços e a restante carga uma vez chegados ao fundo do mar.

Avaliação

A avaliação no sentido de minimizar o acidente, foi desastrosa. Este tipo de decisões não pode ser tomada em cima do acontecimento devido às consequências que implicam. Devem sim constar num plano de Contingência, previamente estabelecido, sustentado e devidamente ensaiado.

Na sequência das observações efectuadas pelo submarino Nautilus, a realidade mostrou-se ainda mais cruel: o “Prestige” continua a derramar o fuel do interior dos seus tanques com as consequentes alterações da estrutura do navio, as quais podem conduzir ao seu colapso total.

A partir daqui, resta apenas monitorizar e fazer a recolha possível no mar. Mas, como mostra a experiência de um rol de outros acidentes, a maior parte do derrame vai atingir a orla costeira. Há portanto um imenso trabalho a realizar no sentido de preparar a máquina logística e as pessoas necessárias para as operações de recolha, caso o mar traga o fuel para a nossa costa.

Embora nenhum país se possa considerar



de per si preparado para combater um derrame deste tipo, os meios de que Portugal dispõe são manifestamente insuficientes pelo que necessitaremos de uma boa colaboração quer a nível nacional quer a nível internacional caso se venha a concretizar este cenário.

Conclusão

É cedo de mais para concluir sobre o acidente do “Prestige” uma vez que este se encontra ainda longe de estar concluído mas, no entanto, podemos desde já retirar daqui algumas reflexões.

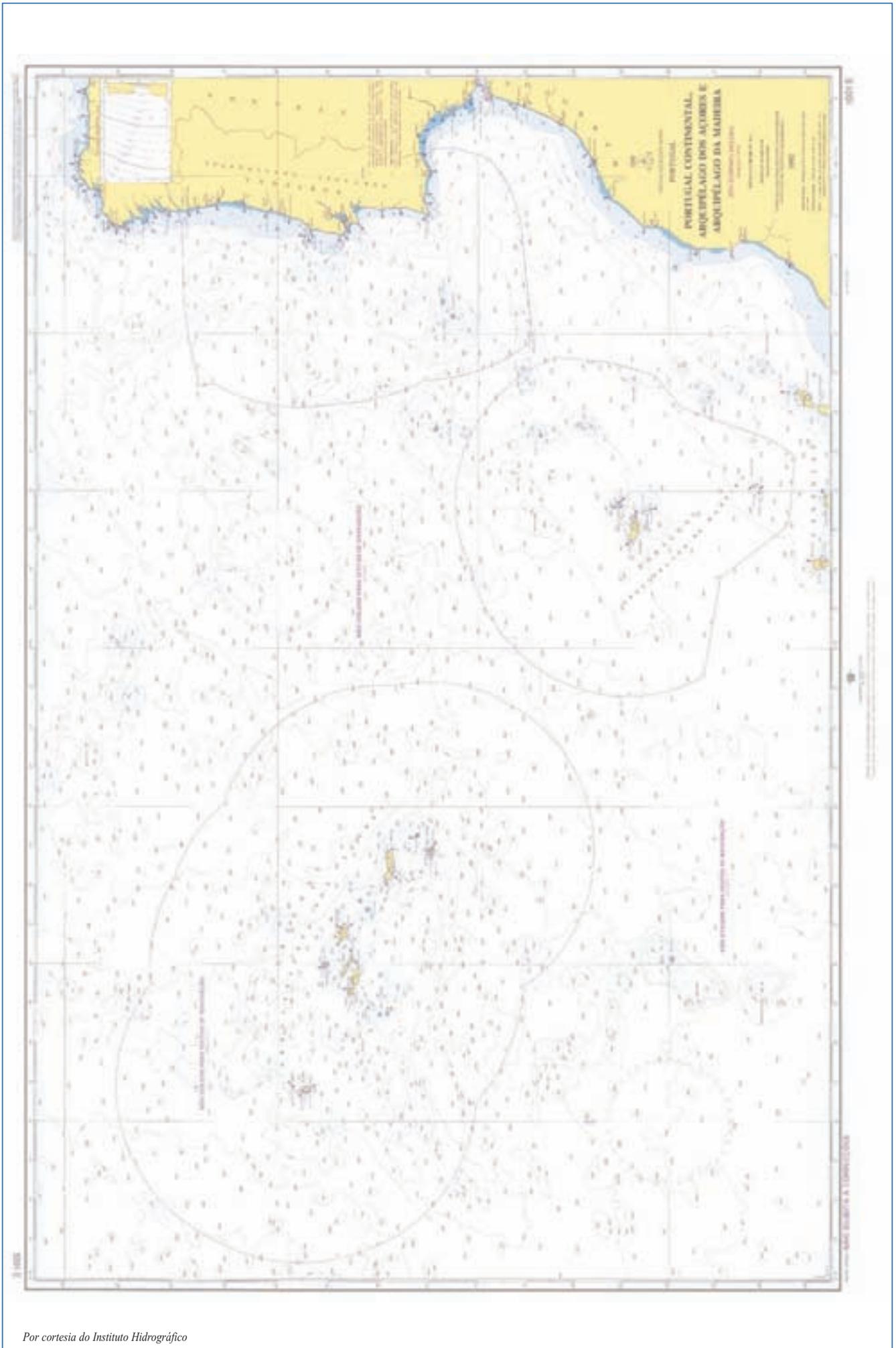
Acidentes deste tipo sempre aconteceram e continuarão a acontecer. E, nestes casos, o amanhã deve preparar-se ontem.

A montante do acidente e na área da prevenção, devem ser intensificados e mais eficazmente aplicados o port state control e o flag state control, obrigando assim os países de registo e as empresas contratantes à aplicação de medidas mais eficazes, responsabilizando-os pelo seu pavilhão e pelo seu negócio. Por outro lado deve existir uma formação e certificação mais controlada dos marítimos, de modo a ga-

rantir um padrão mínimo de qualidade. Em Portugal, essa garantia é assegurada pelo Instituto Português de Transportes Marítimos, pela Escola Náutica Infante D. Henrique, na formação dos oficiais e outras escolas especializadas na formação dos restantes marítimos. Porém, à escala global, são conhecidas as facilidades com que um indivíduo, perfeitamente estranho à actividade, consegue documentação e certificação profissional para operar neste mercado em desempenhos para os quais não está preparado e que envolvem enormes riscos tanto para o homem como para o meio ambiente. Finalmente, também as sociedades classificadoras devem ser mais inflexíveis nas suas inspecções, pareceres e certificações.

A jusante do acidente, a tónica deve ser colocada na preparação necessária para lidar com ele. Uma cadeia de comando sólida, decisões rápidas e seguras, recursos humanos, equipamentos e materiais adequados, como barreiras, skimmers e outro tipo de recuperadores quer em terra quer no mar, etc., atempadamente mobilizados, aliados ao know-how de quem enfrenta continuamente estas catástrofes pelo mundo inteiro, serão porventura uma ajuda necessária para enfrentar os dias





Por cortesia do Instituto Hidrográfico

pós- -“Prestige”.

A IMO – International Maritime Organization, aliada a algumas Instituições ligadas à indústria como a IPIECA – International Petroleum Industry Environmental Conservation Association e a ITOPF – The International Tanker Owners Pollution Federation Limited, promoveram acordos regionais e internacionais no sentido de prevenir e mitigar a poluição, bem como de indemnizar os lesados em situações deste tipo.

“Working Together” – Trabalhar em equipa, é o seu lema. Cientes pela análise de uma sucessão de acidentes que cada um é apenas igual a si próprio, que a sua dimensão ou evolução é imprevisível e que no mar estes saem geralmente fora do controle humano, e cientes ainda de que nenhum país poderá por si próprio afirmar-se capaz de lidar com este tipo de catástrofes – vide Exxon Valdéz versus Estados Unidos da América –, a IMO ratificou 1995, a International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990, também conhecida como OPRC 90. Basta apenas ratificar a Convenção e este grande escudo protector estará à disposição.

Por outro lado, o acordo regional que Portugal mantém com a Espanha, França e Marrocos desde 1990 e que a Espanha e Marrocos ainda não ratificaram devido a divergências entre os dois e que tem por nome Acordo de Lisboa ou CILPAN-Centro de Luta contra a Poluição no Atlântico Nordeste, não parece ter alguma capacidade de resposta face a uma situação deste tipo. Será altura para voltar de novo a tentar resolver esta questão e porque não, tomando em consideração a



actual situação, solicitar com um argumento mais forte, a localização da Agência Europeia de Segurança Marítima em Portugal, uma vez que esta Instituição iria concertar trazer alguma segurança acrescida e uma atenção mais cuidada sobre o nosso país.

Finalmente, não existe em Portugal uma autoridade única capaz de liderar em toda a linha em colaboração com a Indústria, as múltiplas situações que se desenvolvem no espaço marítimo português, isto quer por precariedade de meios quer por falta de vocação ou mesmo de organização. Por uma questão de economia de meios, algumas destas actividades na sua especificidade poderiam ser desenvolvidas por empresas privadas especializadas, actuando porém sob coordenação directa de uma única autoridade – trabalhando em parceria Estado e Indústria. Assim seria possível, tomar decisões imediatas em caso de crise desenvolvendo e experimentando em conjunto Planos de Contingência para futuras situações que possam vir a ocorrer.

Mas esta questão não se resume apenas ao “Prestige”, ou a outros navios do mesmo tipo.

Ela estende-se a quase todos os navios. Qualquer tipo de navio de médio ou grande porte, transporta nos seus tanques algumas centenas ou milhares de toneladas de fuel oil, marine diesel oil, bunker C, ou outro tipo de combustível, que em caso de derrame pode causar danos imprevisíveis numa comunidade, como que num estalar de dedos. Quer queiramos ou não, cruzam as nossas águas todos os dias centenas de navios. É nossa obrigação estar minimamente preparados para este facto. É bastante mais que uma questão de “prestige”.

Casimiro Barreto
47º CFORN

Professor convidado da:
Escola Náutica Infante D. Henrique – Lisboa
“Prevenção e Protecção do Meio Marinho”

IMO – International Maritime Academy – Trieste
“Pollution: Prevention and Combat”

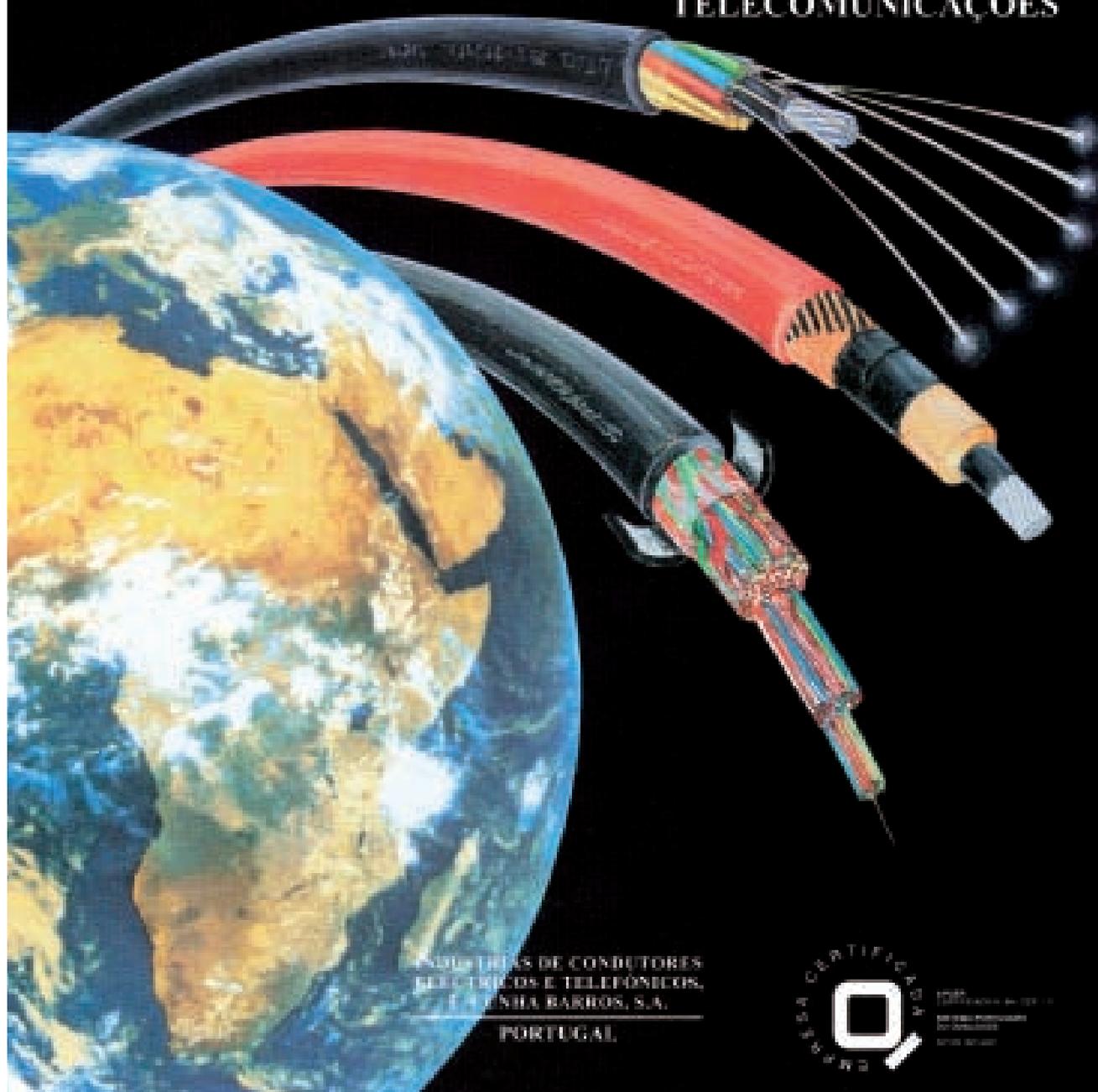




INDÚSTRIAS
CUNHA BARROS

LINKING THE WORLD

CABOS DE ENERGIA E
TELECOMUNICAÇÕES



INDÚSTRIAS DE CONDUTORES
ELECTRICOS E TELEFONICOS,
CUNHA BARROS, S.A.

PORTUGAL



BPP
BUREAU VERITAS
CERTIFICATION
SYSTEMS

O DEPARTAMENTO DE HIDRÁULICA E AMBIENTE DO LNEC

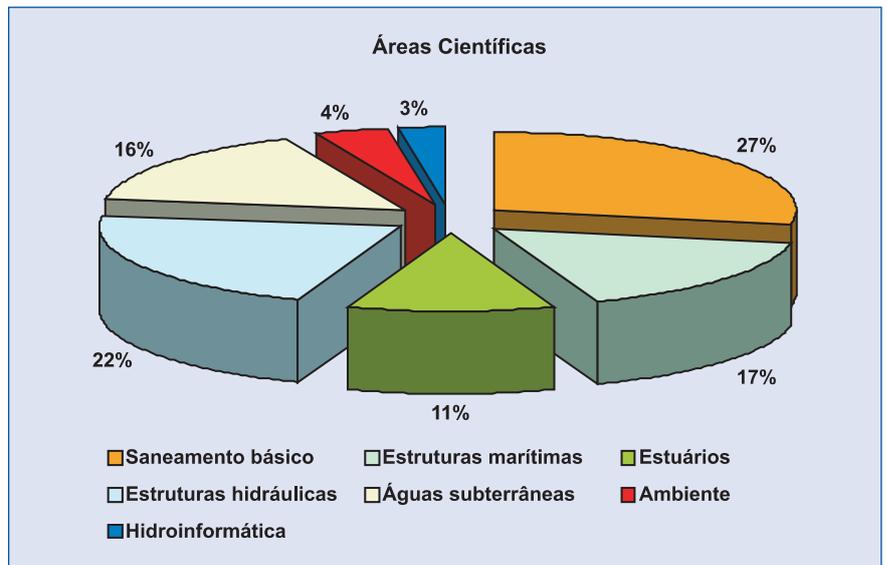
O Departamento de Hidráulica e Ambiente (DHA) do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) é um dos seus sete sectores operativos (www.dh.lnec.pt). Criado em 1949, desenvolve actividade de investigação aplicada no domínio da água, no que respeita quer aos meios hídricos em si, quer às obras hidráulicas a elas associadas.

Estuda assim os meios hídricos como:

- rios;
- águas subterrâneas;
- estuários;
- orla litoral e mar;
- estruturas hidráulicas fluviais (barragens e açudes);
- estruturas hidráulicas marítimas (portos, molhes, quebra-mares, esporões e canais de navegação);
- sistemas de saneamento básico (sistemas de abastecimento de água, sistemas de drenagem e tratamento de águas residuais e sistemas de processamento de resíduos sólidos)

Esse estudo é feito aos níveis do planeamento, do apoio à concepção, ao projecto e à construção, da análise de comportamento, da reabilitação e do impacte ambiental.

A abordagem que faz aos problemas da água é não só quantitativa, mas também qualitativa e com uma interacção com os aspectos ambientais.



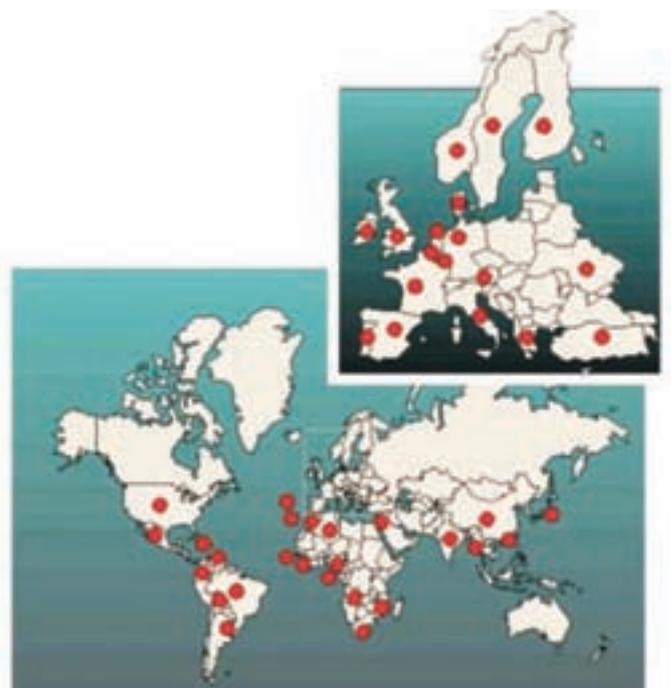
A sua actividade de investigação aplicada traduz-se essencialmente pela realização de projectos de investigação programada, de projectos de investigação por contrato e por actividades diversas de apoio geral à indústria da água.

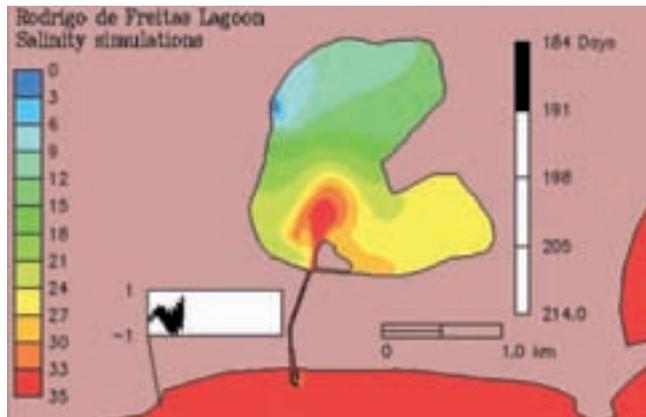
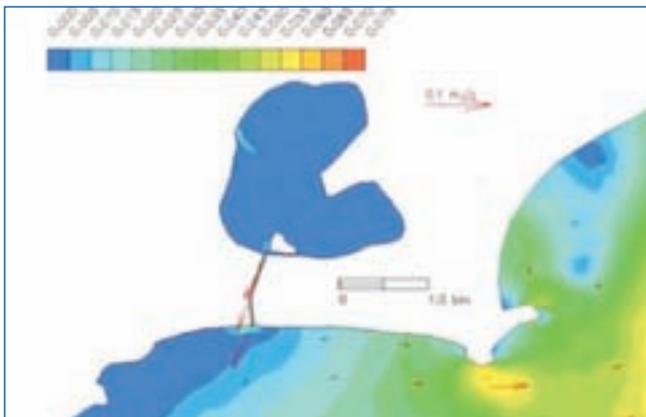
Os projectos de investigação programada correspondem a linhas de investigação em geral propostas pela própria instituição, programadas por quadriénios e que são consideradas prioritárias por serem

d e
inte-
resse
a
curto
ou a
m é -

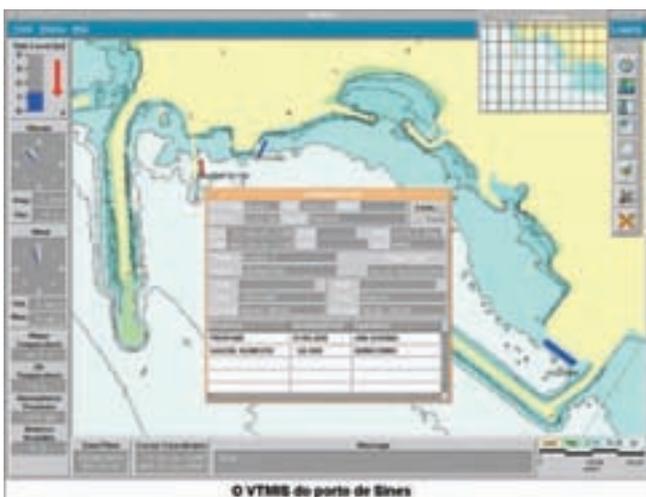
de médio prazo para o País, inserindo-se nos programas quadro da União Europeia para a investigação.

Os projectos de investigação por contrato consistem na prestação de serviço de consultoria técnica avançada para entidades públicas e privadas, nacionais e estrangeiras, em que se aplicam os resultados da investigação programada anteriormente referida.





Varição espacial das Correntes e Salinidade na Lagoa Rodrigo de Freitas, Rio de Janeiro, Brasil



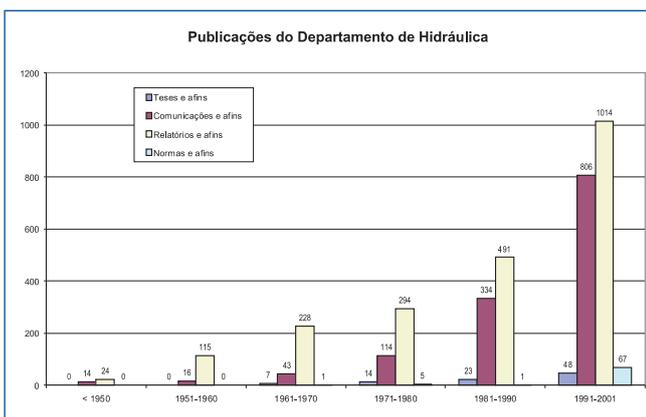
Marina de Vila Franca do Campo, Ponta Delgada, Açores: protótipo e modelo reduzido



As actividades de apoio à indústria da água referem-se essencialmente à regulamentação e normalização, formação científica e técnica, edição de publicações técnicas, ensaios, certificações e pareceres.

Para a execução dos seus projectos o Departamento de Hidráulica e Ambiente do LNEC utiliza como metodologias de abordagem dos problemas:

- estudos analíticos;
- modelação matemática; modelação física;



Simulador numérico de manobras de navios

- experimentação de campo e a experimentação laboratorial.

O Departamento de Hidráulica e Ambiente tem uma equipa total de 105 elementos, dos quais 38 são da carreira de investigação, sendo 30 doutorados ou equiparados, e os restantes são pessoal técnico experimenter, operário e administrativo.

As infra-estruturas tecnológicas do Departamento de Hidráulica e Ambiente ocupam cerca de 6 hectares, que correspondem

a um terço da área total do LNEC, e compreendem 2.500 m² de gabinetes e 35.000 m² de área experimental, o que o tornam sem dúvida no maior centro do País dedicado à investigação e ao desenvolvimento dos problemas da água, quer do ponto de vista de quantidade quer de qualidade. Dispõe, além disso, de numeroso e poderoso equipamento computacional para apoio à investigação, nomeadamente para a elaboração de modelos matemáticos, ferramentas cuja sofisticação actual permite simular com

grande rigor o comportamento da natureza ou do protótipo.

Ao longo dos seus mais de 50 anos de existência, o DHA realizou cerca de 210 estudos de investigação em mais de 30 países. Elaborou cerca de 5000 publicações, das quais cerca de metade na última década.

Eng^o Carlos Matias Ramos

Vice-Presidente do LNEC e

Director do Dept^o de Hidráulica e Ambiente



Barragem do Alqueva: protótipo e modelo físico

CICLO DE CONFERÊNCIAS NACIONAIS

As Forças Armadas na actual Conjuntura Internacional

CICLO DE CONFERÊNCIAS NACIONAIS

Organização:

Embais de Relações Internacionais

AORN

Universidade Lusíada

Dias 19 e 20 de Março de 2003 - 10 horas
Audióforo Principal - Universidade Lusíada

A AORN e a Universidade Lusíada levam a efeito, nos próximos dias 19 e 20 de Março, uma conferência subordinada ao tema “As Forças Armadas na Actual Conjuntura Internacional”.

Pretende-se com esta conferência, levar à Universidade a mensagem dos três ramos das Forças Armadas como partes fundamentais da Defesa do Território Nacional, e também como componentes de um todo Europeu.

Serão igualmente tratados aspectos da Defesa Civil, particularmente os resultantes da vasta Zona Económica Exclusiva que compete a Portugal

fiscalizar e preservar.

Marinha, Exército e Força Aérea, estarão representados através dos seus Institutos de Altos Estudos Superiores. Preside o Ministro da Defesa Nacional, Dr. Paulo Portas, com intervenções do Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas, Almirante Mendes Cabeçadas e do Director do Instituto de Defesa Nacional, Tenente General Garcia Leandro.

Será Moderador o Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes, Presidente da Assembleia Geral da AORN.

O TRAÇADO DOS LIMITES EXTERIORES DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS DEFINIDOS NA (CNUDM) E DAS FRONTEIRAS MARÍTIMAS ENTRE ESTADOS: ASPECTOS HIDROGRÁFICOS, CARTOGRÁFICOS E GEODÉSICOS



Carlos Pereira Pinto
1º CFORN de 84

1 – Introdução

Os Estados costeiros estendem a sua soberania para além dos territórios respectivos, (e no caso de um Estado arquipelágico, das suas águas arquipelágicas) a uma zona de mar adjacente designado por mar territorial.

Esta soberania é efectuada no espaço aéreo sobreadjacente ao mar territorial bem como no leito e no subsolo do mesmo mar.

Antes de definir os limites exteriores é preciso definir a linha de base porque todos esses limites são considerados a partir dessa linha.

1 – Linha de base

Há dois tipos de linha de base.

- Linhas de base normal: É a linha da baixa mar ao longo da costa (artº 5).
- Linhas de base rectas: São linhas traçadas ao longo de uma costa apresentando recortes profundos e reentrâncias, ao longo da qual, e na sua proximidade imediata existe uma franja de ilhas.

Essas linhas têm que ser traçadas unindo pontos apropriados a partir da qual se mede o limite do mar territorial (artº 7).

2 – Águas interiores

Águas situadas entre a costa e as linhas de base (artº 8.2).

3 – Águas arquipelágicas

Águas interiores das linhas de base arquipelágicas (artº 47).

4 – Mar territorial

Não pode estender-se além das 12 milhas, contadas a partir das linhas de base.

Contém a coluna de água, o solo e o subsolo.

5 – Zona contígua

Não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base e que contém só a coluna de água (artº 33.2).

6 – Zona económica exclusiva

Não pode estender-se além das 200 milhas marítimas das linhas de base contém só a coluna de água (artº 57).

7 – Plataforma continental

A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem

além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (artº 76.1).

8 – Alto mar

Refere apenas a água e define as liberdades de que gozam todos os Estados (artº 87).

9 – Área

Significa o leito do mar, o fundo marinho e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional (artº 1.1).

10 – Linha de equidistância

Quando as costas de dois Estados são adjacentes ou se encontram situadas frente a frente, nenhum desses Estados tem o direito, salvo acordo de ambos em contrário, de estender o seu mar territorial além da linha mediana cujos pontos são equidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial de cada um desses Estados.

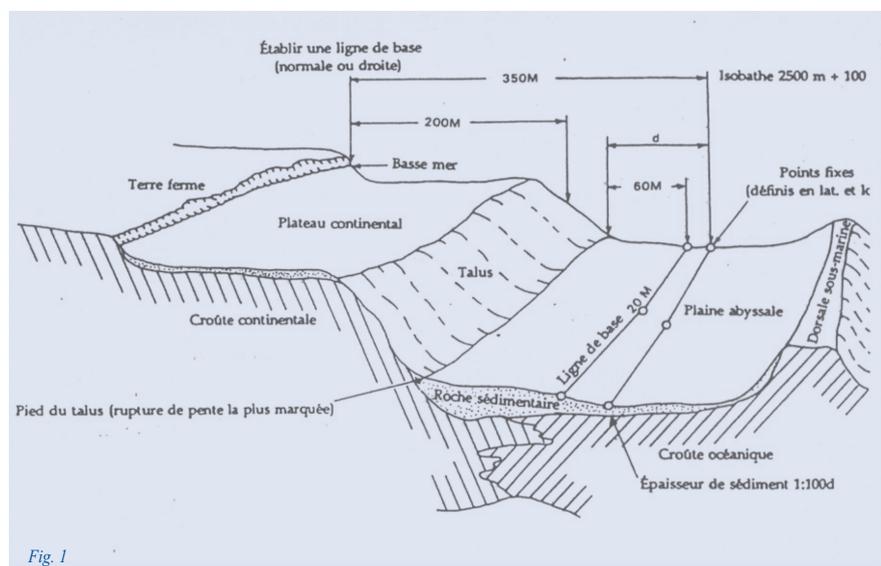


Fig. 1

II — Aspecto Hidrográfico

As cartas marítimas apresentam só uma parte dos dados hidrográficos disponíveis e um número limitado das curvas de níveis, em função da escala, da distância à costa, da utilização da carta e dos dados batimétricos e oceanográficos.

Quando uma apresentação exacta da morfologia do fundo é necessária, (por exemplo determinar a relação com a morfologia terrestre do país costeiro mais próximo), é útil o recurso a cartas oficiais de minutas originais e dados que podem ser não oficiais, mas aceitáveis na condição de que sejam fornecidas por organizações ou comissões qualificadas para efectuar levantamentos hidrográficos e oceanográficos.

A necessidade de dados detalhados torna-se particularmente importante, quando é preciso determinar linhas ou pontos particulares, por exemplo, a margem continental. Nesse caso, além de uma documentação detalhada e precisa sobre as profundidades, têm que ser elaborados perfis de sísmica com grande precisão para, pelo menos os 1 000 primeiros metros a partir da superfície do fundo, acompanhados de documentos sobre a geologia da zona costeira e da interpretação das rochas sedimentares e da sua espessura.

Com a ajuda desses documentos, é possível obter perfis morfológicos do fundo para determinar pontos ou zonas dividindo as diversas partes do fundo (Plataforma Continental, talude início e fim do pé do talude...). Nesses casos, uma sondagem

de grande exactidão deverá ser feita, para determinar as batimétricas (exemplo a batimétrica dos 2 500 m necessária para utilizar o método de determinação dos limites da Plataforma Continental no caso de se estender por mais do que os 200 m) (ver fig. 1).

E, quando se fala de sondagem, a redução da maré torna-se obrigatória nesse domínio até para as profundidades superiores aos 200 metros. A determinação da maré é um dado muito importante para a localização da linha de baixa mar (linha de base normal). Convém ter um maré-grafo ou outros métodos precisos na zona considerada. Ter um cuidado particular à redução da maré ao longo das costas que apresentam um pequeno declive, porque um erro de medida na vertical, induz um deslocamento importante na horizontal.

É muito importante obter a altura exacta sobre o nível de referência da baixa-mar de todas as rochas ao largo e outras características, a diferença entre preia-mar e baixa-mar tem que ser determinada com precisão, para saber se essas características são acima ou abaixo do nível da preia-mar. O facto de uma característica ser ou não um baixio a descoberto (art^o 13) ou uma característica em permanência acima da preia-mar, tem uma importância considerável (por exemplo, na determinação das linhas de base rectas). Nunca esquecer a influência dos factores meteorológicos sobre o nível do mar, que são consideráveis nas águas pouco profundas ou onde a costa apresenta um pequeno gradiente.

III — Aspecto Cartográfico

Como já vimos, os limites exteriores são considerados a partir da linha de base (recta ou normal), mas o traçado nas cartas dessas linhas bem como as dos limites exteriores requer um cuidado particular, por causa das deformações.

Por exemplo, na projecção Mercator, as Loxodrómiás são representadas por linhas rectas mas só entre as latitudes 15° Norte e Sul. Para além dessas latitudes (se só esse tipo de projecção é disponível), a escala tem que ser bem escolhida por causa da variação do comprimento de um minuto de arco ao longo das latitudes.

As projecções de Lambert só são adequadas para as operações de delimitação de 4° a 72° de latitude Norte e Sul (ver fig. 2).

Depois de escolher a projecção apropriada, tem que ser preparada uma carta de grande escala em função da zona a representar.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) exige uma apresentação dos limites, quer seja sobre cartas com a escala apropriada bastante grande para cobrir toda a zona em questão, quer na forma de lista de coordenadas geográficas dos pontos utilizados para esse efeito (precisando o sistema geodésico utilizado) (art^o 16).

Para escolher a escala da carta sobre a qual o Estado costeiro pretende apresentar as suas linhas de base ou de limites, deve ser aplicado o critério seguinte: A escala deve permitir ao utilizador determinar esses limites, com o mesmo rigor do que o Estado pretende.

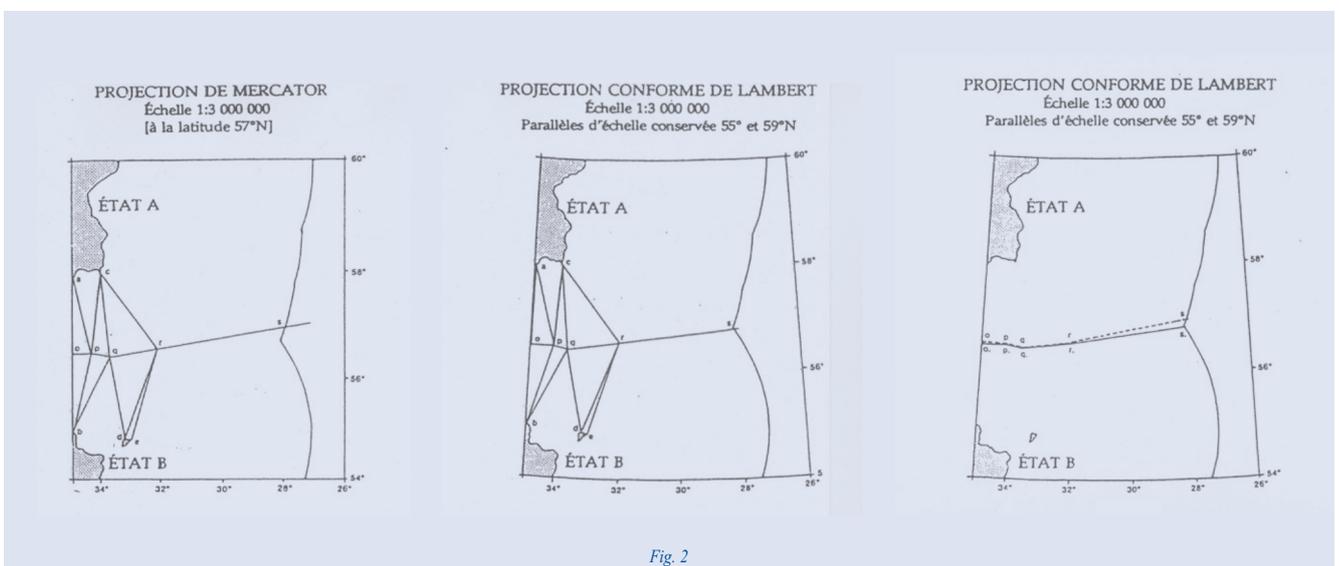
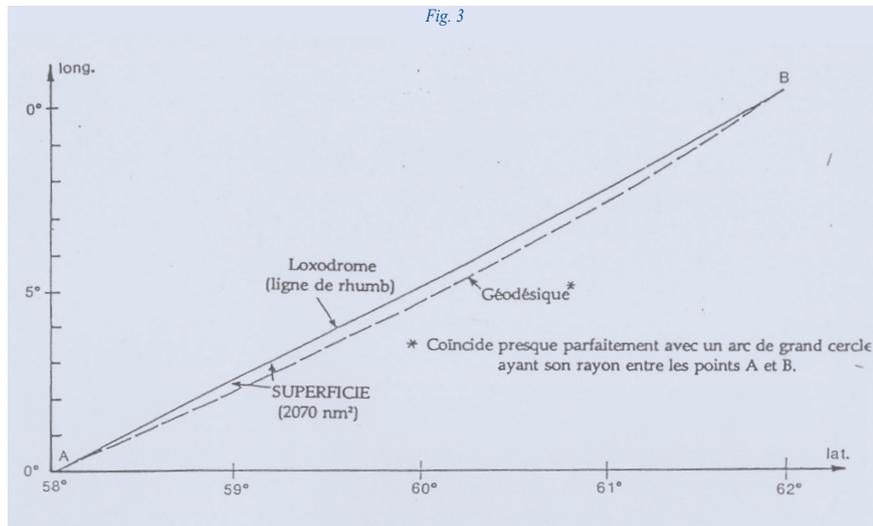


Fig. 2

Fig. 3



A escolha da escala tem um efeito directo sobre a precisão com a qual uma linha ou uma zona pode ser determinada numa carta para o utilizador. Por exemplo, a escala apropriada para a delimitação da Zona Económica Exclusiva (ZEE), e da Plataforma Continental (PC), vai normalmente de 1:100 000 a 1:1000 000. A escala para a delimitação do Mar Territorial deveria ser de 1:50 000 a 1:100 000. Os erros do traçado das delimitações em função das escalas são aproximadamente:

- 1:50 000 = 10 m
- 1:200 000 = 40 m

Quando queremos uma solução numérica para diferentes problemas de delimitação, têm que serem extraídas as informações numéricas das cartas marítimas existentes; consegue-se isso pela digitalização da linha da baixa-mar e todas as outras características necessárias e explicar o processo de digitalização e da transformação de coordenadas locais produzidas (X,Y) e as coordenadas geodésicas (lat, long).

Quando definimos uma linha, seja linha de base ou linha de equidistância, é recomendado dizer se é uma Loxodrómia ou Geodésica particularmente quando são compridas (ver fig.3). A diferença entre dois tipos de linhas aumenta com a latitude e o comprimento da linha.

Por exemplo: A 60° de latitude, a separação máxima entre uma geodésica e uma loxodrómia, entre dois pontos separados de 45 Milhas, é de 236 metros, num escala de 1:200 000 esse valor corresponde a cerca de 1 mm.

Com a mais comprida linha de base arquipelágica aceitável (125M), a separação a 60° de latitude pode atingir 1820 m;

nesse caso, é muito importante quase uma milha de diferença entre a loxodrómia e a geodésica.

IV — Aspecto Geodésico

Como mencionado no artigo 16 da CNUDM, as linhas de base devem ser representadas numa carta ou apresentadas por uma lista de coordenadas geográficas de pontos, indicando o sistema geodésico utilizado. Por outro lado, os limites exteriores da Zona Económica Exclusiva (artº 75) e da Plataforma Continental (artºs 76 e 84) podem também ser definidos. Essa especificação é baseada na necessidade de definir com precisão os limites que ficam a muitas milhas da linha da costa mais próxima e evitar as ambiguidades na interpretação da carta.

Para a determinação de uma linha de base recta numa costa apresentando recortes profundos e reentrâncias, ou ao longo da qual ou na sua proximidade existe uma

franja de ilhas, é preciso determinar pontos que, unidos, determinam a linha. Por isso, medidas geodésicas devem ser efectuadas porque a precisão desses pontos é necessária.

Um reconhecimento prévio do terreno é necessário e, depois de escolher os diferentes pontos úteis para a linha de base, coordená-los através da rede geodésica com os métodos conhecidos (triangulação, trila-teração ou por satélite), (ver fig. 4). Um relatório especial será apresentado com todos os documentos de trabalho e cálculos para apoiar os resultados obtidos dos levantamentos geodésicos e consequentemente da delimitação adoptada. Como exemplo, os limites apresentados por um Estado costeiro utilizando o elipsóide internacional datum Europeu ED 50 são diferentes dos mesmos limites apresentados utilizando um outro datum.

Por outro lado, os limites da Plataforma Continental são muito longe da costa; a possibilidade de ter uma posição errada aumenta o que se traduz por uma determinação de um limite inexacto; nesse caso, seria melhor utilizar um sistema de posicionamento com alta exactidão, por exemplo GPS que permite a coordenação dos pontos isolados do continente, o que elimina grande número de erros. As coordenadas geográficas dos pontos definindo os limites são dados com uma precisão de um segundo de latitude ou de longitude, uma precisão melhor e necessária quando a tecnologia o permite.

BIBLIOGRAFIA

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar), Ministério dos Negócios Estrangeiros

Manuel sur les aspects techniques de la CNUDM, 1982

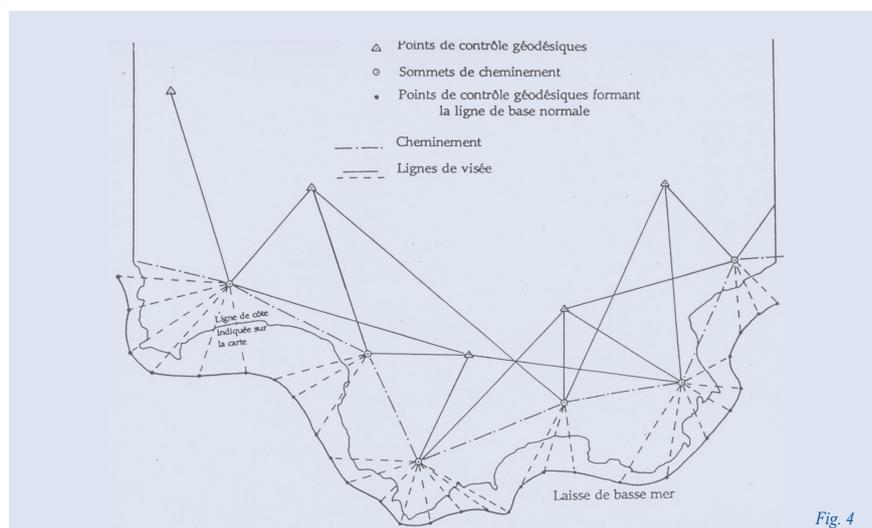


Fig. 4

PÕE O HOMEM A ANDAR NOS EIXOS.



ContiSportContact 2

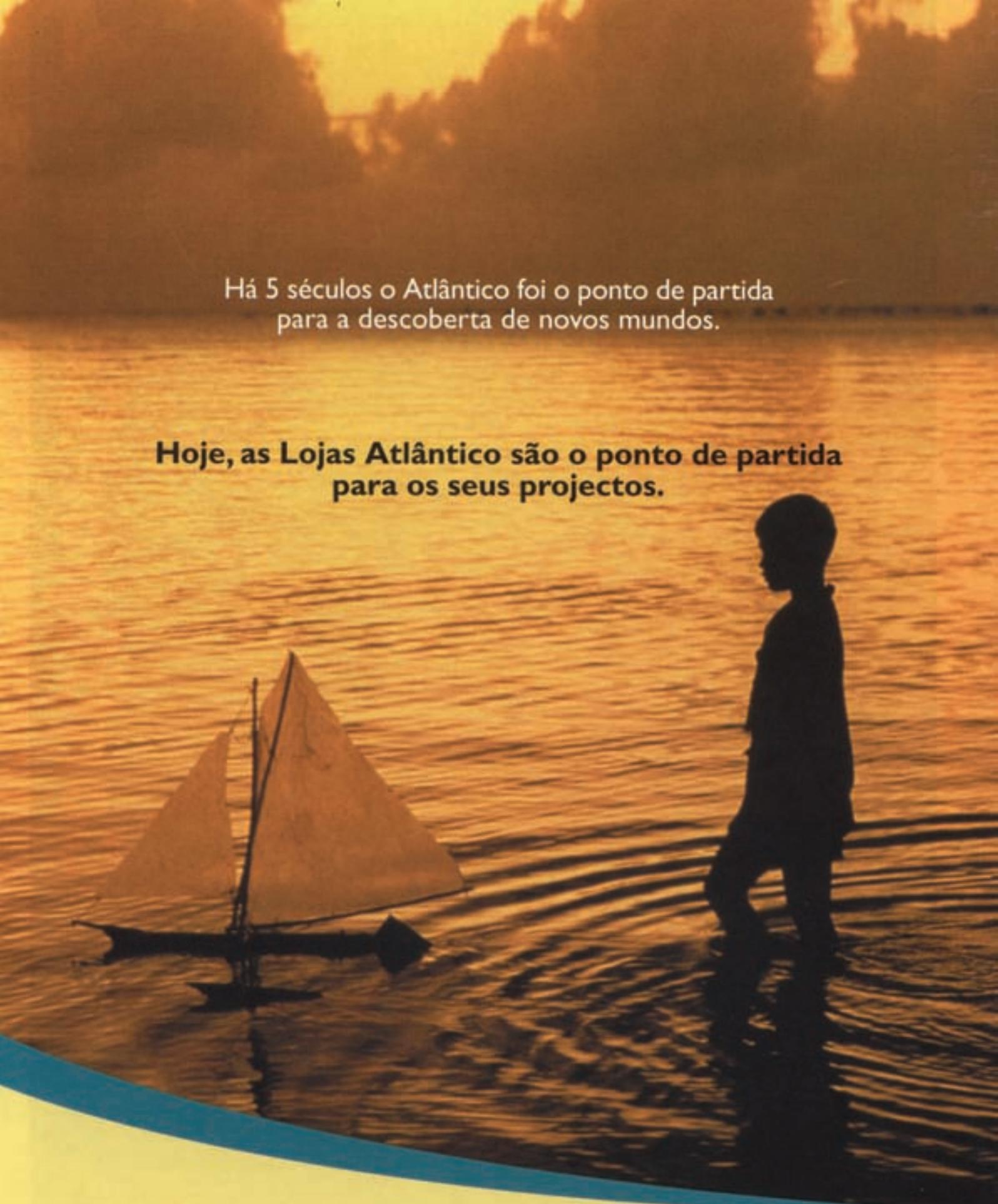
O novo ContiSportContact 2

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 5 séculos o Atlântico foi o ponto de partida
para a descoberta de novos mundos.

**Hoje, as Lojas Atlântico são o ponto de partida
para os seus projectos.**

Há 500 anos o Oceano Atlântico foi o ponto de partida para um dos feitos mais importantes da nossa História: os Descobrimientos. 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