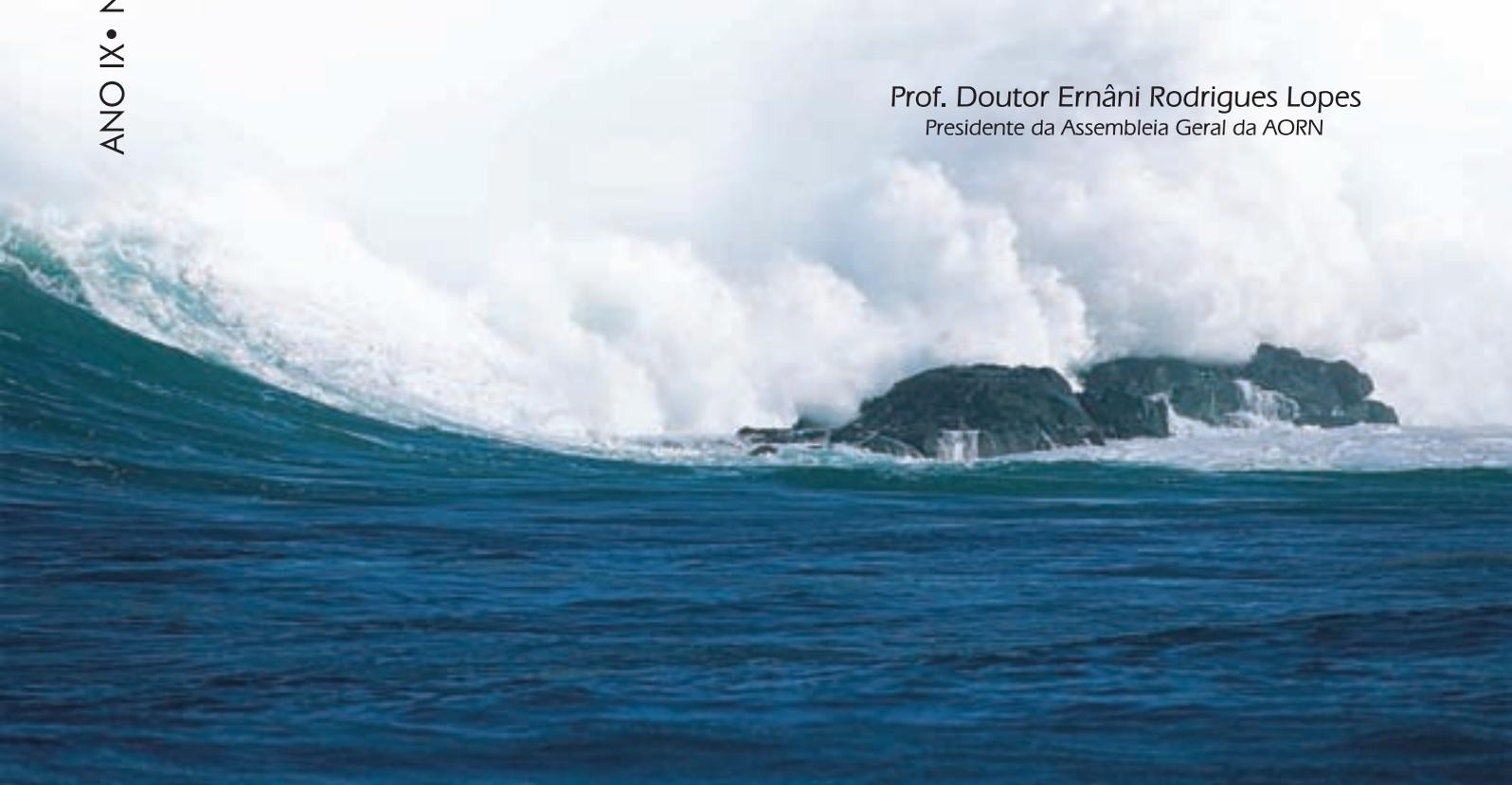


O Mar – ou como eu prefiro o Oceano –
é inequivocamente um factor
económico. Mas deverá passar a ser
também um factor estratégico da
economia portuguesa.

Prof. Doutor Ernâni Rodrigues Lopes
Presidente da Assembleia Geral da AORN



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).





Índice



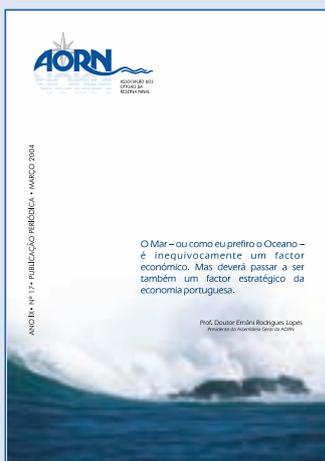
*Publicação Periódica da Associação
dos Oficiais da Reserva Naval*
Nº 17 • Ano IX
Março de 2004

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@reservanaval.pt
www.reservanaval.pt

Design e paginação electrónica
M. LEMA SANTOS, LDA.

Impressão e acabamento
MINERVA COMERCIAL SINTRENSE, LDA.

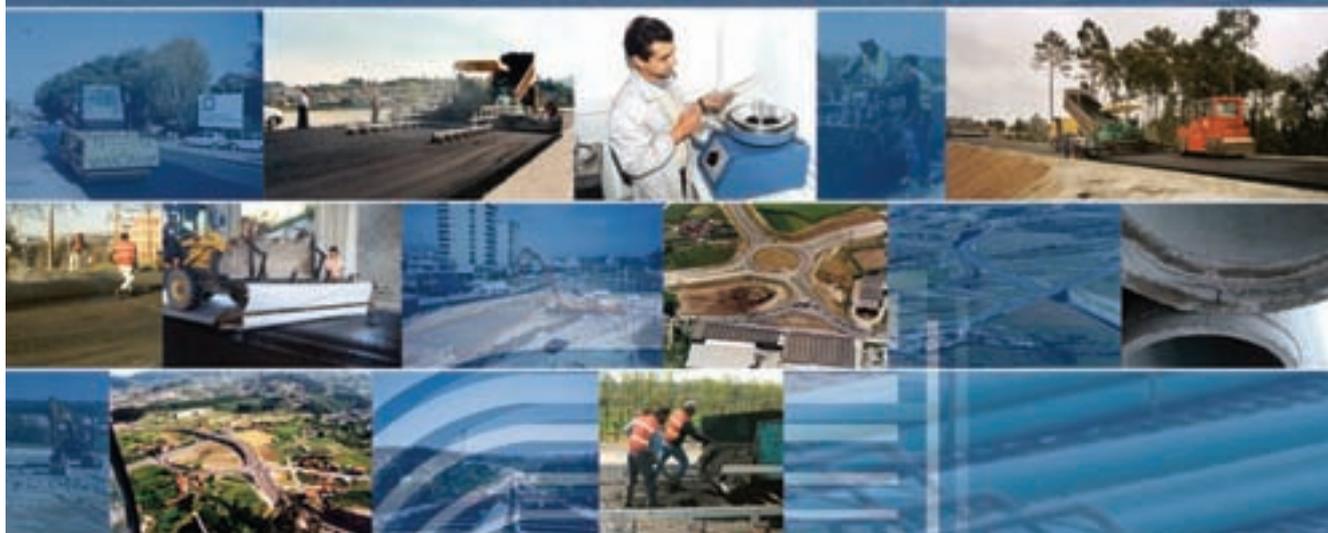
Tiragem
3.000 exemplares



Editorial	5
O 13º CFORN	6
Memórias do 13º CFORN / 21º Curso FZ	9
Encontro Nacional da Reserva Naval	
<i>Portugal e a Estratégia Atlântica – O Espírito da Reserva Naval</i>	11
Portugal e a Estratégia Atlântica	
<i>Conclusões do Professor Dr. Ernâni Lopes acerca do debate</i>	15
<i>Compatibilização das Opções Europeia e Atlântica de Portugal</i>	16
<i>Três Vértices para uma Estratégia do Nosso Mar</i>	21
Encontro Nacional da Reserva Naval	
<i>Olhares sobre...</i>	26
<i>Um primeiro congresso é sempre um primeiro passo</i>	27
O Espírito da Reserva Naval	
<i>Horizonte da AORN – Citações em discurso directo</i>	28
<i>Horizonte da AORN – Tempo de debate</i>	29
<i>Horizonte da AORN – Conclusões do painel e debate</i>	30
Notícias	32
Homenagem à Memória de António Piteira	34
Na Rota do Alqueva	35
Polo Norte dinâmico	36
Granel das Beiras	38
Portugal, União Europeia e Nato	40
Viagem “Creoula 2003”	42

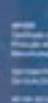
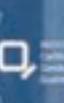


CONSTRUÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, SA *cada vez maior e mais sólida*



CONSTRUÇÕES
GABRIEL A.S. COUTO, SA

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





Carlos Alberto Marques Pinto Pereira
Presidente da Direcção

É esta a primeira vez que, no decurso de uma vida já relativamente longa, aceito subscrever um editorial, em publicação de carácter institucional, na qualidade de representante ou primeiro responsável, lembrando-me dos vários jornais e revistas (e até de um programa de rádio) que tive ao lado, na carreira profissional e que nunca utilizei.

De facto, sempre entendi que este tipo de órgãos de comunicação e os seus leitores devem estar suficientemente libertos das tutelas institucionais e muito menos se devem transformar em correias de transmissão.

Pese embora um ou outro percalço, continuo a pensar que só assim se podem credibilizar as publicações, os seus responsáveis e os responsáveis pelos responsáveis – permitam-se-me os pleonasmos – e fazer respirar as instituições, mesmo correndo os riscos de existirem aproveitamentos não correspondentes a esta postura de boa fé.

Acedi em abrir excepção a este princípio por duas ordens de razões: por os Órgãos Sociais da AORN terem terminado o seu mandato, estando eu definitivamente decidido a não aceitar nova candidatura para o executivo; e porque, quem mo solicitou e pela forma como o fez, o merece.

Tive a oportunidade de referir há não muito tempo, a um alto responsável político no activo que, um somatório de valores, ainda que excepcionais, não constitui, necessariamente, uma equipa e que uma equipa será, antes de mais, um conjunto homogêneo e coerente de valores mínimos, impulsionado pelo mesmo projecto e partilhando, leal e disciplinadamente, os mesmos ideais e filosofia, no que concerne ao objecto concreto da acção.

Aqui o reafirmo para explicitar que, à partida, a “minha” Direcção não se formatou de acordo com os pressupostos que tenho como comuns para uma equipa. Ela apareceu no rescaldo caloroso de um jantar de homenagem ao então Chefe do Estado Maior da Armada (nosso Ilustre Sócio Honorário) como compromisso, de entre os pouquíssimos camaradas disponíveis, apenas para que – pensávamos nós na altura – a “lista” não tivesse que surgir no próprio decurso da Assembleia Geral.

Afinal, não foi assim, e constituiu-se uma nova “lista”, pela primeira vez na vida da nossa Associação, que conosco disputou com grandeza de espírito e lhanza de trato, as eleições.

Talvez impulsionado por este saudável “acontecimento”, o tal somatório de “valores” arregaçou as mangas e deitou mãos à obra, ultrapassou as pequenas divergências metodológicas e, pese embora a sua tendência para a auto-flagelação, terá conseguido – digo eu – porventura, o mandato mais densamente povoado de eventos culturais e lúdicos de que eu próprio tenho memória nos oito anos de existência da AORN.

É a prova de que, nestas coisas da gestão associativa, a excepção terá confirmado a minha regra quanto às equipas de trabalho.

Alongar-me-ei um pouco mais, apenas para reafirmar que alguma coisa se fez do que era necessário fazer-se, nesta fase de crescimento da Associação – mesmo que isso fosse mal interpretado por alguns – e que as mudanças que tentámos introduzir tiveram por exclusivo objectivo que a AORN continue a ser de todos, que verdadeiramente se institucionalize e esteja cada vez mais preparada para se prolongar para além dos Homens e, sobretudo, que possa vir a ser útil aos mais jovens e aos “filhos dos nossos filhos”.

Tenho a consciência do muito que ficou por fazer e do que cada vez mais precisa de ser feito.

Percebo e aceito muitas das nossas limitações e por elas me penalizo. Porém, é minha convicção de que quase todos nós estivemos alegremente motivados para o serviço e para a não usufruição de qualquer espécie de benesse.

Estou, de igual modo, absolutamente convicto de que, os que virão atrás de nós, não encontrarão rumos distorcidos nem costados corroídos e que realizarão, com certeza absoluta, muito mais e melhor.

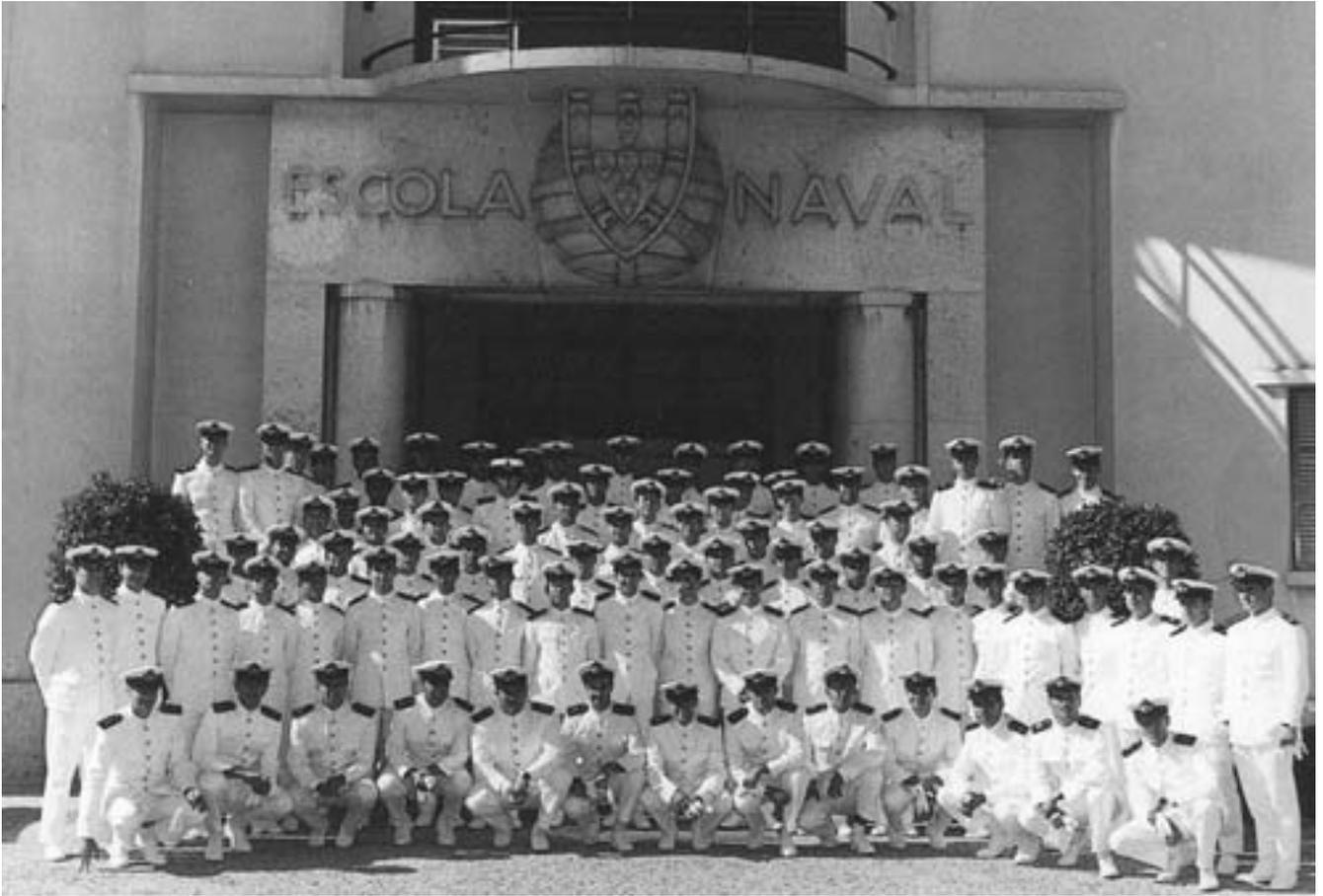
Em jeito de despedida, do executivo, que não da AORN – onde eu, a Minha Mulher e os meus Filhos sempre nos acolhemos e acolheremos, com o espírito de camaradagem, de amizade, de lealdade, de solidariedade e de amor (e, apenas isso) que caracterizam esta plêiade de Marinheiros – quero lançar o meu grito de unidade, na riqueza da nossa diversidade, na civilidade dos nossos comportamentos, no desinteresse das nossas carolices, no civilismo das nossas posturas.

Apelo, por último, para que se constitua uma verdadeira equipa, disposta à partilha das angústias e dos sacrifícios mas também das alegrias, integrando as competências e os valores necessários para que se possa guindar a Associação, “bem servindo sem cuidar recompensa”, ao escaparate das mais creíveis e solidárias instituições.

Assim, engrandeceremos a Nossa A.O.R.N. e a Marinha de Guerra Portuguesa.

Definitivamente termino, a título muito pessoal, com outro grito, aparentemente indisciplinado: “*liber discipulorum*”.

O 13º CFORN



Alfredo Manuel de Paiva Pacheco
Álvaro Babiano Costa Moura
António Paulo Conceição Sequeira Mendes
Carlos Alfredo Alves Bravo
Eliseu Teixeira Crespo
Fernando Manuel da Conceição Correia
Fernando José Serafim Mealha
Fernando Raul Baptista do Carmo
Francisco António Rosado Barreto Caldeira
Francisco Manuel Craveiro Direitinho
Francisco José Pimenta Lopes Teixeira
Gaspar Miranda Teixeira
João Manuel Nunes Vaz
João Crisóstomo Matos Alves Antunes
João Eduardo Reis da Conceição
João Alberto de Carvalho Correia Marques
João Luís da Silva e Noronha Falcão
Jorge Eduardo Pereira de Resende Garcia
José Luís Correia Belo
José Luís Ramalheite Suspiro
José Maria Palma Nobre Franco
Júlio Domingos Pedrosa de Luz Jesus
Luís Jorge Monteiro da Costa
Luís Manuel Ferreira Marques
Rui Ferreira Afonso Lucas
Vasco Samuel Caetano
António José Pinto de Almeida
José Manuel Martins Ferreira Coelho
Mário Gastão Rodrigues Lopes
Pedro Manuel da Silva Bernardo Gonçalves

Pedro Amadeu de Albuquerque Santos Coelho
Francisco Cardoso Nunes de Almeida
João José Ramos e Costa Abecassis
João Maria Dargent de Albuquerque
Jorge Manuel da Silva Fialho
Orlando Francisco Santos de Castro Vasconcelos
Alfredo Baptista Mendes Videira
António da Conceição Soares de Oliveira
António Matias Fernandes
António de Paiva e Silva
António Pedro de Sá Alves Sameiro
Fernando Augusto Barbosa Ribeiro
Francisco Manuel Lucas Ferreira de Almeida
Joaquim Alberto Alves Porto
José Manuel Rodrigues e Jesus Toscano
José Salomão Coelho Benoliel
José Maria Pedreira Reina
José Manuel de Castro Sousa Miranda
José António Álvares Salazar de Campos
Júlio Henrique Pires
Luís da Cunha Teixeira e Melo
Manuel Dias Ramos Pereira Ramalho
Mário Jorge Martins de Carvalho
Rogério Francisco Martins Dias Beatriz
Rui Manuel Janeiro da Costa
Alberto Miguel Rocha Carriço Magalhães
Álvaro Eduardo Ferreira
António Nobre Rama
António Maria Amaro Monteiro
António Manuel de Castro Almeida

António José Jorge Barreira
Apolino Luz Martins
Carlos Manuel Pacheco Teixeira da Silva
Ernesto de Matos Durão
Francisco Luís Tavares de Sousa Gomes
Francisco José dos Santos Sobral Leal
Hernâni Vidal de Rezende
Ismael da Costa Monteiro
José Manuel Pereira da Costa
José Carlos Freire Falcão Lucas
Manuel João Alvão Serra
Mário José Marinho da Rocha
Mário Temundo da Costa Macedo
Sebastião Tavares Coutinho
Victor Manuel Lima Palmeira
Vitor Manuel Gonçalves Crespo
António Fausto Lucas Rodrigues Pires
Artur Augusto de Mesquita e Queiroz Machado
Camuto Joaquim Fausto de Quadros
Carlos Luciano da Costa Monteiro
Fernando Augusto Silva Cunha de Sá
Fernando Manuel Pires Claro Teixeira
João Carlos Cardoso Gonçalves Machás
Joaquim Marques de Ascensão
Joaquim Manuel Dias Quintas
Jorge Manuel Ribeirinho Soares Machado
José Manuel Duarte Henriques
Luís Augusto Pestana Mourão
Manuel Maria Pimenta Gil Mata
Olimpio de Sousa Coelho

Com 90 cadetes, o 13º CFORN foi alistado em 29 de Agosto de 1968 tendo feito o seu Juramento de Bandeira em 9 de Abril de 1969.

Esse foi também o ano em que ardeu a ala poente do Edifício da Ribeira das Naus, onde estavam instalados o Instituto Hidrográfico e a Escola Náutica e onde, até 1936, havia funcionado a Escola Naval.

Tal como do anterior, foi Patrono deste curso o Rei D. Manuel I, por cognome o “Venturoso” (1469/1521), que subiu ao trono em 1495, sucedendo a D. João II.



Comodoro Lino Paulino Pereira

Foi no seu reinado que Lisboa atingiu o cume do desenvolvimento de entre as cidades europeias e que foram lançadas as bases do Império Português do Oriente, numa época em que os portugueses chegaram à Índia, ao Brasil, à Indonésia e à Terra Nova. Data também deste reinado o início da construção do Mosteiro dos Jerónimos e da Torre de Belém.

Neste curso, os cadetes distribuíram-se da seguinte forma:

- na classe de Marinha: 26 cadetes;
- na classe de Fuzileiros: 21 cadetes;
- na classe de Administração Naval: 19 cadetes;
- na classe de Técnicos Especialistas: 14 cadetes;
- na classe de Engenheiros Maquinistas Navais: 5 cadetes;
- na classe de Médicos: 4 cadetes;



CapTen Pedro Pinto Basto de Sá Azevedo Coutinho

e, finalmente,

- na classe de Farmacêuticos: 1 cadete.

Três oficiais RN deste curso ingressaram, posteriormente, no Quadro Permanente dos Oficiais da Armada, tendo um deles atingido o posto de Capitão de Mar e Guerra.

Comandava a Escola Naval o Comodoro **Lino Paulino Pereira** e o Director de Instrução foi o **CapTen Pedro Pinto Basto de Sá e Azevedo Coutinho**.

No final do período de instrução, o Prémio “Reserva Naval” foi entregue ao cadete da classe de Saúde Naval, **Pedro Manuel da Silva Bernardo Gonçalves**.

Este prémio destinava-se a galardoar o aluno com classificação mais elevada no conjunto da frequência escolar e da apreciação de carácter militar.

Também em 1969, a Armada recebeu a Fragata “Almirante Magalhães Correia”, a 3ª e última da Classe “Alm Pereira da Silva”, e também as LFP’s *Arcturus*,



Pedro Manuel da Silva Bernardo Gonçalves

Aldebaran e *Procion*, cujos primeiros comandantes foram, respectivamente, os 2ºs **Ten Vítor Lobo Cajarabille**, oficial do QP, **Jacinto Saraiva Baptista**, oficial RN do 11º CFORN e **José Manuel Varela Castelo**, também oficial do Quadro Permanente

Esta lanchas, construídas no Arsenal do Alfeite e pertencentes à Classe Bellatrix, serviram sempre na Guiné e, com as excepções referidas, foram sempre comandadas por oficiais da Reserva Naval.

Do 13º CFORN, e assumindo o comando de lanchas, destacaram-se **João Alves Antunes (NRP Rigel)**, **Francisco Barreto Caldeira (NRP Pollux)** e **Júlio Pedrosa da Luz Jesus (NRP Espiga)**, **José Luís Noronha Falcão (NRP Marte)** e **José Luís Correia Belo (NRP Saturno)**.

Assumiram as funções de Oficial Imediato **Alfredo Manuel de Paiva Pacheco** e **Luís Manuel Ferreira Marques**, nas LDG’s *Cimitarra* e *Bombarda*, respectivamente.



João Crisóstomo Matos Alves Antunes



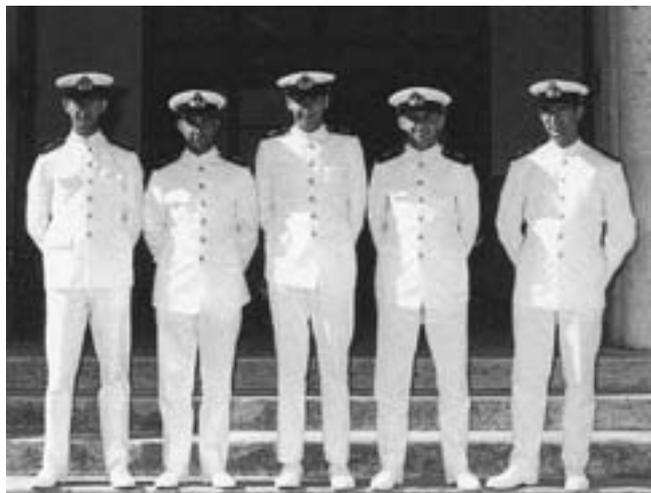
Francisco Antº Rosado Barreto Caldeira



Júlio Pedrosa da Luz Jesus



A NRP "Pollux"



A Classe de Engenheiros Maquinistas Navais do 13º CFORN



Entrega do Prémio RN pelo VAlm Reboredo e Silva



O Almirante Américo Tomás, a bordo da LFP "Espiga"



O Juramento de Bandeira do 13º CFORN, em 9 de Abril de 1969

Fazer uma caminhada pelo tempo que passou, sinto-o, é cada vez mais fácil; e, se acaso estivermos em grupo, é altamente compensador.

Ao pedirem-me para procurar relatar um ou outro caso, simpático, em que estivessem envolvidos os jovens cadetes do 13º, não demorou muito a que as imagens aparecessem, depois os sons e, depois também, a saudade. Mas, dentro do 13º, havia o 21º Curso de Fuzileiros (FZE), o qual se desenvolvia no chamado 2º ciclo do CFORN. Abordarei este em primeiro lugar.

O 21º Curso FZE era constituído por jovens oriundos de dois dos três vértices do arquipélago, grande parte dos quais já licenciados e, por isso, com experiências de vida bem diferenciadas. A uni-los, o espírito de grupo e, uma bem cuidada oposição aos instrutores, passando esta pela liderança dos mais velhos. E pelos instrutores passava o terrível Xavier (o papá Xavi, nosso camarada já falecido, a quem aqui expresso sentida homenagem). O então 2º Ten Xavier, grande, desembaraçado, invariavelmente com uma ofensiva na mão, procurava em todas as suas deambulações pelo campo de batalha, deixar referência quanto aos especiais cuidados pelos quais se deveria reger a actuação dos Fuzileiros e quanto às tácticas a adoptar perante o Inimigo (o *IN*, todos se lembrarão da sigla).

1º Mandamento: Os Fuzileiros nunca andam pelo alcatrão. Os Fuzileiros andam sempre pela mata.

... e, os alunos depressa entendiam a força do mandamento, pois caso não fosse praticado, chovia granada. As caminhadas pelas agrestes cotas da serra da Arrábida eram extremamente árduas e com uma distância a pique do mar. Mesmo para a juventude de então, seria penoso procurar o meandro de estrada mais aconselhado para atravessar o alcatrão. Então que fazer? Cumprir o mandamento ou debandar com as granadas que cairiam sobre nós? Não, o melhor seria confiar numa alternativa de carácter técnico, talvez proveniente da tradicional criatividade que teimosamente nos vai acompanhando ao longo dos tempos...

Assim, o comandante do destacamento mandou cortar vários arbustos e dispô-los tipo brecha, perpendicularmente à estrada (recentemente vim a saber que a vegetação era do tipo paraclimático mas, naquela altura, parecia-me mais do tipo rasgante, tal o modo como se manifestava à nossa passagem). Feita a abertura, todo o destacamento atravessou em segurança!... Os instrutores não se manifestaram perante tamanha ousadia! O pior foram os minutos seguintes...

2º Mandamento: Os Fuzileiros, frente a uma tabanca *IN*, nunca entram pela porta; antes, fazem um buraco na parede ou entram pelo telhado.

Os alunos entenderam; mas, o limite do seu pensamento ia mais longe e, à cautela, procuraram dar uma olhadela pela escala do oficial de serviço e saber quando é que estaria de serviço o Ten Xavier. Vista a escala, constatámos não dispor de muito tempo para criar defesas... dois dias era muito pouco e, ainda não tínhamos completado o Manual de Minas e Armadilhas... Ninguém tinha dúvidas que o Xavier iria ao nosso alojamento (à tabanca, lembram-se?), sobressaltar o nosso tão merecido e querido descanso...

... A imaginação circou de mente em mente e, a umas quantas horas do anoitecer, já a braçadeira do oficial de serviço se procurava ajustar ao braço do Xavi, o grupo tinha encontrado as contramedidas: primeiro, dois baldes de lodo; depois, uma ligação por fio entre a porta de entrada na tabanca e o grande extintor que lhe ficava 3 m à frente; por último, um grande quadro com letra bem desenhada expressando o seguinte: *os Fuzileiros, frente a uma tabanca IN*, (o nosso 2º Mandamento)... Os baldes de lodo ficariam por cima das portas de acesso aos cotés e o dito, ao ser colocado, vinha fresquinho, por sorte, um encontrava-se recheado com uma gaiivota que havia praticado o seu último mergulho. Tudo preparado por altura do recolher. De momento, restar-nos-ia apenas aguardar que a noite avançasse e que o Xávi deixasse largar os seus impulsos... O que aconteceu por volta das 2 da manhã foi magnífico!... A porta abre-se, a luz

acende-se e... um silvo diz-nos que a primeira armadilha havia sido accionada, acompanhado de um *Oh!* a confirmar os efeitos. Em paralelo, o grande quadro lembrava que um princípio táctico havia sido violado por um Fuzileiro Especial;... porém, o momento não aconselhava dar cedências ao flanco... – "*Sim senhor, pá, é mesmo assim pá, vejo que estão a aprender pá*" – e lá cai o balde de lodo, quando a porta do coté é aberta, certamente para o Sr. Tenente felicitar a acção dos cadetes... Ao formarmos, foi a ordem recebida, qualquer coisa nos poderia acontecer. Nada ultrapassaria a imagem multicolor do Sr. Ten. Xavier!... (*a propósito da tabanca, não seria possível a sua recuperação à época, mostrando como dormíamos, como arrumávamos o nosso uniforme de licença e o nosso equipamento de combate?... Se nada se fizer, daqui a uns anos não haverá mostra de nenhum artigo, nem se poderão medir quaisquer imagens do passado... Talvez por terem uma história muito curta, os americanos preservam tudo o que tem significado e que pertenceu a ontem. Com este procedimento manterão, no futuro, imagens que os mais antigos normalmente perdem*).

Quanto ao 13º CFORN em geral, esse era constituído por jovens provenientes do então todo nacional. Para além da grande e longa formatura nocturna, na qual os Srs. oficiais Escolinhas pretendiam saber quem havia roubado o boné do *Belfas* (designação também carinhosa), a qual destroçou sem sucesso para o outro lado, recordo os momentos de angústia claramente sentidos pelo cadetame detido por motivos escolares, no fim-de-semana, ao verem partir de licença e, garbosamente fardados, os outros camaradas. De facto, o teste de Organização não tinha corrido bem para uns tantos.

As imagens do passado dizem-me que alguns ocupam hoje cargos importantes; mas eu prometo levar este saber para a tumba...

Para todos um grande abraço

Hernâni Vidal de Rezende
13º CFORN



uma porta aberta para o oceano

Figueira
da **FOZ**



ENCONTRO NACIONAL DA RESERVA NAVAL

Portugal e a Estratégia Atlântica – O Espírito da Reserva Naval

1.

No editorial da Revista nº 16 escrevi sobre os objectivos do Encontro Nacional da Reserva Naval, que teve lugar na Figueira da Foz, nos dias 19 a 21 de Setembro de 2003:

- Em primeiro lugar, um programa de reencontro, convívio, reforço da amizade e camaradagem e também lúdico para os Associados.
- Em segundo lugar, a realização de um evento de reflexão e intervenção cívica com grande qualidade e actualidade e para a qual procuramos a cobertura mediática, que potencie a amplificação para o conjunto da Sociedade do que ali se passe, ajudando ao esclarecimento e formação da opinião pública.
- Em terceiro lugar, uma oportunidade da Associação se reforçar, no que concerne a meios e conhecimentos e a um aspecto relevante que tem vindo a ser sublinhado por vários Camaradas Associados: **o da orientação ou rumo da acção da AORN a médio prazo.**

2.

Decorridos que são alguns meses sobre a realização do Encontro Nacional, parece-me oportuno tirar algumas ilações.

Sobre participação e mobilização.

Sobre repercussão pública.

Sobre o rumo a médio prazo da AORN.

3. Participação e mobilização

O Encontro Nacional da Reserva Naval mobilizou, entre participantes antigos oficiais da Reserva Naval (associados e não associados da AORN), acompanhantes e convidados, um total de 478 presenças nos 4 eventos em que houve controle de entradas.

Considerando que 36 pessoas se inscreveram para todos os eventos, que um número variável se inscreveu para mais do que um, e que tivemos convidados entre 22 e 35 em dois desses eventos, podemos considerar que cerca de 250 pessoas se deslocaram à Figueira da Foz por causa deste Encontro Nacional.

Simultaneamente potenciado pela realização do Encontro Nacional e participando na sua organização, a AORN assistiu ao nascimento de mais um núcleo regional – o baptizado *Granel das Beiras*. Cerca de duas dezenas de Camaradas da Reserva Naval tornaram-se associados por virtude deste evento.

A Marinha de Guerra compareceu em força, liderada pessoalmente pelo Almirante CEMA, acompanhado dos Almirantes Superintendentes dos Serviços de Pessoal

e de Material, Director do Instituto Superior Naval de Guerra, Comandantes da Escola Naval, do Corpo de Fuzileiros, e cerca de duas dezenas mais de Almirantes e Comandantes de Órgãos de Implantação Territorial e de Elementos da Componente Operacional de Forças, diversas Unidades, Serviços e Direcções.

Por outro lado, nesta rubrica de participação, há que acrescentar a de 90 jovens instruendos que participaram nas viagens do *NTM Creoula*, de Lisboa para a Figueira e volta, sendo 70 jovens da Figueira da Foz e de Montemor-o-Velho e 20 de diversas origens geográficas.

Como é sabido, o *NTM Creoula* deslocou-se à Figueira da Foz como forma de se associar a este Encontro Nacional – reconhecendo o interesse que a proposta da AORN continha para os objectivos definidos para a utilização daquele navio – e as respectivas viagens e selecção de instruendos fizeram-se com o apoio também da Câmara Municipal daquela cidade.

A larga maioria dos jovens nossos familiares que fizeram a viagem à Madeira e a Porto Santo no *NTM Creoula*, de 29 de Agosto a 8 de Setembro de 2003, estiveram também na Figueira da Foz, fazendo o seu *Encontro* paralelo ao nosso, de convívio entre si e com os oficiais da guarnição daquele navio.



António Castro Moreira (22º CFORN)



Almirante CEMA Francisco Vidal Abreu, Prof. Doutor Ernâni Lopes e Engº António Duarte Silva

4. Repercussão pública

Várias centenas de pessoas visitaram o *NTM Creoula*, enquanto o mesmo se manteve acostado na Figueira da Foz. Os familiares dos 90 jovens instruídos, a que acima se fez referência, são também algumas centenas.

A largada do navio foi acompanhada por mais de três dezenas de embarcações que fizeram da “guarda de honra” uma festa, com várias centenas de pessoas a observarem o desfile e a acompanharem em terra a saída do Mondego e a entrada no Atlântico. Domingo de manhã, dia radio-so e quente com um colorido e uma alegria popular que só quem já participou em festa deste tipo pode descrever.

Cerca de três centenas de pessoas, visitantes do Centro de Artes e Espectáculos da Figueira da Foz – de harmonia com os serviços daquele Centro – terão visitado a pequena exposição sobre a Reserva Naval e observado os manequins em tamanho natural fardados que se encontravam colocados na entrada principal.

A Marinha e a Câmara Municipal quiseram que a cerimónia de cedência do Forte de Santa Catarina, à segunda daquelas entidades, tivesse lugar durante este Encontro Nacional. Tratou-se da satisfação de uma antiga e profunda aspiração da população e da autarquia figueirenses, que só marcou pela positiva a presença da Reserva Naval naquela cidade.

Um universo significativo da população portuguesa tomou conhecimento da realização do Encontro Nacional da Reserva Naval e das afirmações e conclusões do painel sobre “*Portugal e a Estratégia Atlântica*” através da Imprensa, diária e

não diária, e das rádios locais (incluindo Coimbra) que fizeram várias reportagens.

Os jornais nacionais que enviaram repórteres àquele painel (e também, o *Diário de Coimbra* uma repórter na viagem do *NTM Creoula*, de Lisboa para a Figueira) foram os seguintes: *Público*, *Expresso*, *Diário de Notícias*, *Jornal de Notícias* e *Diário de Coimbra*.



Além desses, vários da imprensa regional. Todos publicaram notícias com destaque variável, mas sempre relevante.

Vários outros meios de comunicação se referiram ao Encontro Nacional, sobretudo informados por dois despachos da Agência Lusa. Sem falarmos nas outras e relevantes formas de comunicação e divulgação de notícias, com destaque para a *Web*.



Para a preparação e acompanhamento do Encontro Nacional, nas várias facetas da sua organização, mobilizaram-se um total de 24 Camaradas associados, acompanhados por 3 Secretárias e 2 colaboradores para as sessões de trabalho.

Economicamente o Encontro Nacional pagou-se a si próprio. Não foi necessário utilizar um cêntimo dos fundos gerais da AORN para pagar seja o que for que se tivesse gasto ali.

Entre patrocínios – um dos quais nos permitiu reequipar os serviços administrativos da sede em material informático – e as inscrições dos participantes, os fundos obtidos foram suficientes para o efeito.

Se considerarmos as vendas então efetuadas pela nossa *boutique*, podemos mesmo afirmar que tivemos lucro com esta realização.



Delegação do Corpo de Alunos da Escola Naval



Um aspecto do debate, com Duarte Esmeraldo (5º CEORN) no uso da palavra

Após a realização do Encontro Nacional, são muito significativamente positivas e estimulantes as reacções conhecidas, quer da parte de personalidades líderes de opinião na vida nacional, quer de instituições da sociedade civil e da Marinha.

5. Rumo a médio prazo da AORN

Durante o painel e debate sobre “*O Espírito da Reserva Naval – Horizonte AORN*”, estiveram presentes entre 80 a 90 Camaradas, dos quais mais de duas dezenas tiveram intervenção no debate que se seguiu às três intervenções do painel.

Muitos sublinharam a importância do Encontro Nacional e dos temas objecto das sessões de trabalho, sobretudo sob a perspectiva da intervenção cívica da Reserva Naval.

Alguns enalteceram a sua realização também no que respeita aos aspectos de convívio e confraternização entre os oficiais RN, suas Famílias e convidados.

Tiraram-se conclusões de que se dá conhecimento nesta Revista.

Verifiquei com gosto que a Reserva Naval tem várias disponibilidades pessoais e conhecimentos profissionais que só aguardam projectos mobilizadores para se manifestarem ao serviço do nosso *Espírito*.

Pelo exposto, e pelo mais que quem esteve na Figueira da Foz sabe que é muito, creio ser natural o meu optimismo quanto à AORN e ao seu futuro.

Para este – o futuro da AORN - considero que devemos seguir o bom princípio que constituiu este *I Encontro Nacional* e instituir a sua realização anual, alternadamente com o futuro Congresso da Reserva Naval.

O primeiro, com mais tempo lúdico e de convívio, sem quebra da inclusão de um tema de intervenção cívica.

O segundo, mais de trabalho, sem prescindir da confraternização – quiçá nele inserindo mesmo uma assembleia geral eleitoral que permita obviar aos inconvenientes que provoca o actual hiato entre o final de um mandato e a eleição de novos corpos sociais.

Mas este é um tema para outra conversa.

Por agora, deixem-me confessar o meu sentimento de privilegiado por ter podido coordenar uma equipa tão alargada, competente e empenhada como a que planeou, organizou e realizou o *I Encontro Nacional da Reserva Naval*, em 2003, na bela Figueira da Foz.

A estes Camaradas, assim como a todos os que lá se deslocaram ou tiveram a amabilidade de informar da sua impossibilidade conjuntural mas do seu apoio caloroso, o meu muito obrigado e até ao próximo.

Um forte abraço do

António de Castro Moreira
22º CFORN

(Cobertura fotográfica do Encontro Nacional da Reserva Naval
de JORGE DIAS)



O jantar da guarnição

Novo cartão Millennium bcp



a chave da sua vida
Solicite já.

O cartão que lhe abre todas as portas

Universal

Abre-lhe as **portas** em milhões de estabelecimentos em Portugal e em todo o mundo, e pode ainda ser utilizado nos 840.000 Caixas Automáticas (ATM) aderentes à Rede VISA.

Cómodo

Abre-lhe a porta **para a** sua conta de depósitos à ordem, permitindo-lhe efectuar levantamentos a débito, pagamentos e consultas através da Rede Multibanco em Portugal.

Flexível

Confere-lhe flexibilidade total na **gestão** do seu orçamento familiar, pois poderá, em cada mês, optar por pagar qualquer montante entre 5% e 100% do total em dívida,

adiando o pagamento da restante dívida para meses seguintes.

Até 31 de Março, beneficia das seguintes ofertas promocionais:

- Oferta da primeira anuidade na adesão;
- Taxa de juro promocional de 9,9% (TAEG 10,8%);
- Oferta de um bilhete de 1 dia para o Rock in Rio Lisboa, desde que efectue compras com valor acumulado total igual ou superior a € 1.000 nos meses de Fevereiro e Março.

Nos anos seguintes, a anuidade só depende de si. Basta efectuar € 1.000 em compras a crédito, por ano, para ficar automaticamente isento do pagamento da anuidade (incluindo as anuidades de todos os cartões suplementares).

Millennium
bcp

A vida inspira-nos

Peça o seu cartão em qualquer sucursal Millennium bcp, em www.millenniumbcp.pt ou ligue 707 50 24 24.

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Conclusões do Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes à cerca do debate



Professor Doutor Ernâni Rodrigues Lopes

I

É do interesse nacional colocar a questão Portugal e o Mar.

Não se trata de lobby nem de um interesse limitado de um conjunto de pessoas que gostam do Mar, mas de um grande tema que temos de por em evidência, no interesse de todos nós.

II

O Mar – ou como eu prefiro o Oceano – é inequivocamente um factor económico. A nossa contribuição é acrescentar que deverá passar a ser também um factor estratégico da economia portuguesa.

Mesmo estando a perder dinheiro com o Mar – como estamos actualmente – não deixa de ser um factor económico. Agora o problema é se é ou não um factor estrategicamente relevante para a economia portuguesa e nós queremos dizer que deverá passar a ser.

III

Há necessidade de Convergência Institucional, como meio de ampliação da base de interventores e de potenciação da sua acção. Acho que nós AORN, nós Marinha de Guerra Portuguesa, temos que voltar a conversar para ir buscar mais parceiros eventualmente.

Nós não estamos a falar dum problema da AORN; nós não estamos a falar dum problema apenas da Marinha de Guerra Portuguesa; nós não estamos a falar dum problema desta, daquela ou daquela outra instituição. O que nós aqui estivemos a explicitar é uma questão não resolvida de convergência institucional.

IV

Devemos promover – todos nós, como cidadãos e como instituições – a reflexão geo-política e prospectiva sobre Portugal, sobre a economia portuguesa, sobre o Mar.

Nós temos que garantir um volume e um nível exigente de reflexão geo-política e prospectiva. A razão é muito simples. Eu tenho o hábito de dizer – e aqui sintetizo os fundamentos da estratégia – para mim são três os fundamentos teóricos da estratégia:

- a) reflexão geo-política e prospectiva;
- b) economia e sociedade;
- c) visão, gestão e controlo.

Isto é verdade para as empresas ou para os Países, para a macro economia. Nada do que nós aqui dissemos fica de pé, encaixa, aguenta o embate do tempo se não tiver estes fundamentos e, ou mais importante e por isso é que eu o sublinhei, o primeiro neste momento e nestas circunstâncias é a reflexão geo-política e prospectiva.

V

O que leva séculos a construir pode ser desfeito numa geração. Esta constatação exige que Portugal tenha uma elite dirigente séria, com sentido de serviço e com capacidade de realização.

A constatação acima é exemplo de sobriedade intelectual, é um elemento de dureza da vida e um elemento de sentido da responsabilidade que eu julgo que quando nós dizemos que Portugal precisa de uma elite dirigente séria com sentido de serviço, com capacidade de realização já sabíamos mas com esta referência que foi feita hoje aqui ficamos a saber melhor e talvez fiquemos mais desportos.

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Compatibilização das Opções Europeia e Atlântica de Portugal

I—Introdução



Comandante Virgílio de Carvalho

Desde 1987, ano em que publiquei o livro “Cumprir Agora Portugal”, que jamais deixei de defender, repetitivamente, a preservação da **Individualidade de país** de Portugal (e não só a **Identidade de nação** que todas as outras da Península Ibérica apenas têm de certo por ela ser praticamente imperecível) no projecto de união europeia. E também de dizer que não é meu propósito opor-me a ele mas, tão somente, pugnar pela compatibilização da opção europeia com a mais segura opção histórica atlântica, nomeadamente para não se perder prestígio e poder negocial indispensável à consecução do melhor possível para Portugal no processo, até haver certezas que nos garantam suficiente Segurança.

Segurança que não o esqueçamos, é a mais sensível das Aspirações Universais do Homem, embora não mais importante que as outras duas, o Desenvolvimento e os Direitos Humanos. O que o povo dos EUA bem demonstrou ao ceder voluntariamente terreno, principalmente quanto aos Direitos Humanos, quando do horroroso ataque terrorista de que foi alvo em 11 de Setembro de 2001, para evitar que se repita. E também, de certo modo os povos sueco e dinamarquês que, em referendo, continuam a recusar

aderir ao “euro” que é tido por grude indispensável à coesão do altamente fragmentário território europeu.

Por isso, começo por louvar e saudar o que tomei por reacção da AORN ao estado preocupante a que já chegou a Individualidade de Portugal, e por prevenir quanto ao que vou dizer estar naturalmente influenciado pela convicção de que num país – porque não é uma mera empresa – o seu Desenvolvimento tem de ter em boa conta a preservação das suas Soberania e Segurança.

II—Como foi conseguida a individualidade de Portugal

A = Litoralização

Como sempre tenho feito, vou recorrer a citações de reputados historiadores e geopolitólogos nacionais e estrangeiros, para procurar deduzir Objectivos Nacionais Permanentes (ONP) do nosso País (que alguns dizem poder reflectir o Interesse Nacional que, no meu entender, deveria figurar, bem destacadamente, na Constituição da República), para dar uma ideia do processo que permitiu aos nossos seculares antepassados construir a Individualidade do nosso País.

Começando, antes do mais, por citar a afirmação do geopolitólogo do Século X “Mouro Razis” quanto a serem viáveis duas Espanhas na Península Ibérica, uma ao sol nascente e outra ao poente, esta ao correr das chuvas e dos rios para o mar; e por lhe juntar a de Teobaldo Fisher, quanto a não haver outra região na Península Ibérica tão intimamente ligada ao mar como Portugal, por grandes estuários que penetram profundamente até ao interior. Dir-vos-ia ainda que, num país como a Dinamarca (territorialmente constituída por urna península e algumas ilhas, com problemas prioritários de soberania com a hegemónica Alemanha idênticos aos nossos com a Espanha) até na sua propaganda turística se lembra, logo à cabeça, que o país tudo deve ao mar, e que a sua primeira prioridade de defesa é a Soberania.

Jaime Cortesão afirmou que, “*ao dealbar do Século XII, o povo ocupou toda a costa e criou o gênero de vida nacional, a Nação organizou-se em função marítima e, por esse esforço de massas, Portugal começou a viver de vida própria*”; e eu lembraria que isto terá estado na base da autonomia do Condado Portucalense, que acabou por levar à proclamação da sua independência facilitada e concedida pelo Papa de então que começou por separar a Diocese de Braga da de Compostela, e acabou por fornecer a cooperação dos Cruzados na expansão do nóvel País para sul na fase que designarei por litoralização. Litoralização essa que aquele Papa deve ter julgado indispensável para que Portugal, consolidando a sua Individualidade de País, pudesse ser capaz de garantir a passagem segura nas idas e voltas daqueles guerreiros à Palestina para combater os “inféis”.

Entretanto, Hernâni Cidade confirmou “*ser a independência de Portugal uma solicitação do oceano, que levou a deslocar a capital para sul até Lisboa e a fazer da orla marítima zona da nossa mais febril, absorvente e fecunda actividade*”; e o marinheiro

António Sérgio admitiu ter sido ao fenómeno geral europeu de ao largo dos nossos estuários (situados a meio caminho entre as ricas Flandres e Itália), se ligarem às já então importantes linhas de navegação do Atlântico e do Mediterrâneo que se deveu a possibilidade de se conseguir a independência de Portugal, decerto pensando na burguesia marítima de imigrantes que, tal como a Lisnave dos nossos dias, preferiu instalar-se na central Lisboa. Quanto a Oliveira Martins, chamou à Lisboa do enorme estuário do Tejo “*ca-beça de gigante em corpo de pigmeu, o maior embaraço à unificação dos estados peninsulares*” (confirmado, por ser alvo prioritário histórico de bloqueios marítimos, invasões terrestres e tentativas de controlo económico), ao qual junto o também grande estuário do Sado e os portos artificiais de águas profundas de Leixões e de Sines, por formarem uma invejável rede propícia ao transbor-do de cargas de grandes navios oceânicos para navios menores destinados a servirem pequenos portos costeiros e flúvio-marítimos europeus.

E Daniel Boorstine, esse, disse que “*Portugal, sem nenhuma janela para o Mediterrâneo, mas com extensos rios navegáveis, vol-tou-se naturalmente para o Atlântico com um programa progressivo, sistemático, passo a passo, com um objectivo claro que exigiu forte apoio nacional, próprio de um grande protótipo de exploração moderna*”.

E lembro por fim que D. Dinis (tido por um dos príncipes mais cultos da Europa), fez de lavradores marinhos, que vieram um dia a fazerem-se também aviadores, como os comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho, que repetiram pelo ar a proeza do ante-passado do primeiro, Pedro Álvares Cabral, com apoio em navegação astronómica usada pelo segundo com recurso ao sextante que modificou para o efeito, que foi levado pelo astronauta norte-americano Neil Armstrong na sua viagem à Lua em homenagem ao sucesso do método.

De tudo se devendo concluir que:

- a) o primeiro Interesse Nacional de Portugal continua a ser a preservação da sua Individualidade de País (*não lhe basta apenas a Identidade de Nação*); e
- b) o segundo é, consequentemente (como se fez com o Papa referido), preservar alianças de interesse mútuo com países neces-sitados de Segurança das suas rotas vitais que se cruzam no estratégico espaço Madeira-Continente-Açores, que a nossa pre-ciosa e única Individualidade na Península Ihes pode proporcionar.

B = Atlantização

A segunda etapa da viabilização de Portugal como País foi a da atlantização, na sequência da derrota infligida pela Burguesia Marítima a fidalgos portugueses defensores do direito do rei de Castela ao trono de Portugal, no epílogo da crise dinástica de 1383-85. Etapa que se deveu à governação racional e competente do rei D. Dinis, o sábio “Lavrador” (da terra e do mar) que, ao criar as bases culturais, técnicas e fabris do poder marítimo nacional (mercante e naval) possibilitou povoar e desenvolver Madeira e Açores, aumentando com mais maritimidade centrífuga as possibilidades de sobrevivência da Individualidade do Portugal assim feito “*quase-arquipelágico*”, o que levou a professora brasileira Therezinha de Castro a classificá-lo de “*país da Europa fora da Europa*”, o professor espanhol Miguel Unamuno a afirmar que “*o que faz Portugal é o mar*”, e Jaime Cortesão a produzir a admirável síntese da Grande Estratégia que fez de Portugal um património mundial: “*a história portuguesa pode resumir-se numa série de esforços para o aproveitamento das possibilidades atlânticas do território, o primeiro de arranjo interior sobre o anfiteatro lon-gitudinal voltado para o mar, o segundo para utilizar as vantagens da sua posição no Sudoeste da Europa à esquina de dois mares, o terceiro para explorar todas as possibilidades da sua posição em relação às partes restantes do planeta, conhecidas e por conhe-cer... forjando a sua Individualidade na realização destes esforços... e influenciando na história da humanidade*”.

Mas Portugal ficou um país com território altamente vulnerável, o que levou o astuto rei D. João II a deixar-nos a célebre prevenção testamentária quanto a ser indispensável conter os castelhanos em terra e batê-los no mar. Com o que o historiador americano Leslie Tams parece concordar, ao asseverar que a Espanha é um país fraco, e natural adversário histórico das potências do mar, a menos que possa usufruir das potencialidades atlânticas de Portugal, o que poderá estar na origem do famoso “slogan” franquista “por uma Espanha grande e livre, de mar a mar, sem Portugal nem Gibraltar”. Propósito esse que parece transparecer da política do primeiro ministro J. M. Aznar ao declarar (ainda em campanha eleitoral), que tudo faria para ter as mais íntimas relações com os EUA, ao aliar-se a estes e à Inglaterra contra o terrorismo global (decerto para tentar partilhar com esta a soberania sobre Gibraltar, que ain-da não conseguiu) e ao procurar substituir Portugal na condição de aliado principal daquelas potências, inclusive intrometendo-se com êxito na estrutura do Comando NATO sediado em Oeiras. Para não falar da sua ofensiva recente para se introduzir na ZEE que a ONU concedeu a Portugal. E veremos ainda se a sua ofensiva diplomática de há dias junto de Kadhafi não terá a ver com um prémio dos EUA para ter a Espanha juntamente com a Inglaterra no controlo do veio petrolífero Nigéria-S. Tomé e Príncipe-Guiné Equatorial-Angola.

Entretanto recorde que, segundo o geopolitólogo francês Célérier, a localização de um estado determina em larga escala o seu papel internacional e a audição que tem no mundo; e que o americano Mahan asseverou serem as potências marítimas as mais ricas em tempo de paz e as mais vencedoras em tempo de guerra, mas avisando que o Poder Marítimo dum país decorre essencialmente do

carácter do seu Povo e do seu Governo (isto é, da sensibilidade de ambos para as coisas do mar), acrescentando que, levando ela séculos a criar, uma única geração a pode deixar morrer. O que foi o que nos aconteceu, seduzidos pelo engodo do desenvolvimento fácil e rápido prometido pela adesão ao projecto europeu logo quando, futurólogos e cientistas já dizem poder estar à vista uma “civilização predominantemente marítima” face à necessidade premente de compensar as crescentes dificuldades políticas de acesso a regiões terrestres detentoras de riquezas estratégicas vitais, entre elas as petrolíferas e as mineralíferas.

Dificuldades de que já resultou a chamada “Revolução Estratégica” dos EUA, que parece a muitos visar a obtenção de bases no Iraque para garantir o maior controlo possível da vasta área petrolífera Médio Oriente-Mar Cáspio. O que, parecendo ter também lugar quanto ao veio marítimo petrolífero africano do Golfo da Guiné atrás referido, lembra a tese do inglês “seaman” John Evelyn: “*quem dominar os oceanos domina o comércio mundial; quem dominar este, comanda as riquezas do mundo; e quem dominar estas dominará o próprio mundo*”.

O que parece um argumento mais para Portugal recuperar com toda a urgência a sua opção atlântica, “a do maior Desenvolvimento na maior Segurança”, de que faz parte a nossa aliança histórica com as potências marítimas que nos sucederam no controlo dos oceanos. Isto é, cooperar com elas para as ter conosco, não as hostilizar; e tentar conseguir o mesmo do grande país irmão Brasil, lembrando-lhe o testamento do pai da sua geopolítica, Golbery do Couto e Silva, quanto a ser obrigação dele procurar preservar o importante legado histórico lusófono no caso de Portugal se mostrar incapaz de o fazer sozinho.

III — Vulnerabilidades do território nacional

Acontece que o território nacional tem como vulnerabilidades principais, exploráveis por competidores, as seguintes:

– a descontinuidade própria da sua arquipelágica, que é tida pela segunda mais perigosa condição de fragmentaridade potencial de países; e também a terceira, decorrente de o Continente ser uma estreita e comprida faixa norte-sul, divisível em sectores Norte, Centro e Sul, que o castelhano Godoy quis explorar aquando da primeira invasão napoleónica, prometendo ao então aclamado “rei Junot” o Norte de Portugal, e reservando o Centro e Sul para a Espanha, o que parece repetir-se agora com a teimosia de J. M. Aznar de nos impor um TGV de Madrid para Lisboa via Badajoz (onde se diz irá ficar um mega-aeroporto de carga para ligar Madrid aos nossos portos de águas profundas de Sines, Setúbal e Lisboa) capaz de vir a fazer dela a capital económica, financeira e diplomática da Península;

– o que parece estar a acontecer com os chamados Noroeste Peninsular e Sudoeste Ibérico, pontos de aplicação possível de tenazes estranguladoras do nosso País com fulcro na central Castela, do que pode ser exemplo a falada cooperação entre estaleiros navais espanhóis e portugueses do Minho e do Algarve.

Tudo razões mais que suficientes para se dever pensar numa estrutura de Governo (talvez com um vice-primeiro ministro) capaz de acompanhar de perto casos redutores da soberania e do potencial centrífugo do nosso País.

Vulnerabilidades essas a par do que o poeta-estratega Fernando Pessoa chamou de “*não lusitanidade íntima que, a não ser curada, seria a morte mesmo*”, e do desprezo pela cultura histórico-estratégica e militar.

Além disso, França e Espanha, cujos mares atlântico-mediterrânicos têm o nosso como incómoda solução de continuidade, poderão sentir-se atraídas a aproveitar falhas de segurança neles para as colmatar com meios navais e aéreos seus. E os EUA e a Inglaterra continuarão a ter os Açores como trampolim indispensável para poderem intervir com êxito no exterior, para o que estão a reestruturar as suas FA visando assegurar o seu acesso a regiões em que dizem pensar estar a gerar-se grave ameaça aos seus interesses petrolíferos protagonizada por ditaduras com armas estratégicas ameaçadoras do equilíbrio e da paz mundial. O que nos deve levar a procurar dispor de FA capazes de prometer segurança suficiente no território nacional e, também, capacidade interessante para cooperação com os nossos aliados históricos no exterior.

IV — Outras sugestões

O nosso território, com três parcelas distando cerca de 1.000kms umas das outras, precisa do mesmo tipo de FA que felizmente, em obediência aos princípios estratégicos da Concentração, Economia de Forças, Unidade de Comando e Mobilidade, tanto podem servir para acções domésticas como externas.

Para o que nos convirá ter (para além das clássicas forças de defesa territorial) forças terrestres especiais tipo “marine” (comandos-fuzileiros-paraquedistas), a fazer pensar se não será conveniente integrá-las no Exército (inclusive para preservar equilíbrio inter-armas) transportáveis por ar ou por mar.

O que não constitui sequer novidade, pois fomos também pioneiros de forças tipo “marine”, como o comprovam o posto de capitão-de-mar-e-guerra ainda existente e o de sargento-de-mar-e-guerra de militares de forças terrestres que embarcavam nas naus como

artilheiros, e ainda o facto de os próprios “Afonso de Albuquerque” tanto combaterem no mar como em terra. Como aconteceu já com o general “marine” inglês que geriu a crise nas Malvinas e o norte-americano que está ou vai estar no comando da área NATO do Atlântico, embarcado num navio logístico polivalente e de comando de forças terrestres, aéreas e navais a contar com um porto de abrigo já pedido a S. Tomé e Príncipe, para lhe facilitar estadas prolongadas.

Quanto ao projectado navio logístico polivalente para nós, quis o destino que me coubesse, como comandante do petroleiro de esquadra S. Gabriel (adaptado a navio de comando e apoio a forças de desembarque) comandar uma pequena força aeronaval constituída para efectuar o primeiro exercício de desembarque de um batalhão de fuzileiros numa praia no sul do País.

Do que decorreu ter-me apercebido da conveniência de dispormos de um navio desse tipo, como o holandês Poolster, tese que vim a defender como aluno e como professor do Instituto Superior Naval de Guerra, a par da actualização da cadeira de Estratégia, que até aí versara principalmente a relacionada com as guerras no Ultramar, organizada e ministrada pelo Almirante Manuel Pereira Crespo, a que procedi também nos Institutos da Defesa Nacional e de Altos Estudos do Exército e da Força Aérea) que tenho publicado desde então, repetitivamente, em livros e artigos de opinião. O que a revelação da supracitada pretensão dos EUA de dispor de um porto de abrigo para um navio seu daquele tipo em S. Tomé e Príncipe, parece oportunidade para nos candidarmos a uma cooperação com os EUA e a Inglaterra; fazendo-me pensar ser muito urgente dispormos de facto de um navio deste tipo, emprestado ou adaptado a partir de um outro petroleiro de esquadra, o que já sugeri em artigo de opinião no Jornal de Notícias. É que, sem FA compatíveis com a importância para os aliados de que precisamos para preservar a nossa Soberania e colaborar na dos PALOP, e para preservar o nosso poder negocial na NATO e na UE , corremos o risco lembrado por Leslie Tambs (atrás referido) de nos substituírem pela Espanha no nosso “mar total”, norte – atlântico e sul – atlântico.

Entretanto, acontece que não fomos apenas pioneiros da navegação marítima comercial, fomos-lo também da aérea comercial com a proeza dos comandantes Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Do que ocorreu lembrar-me juntar à cabotagem marítima para a Europa a aérea, para criar uma alternativa competitiva e diversificante quanto às ligações terrestres via Espanha, no espírito empresarial numa nova descoberta do caminho marítimo e aéreo, capaz de criar muitos mais postos de trabalho e fontes de desenvolvimento económico centrífugo nos pólos portuário-aeroportuários de águas profundas do nosso litoral do que as terrestres;

- pugnar por uma Comunidade Transatlântica (económica e política, além de militar) que foi proposta pelo Presidente G. Bush em 1990, por ter julgado ser indispensável para preservar o equilíbrio geopolítico global, tendo em conta o natural aparecimento de novas superpotências como a China e a Rússia que continua interessada em reunir a sua federação numa Comunidade de Estados Independentes (CEI); que é também vantajosa para a coesão do disperso território quase-arquipelágico nacional e para pôr termo à sua periférica situação actual no projecto da UE;
- pugnar por uma UE confederal de países, experimental, não para já por uma federação de nações, face às divisões profundas oportunamente reveladas pela crise do Iraque e pela nova corrida aos recursos económicos naturais da África;
- recuperar o “carácter” do povo e do Governo, incentivando a cultura histórico estratégica, militar e tecnológica do País, para que Opinião Pública, Governo, Oposição, agentes tecnológicos, etc., possam estar todos no mesmo barco da recuperação do País; criando para o efeito uma Universidade de Defesa (por desenvolvimento do Instituto da Defesa Nacional) dispondo no mínimo de um Colégio de Defesa Militar a frequentar em comum por militares e políticos do mais alto gabarito (uma vez que a Defesa é para ser chefiada por civis na governação e na gestão de crises), e de um Colégio de Estudos Lusófonos para investigação de interesses comuns aos países da CPLP, a frequentar e a gerir colegialmente por especialistas de todos os países membros e ministrando tal tipo de cultura em estabelecimentos que ensinem comunicação social para que as análises jornalísticas de acontecimentos passem a ser além de meramente descritivas, também prospectivas, visando o planeamento estratégico e a preparação da opinião pública para poder apreciar e intervir na governação do País através do voto e do referendo;
- reformular a Constituição da República, para a tornar mais confiável, sintética e objectiva para que fique mais acessível e interessante para o cidadão comum, e para acabar com a possibilidade de um Chefe de Estado vir a ser escolhido por Oposições para tentar travar decisões governamentais de que não gostem, o que, em democracia autêntica, compete apenas ao povo pela via do referendo;
- criar um autêntico serviço nacional de Inteligência Estratégica (separado das chamadas “Secretas”), guarnecido exclusivamente por especialistas do mais alto gabarito intelectual, ético e moral e espírito de independência e frontalidade, trabalhando apenas informação aberta em gabinete de porta aberta, o que tratados sobre o assunto dizem poder satisfazer cerca de 84 % do que qualquer país precisa para formular as suas grandes opções, o que eu próprio pude comprovar na chefia deste tipo de serviços;
- porque Portugal não é mera empresa, é um País (com território história e povo muito próprios) necessitado de fazer dos seus litorais, rios navegáveis (com portos “flúvio-marítimos” de que falava Jaime Cortesão), e vias terrestres a eles paralelas, locomotivas de desenvolvimento centrífugo do País todo, de que a China está a ser bom exemplo com um espantoso crescimento económico que já tem rondado a média anual de 10 %, e também a Suíça (que passa por ser o país mais rico do mundo) que sai para o mar por Roterdão, a partir do seu porto flúvio-marítimo de Basileia no rio Reno, tendo em atenção as opiniões do Mouro Razis e de Unamuno, e que mais de 70 % dos cidadãos do mundo preferem viver a menos de 50 km do mar, em virtude de nos litorais encontrarem maior diversidade de oportunidades, nomeadamente pescas, agricultura, turismo de veraneio, pólos portuários-aeroportuários de inigualável desenvolvimento económico e cultural, etc.;

- recorrer a uma espécie de “Reserva Activa” de reformados precoces ainda detentores de precioso “knowhow” técnico essencial à recuperação da competitividade e do prestígio do País, como modo de suprir a falta de interesse de exagerado número de jovens pelas matemáticas e pelas ciências.
- aproveitar o melhor possível as potencialidades do importante fluxo imigratório que temos estado a receber, tendo em conta que somos um país de imigrantes que nos doaram a competitividade e a ousadia que construíram o nosso glorioso passado, como aconteceu com os EUA, uma vez que, normalmente, eles são os que dispõem de maior vigor e vontade de vencer.
- desenvolver o turismo de veraneio no Continente e nas Regiões Autónomas, agregando-lhe a exploração da nossa história político-religiosa única por exemplo as relacionadas com os Descobrimentos, o Mosteiro da Batalha e Tomar, Alcobaca, Fátima, etc.

E, antes de terminar, lembraria que a lamentação de que somos um País pequeno praticamente sem recursos económicos naturais, não pega: pois a diminuta Singapura, que é apenas um pólo portuário-aeroportuário situado sobre densas rotas oceânicas (como acontece com Portugal) tem sido par dos EUA como país mais competitivo do mundo, dizendo os seus líderes que por ser mais fácil gerir um país pequeno que um grande; o Japão, com escassos recursos económicos naturais, regozija-se com o ter sido obrigado por isso a jogar tudo no desenvolvimento do seu factor humano.

E lembraria ainda que a grande massa da população dos EUA se concentra nos seus dois litorais e que apenas menos de 4% dela se radicou no vastíssimo interior, que até produz a mais competitiva agricultura do mundo.

Abordei apenas o que me pareceu essencial do que escrevi, para respeitar o tempo que me foi concedido. E deixei para o fim o que me pareceu mais importante. o facto de o tratamento especial que foi dado pela Marinha aos oficiais da Reserva Naval, que na altura mereceu muitas críticas dos outros ramos das FA.

Mas agora, que o País precisa como de pão para a boca de cidadãos com cultura histórico-estratégica, geopolítica e militar, e de grandes figuras públicas para ser reposto na sua rota histórica, eis que V.Ex^s parecem dispor-se ao combate com essa preciosa cultura para defender o nosso Portugal culturalmente desarmado. O que poderia ter enchido de júbilo o rei sábio D. Dinis se a tal pudesse ter assistido.

Mas o que posso é garantir-vos que esta vossa iniciativa teve em mim esse efeito, ao ver, ao fim de dezassete anos de bradar num deserto de ouvidos fechados, que se lembraram de mim.

Para terminar mesmo, deixaria o seguinte aviso solene: a UE corre riscos de ter de se ficar por uma espécie de EFTA, par do NAFTA da América do Norte (Canadá, EUA, México), nomeadamente por o decisivo grude do “euro” continuar a ser recusado pelas monarquias do Norte de povos que continuam bastante ciosos da sua Soberania.

A hegemónica castelhana Espanha parece estar a tentar pôr em prática a sugestão de estratégia de Leslie Tambs para deixar de ser um *“país fraco, natural adversário das potências do mar”*, procurando usufruir das valiosas potencialidades *“do mar que faz Portugal”*.

No Atlântico Norte seguramente, e até talvez no Golfo da Guiné quanto ao veio petrolífero que passa também pela hispânica Guiné Equatorial das ilhas de Ano Bom e Fernando Pó (co-arquipelágicas de S. Tomé e Príncipe), e do território africano de Rio Muni. Doutro modo, como se explica que, estando tão perto da Europa Central, procure controlar os periféricos portos de águas profundas portugueses essenciais à cabotagem marítima da UE? Tudo isto enquanto o Presidente do Brasil parece, por razões de política interna, mais interessado em antagonizar os EUA com um Mercosul ibero-americano.

Para mim, afigura-se-me verdadeiramente providencial o despertar da AORN, em cujo seio está um núcleo muito forte da “Reserva Activa” do nosso País, com capacidade, prestígio e número para ajudar a repô-lo no seu caminho soberano.

A começar por tentar informar com clareza o povo dos riscos que estamos a correr, de forma a que a comunicação social mais independente possa cooperar.

Por isso, vou deixar-lhes alguns volumes do meu último livro, já lançado, mas ainda não distribuído, com que penso poder pôr termo aos meus esforços.

E pergunto-vos se vos poderia interessar que eu, como membro do Conselho Supremo da Sociedade Histórica da Independência Nacional, tentasse que esta sessão pudesse ser repetida, com os mesmos ou outros conferencistas, nas históricas instalações dela em Lisboa, para urna audiência a propor pela AORN.

Virgílio de Carvalho

“PORTUGAL E A ESTRATÉGIA ATLÂNTICA”

Três Vértices para uma Estratégia do Nosso Mar

I



Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

Felicitar a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, neste dia, é uma obrigação de justiça. É uma felicitação que ultrapassa aquelas que são devidas pela sua actividade regular, porque corresponde à realização de um evento muito especial – o I Encontro da Reserva Naval – que espelha bem o brilhante feixe de valores presente no, com felicidade, denominado Espírito da Reserva Naval. É “uma atitude baseada na camaradagem, na lealdade e no espírito de bem servir”, como se lê na carta do Comandante (honorário) Castro Moreira, e como ressalta com grande intensidade do exemplar exercício da cidadania pelos seus membros, das provas de amor a Portugal e da dedicação e apego à Marinha e ao Mar Português. É por isso que julgo valer a pena usar a honrosa qualidade de sócio que me quiseram atribuir para ousar propor uma alteração ao vosso/nosso lema “... e bem serviram sem cuidar recompensa”. É uma alteração diferente da que, com humildade cristã, o nosso amigo Ernâni há tempos referiu, visando retirar o adjectivo “bem”. Com essa mudança não concordo. É que, de facto, cumpriram bem, mesmo muito bem e souberam prolongar no tempo a forma elevada de servir, mesmo sem uniforme militar e já só nas fileiras da cidadania. Por isso, permitam-me a sugestão de alterar o tempo do verbo para ler “... e bem servem sem cuidar recompensa”.

E porque servem bem, atrevo-me a fazer-vos um pedido cujos fundamentos procurarei justificar ao longo desta intervenção. Peço-vos, e encarecidamente, que dediqueis à ligação de Portugal ao Mar alguma da vossa disponibilidade intelectual e também do vosso esforço profissional em prol das actividades científicas e económicas ligadas ao mar. É como que uma “cunha” que vos meto para que colaboreis, para além desta iniciativa de hoje, com intervenções públicas, orais ou escritas, na divulgação da importância do mar para o nosso País.

II

É uma importância, a do mar, que foi estruturante do País e da nossa mentalidade, no passado, mas que assume um interesse vital para o nosso futuro enquanto nação com bilhete de identidade próprio. É, de facto, vital para a afirmação do carácter ou da identidade nacional, nos nossos dias, com um valor tão grande como o que teve na estruturação da nossa nacionalidade.

Naturalmente que isso acontece hoje por razões diferentes, que radicam nas mudanças aceleradas que o estado-nação está a sofrer. Na verdade, a soberania do estado está a ser carcomida por:

- Transferência dos poderes de decisão, legislativos, judiciais e monetários para os órgãos comunitários;
- Descaracterização da cultura nacional, originada pelos vasos comunicantes da informação global simultânea, pelo turismo, etc. e, sobretudo, pela ausência de vontade de preservar o que é genuinamente nosso;
- Apagamento acelerado das fronteiras tradicionais pela impetuosa enxurrada da globalização a gerar novas fronteiras económicas, políticas, de segurança e defesa, etc.

Penso que não podemos nem devemos excluímo-nos destes fenómenos, mas temos que saber orientarmo-nos no meio de tão forte corrente, aproveitando a sua energia positiva e encontrando forma de contrabalançar os efeitos nefastos que provoca. Há que procurar inteligente e determinadamente que a agitação não nos disperse, nem apague irremediavelmente aquilo que nos caracteriza. E caracteriza-nos uma cultura, uma história, uma geografia e uma língua onde o mar esteve sempre presente. “*Da língua portuguesa vê-se o mar*”, disse-o um poeta e sente-o a grande maioria dos Portugueses que, fixados na faixa litoral do Continente e das 11 ilhas atlânticas, têm o mar junto à porta da frente. Isto é, o mar está sempre presente na vida dos Portugueses e é, com os outros factores de carácter nacional, o que nos pode garantir identidade, coesão e até um pouco de amor próprio.

A construção da União Europeia e o seu alargamento a leste vão, inevitavelmente, aumentar o nosso distanciamento em relação ao seu centro de gravidade e tornar menos notadas as nossas dificuldades. Isto é, olhando Portugal a partir do cada vez mais distante centro da Europa dos ricos, a nossa imagem será, sucessivamente, mais periférica e longínqua. E lá diz o ditado “*longe da vista, longe do coração*”.

Mas será que esta situação é inultrapassável?

Penso que não é.

Desde logo, no relacionamento exterior à UE não devemos esquecer, mas antes estreitar, as rotas que nos ligam às duas margens do Atlântico, a norte, no centro e ao sul, corrigir eventuais erros da agulha de marear e aumentar o número de rotações da máquina.

No seio da UE, temos de criar uma imagem de marca de qualidade de país marítimo, que, por esse atributo é muito útil à Europa... Tem de ser o país do seu grande porto de águas profundas, como tem de ser o país da atraente linha de costa que leva a terra europeia até quase meio do Atlântico. A “ocidental praia lusitana” tem de ser sentida como a ocidental praia da Europa dos ricos.

Esta ligeira abordagem teve o intuito de tentar alertar para o que deverá ser o **desígnio político** da nossa maior ligação ao mar.

Para o alcançar deverá existir uma **estratégia** a executar com determinação, constância, arrojo e organização.

Defendo que deva basear-se num triângulo de vértices assentes nos pilares da **economia**, da **investigação científica** e da **segurança e defesa**.

Por razões de gestão do tempo e do vosso capital de paciência para me ouvirem desenvolverei um pouco o primeiro vértice e apenas aflorarei os outros dois, todos despretensiosamente, e apenas para despertar eventuais interesses para o debate.

Economia

As áreas de actividades económicas ligadas ao mar são muito diversificadas e passam, sobretudo, por transporte marítimo, portos, construção e reparação naval, turismo, produção de alimentos de energia e de minérios, fármacos, etc. Até a agricultura da linha de costa beneficia do calor do mar. É por isso que a Holanda vende flores que o nosso “jardim à beira mar plantado” também poderia e deveria comercializar.

Transportes marítimos e portos

O transporte marítimo mundial de mercadorias tem crescido a um ritmo superior ao do da economia. É um aumento que se verifica na quantidade dos bens transportados e no número e na dimensão dos navios. Só para citar alguns indicadores, refiro que nas últimas duas décadas do século XX, a frota mundial de navios mercantes cresceu de 370 milhões para 410 milhões TAB e os navios passaram de 67 mil para 87 mil. Desanimadamente a frota de registo convencional português encolheu de cerca de 120 navios para pouco mais de duas dezenas, apesar de, em igual intervalo de tempo, o nosso comércio marítimo ter passado de 23 para 56 milhões de toneladas. O comprimento nos navios de contentores e a sua velocidade têm aumentado, ao mesmo tempo que as tripulações têm diminuído. A Maersk opera já porta contentores de 347 metros, 25 nós de velocidade, 15 tripulantes e 7600 contentores de capacidade e fala-se mesmo em projectar navios para 18.000 TEU, sem aumento de tripulação. Logicamente, os custos deste transporte caíram para 1% a 2% do valor da mercadoria, quando há duas décadas representavam 10%.

O porte desses navios é de tal forma grande que se coloca, a nível mundial, o problema da obtenção de uma rede de portos adequados. De facto, um porto para explorar convenientemente esses navios precisa de águas irrestritas e profundas e de capacidade para processar o transporte multimodal de contentores de forma rápida e eficaz. Na costa leste dos EUA, por exemplo, não existe ainda nenhum porto habilitado para essa finalidade e na Europa do Norte e do Mediterrâneo, dificilmente os requisitos serão satisfeitos. Daí que, em termos de marinha mercante e de portos nacionais, entre muitas outras medidas, me pareça que se deveria:

- Eleger o porto principal, com base nas suas características, para a operação de navios gigantes. Penso que seria Sines.
- Garantir o estabelecimento de uma rede de transportes de contentores, multimodal, centrípeta e centrífuga a partir de Sines, incluindo o “transshipment” para navios mais pequenos destinados e provenientes da Europa do Norte, do Mediterrâneo e da costa oeste de África.
- Rever de forma sistémica a rede e a gestão dos portos nacionais, visando o aumento do tráfego, e a redução de custos de exploração, através, nomeadamente, da anulação da duplicação de meios em portos vizinhos, da especialização e da complementaridade.
- A rentabilização dos espaços que resultarão livres, por aquelas medidas, poderá ser feita pela sua utilização turística, nomeadamente como marinas.

Olhando agora para a frota mercante, deploro o estado de definhamento a que chegou que impõe medidas de fundo, delineadas a partir de uma estratégia para o sector que estimule o aumento da quantidade e da dimensão das empresas (cerca de 10 a operarem menos de três navios cada), tornando-as competitivas. A sua ligação mais forte a uma inovadora construção naval nacional, em navios especializados, poderia ser um bom contributo.

Neste sector dos portos e dos transportes marítimos nota-se uma enorme falta de quadros especializados, só susceptível de ser ultrapassada por um adequado sistema de formação e pelo emprego no sector de pessoal proveniente das escolas, em vez das fileiras partidárias.

De resto, melhor organização e mais formação parecem-me ser prescrições essenciais a todas as doenças do sector marítimo.

Pescas

O mar é também uma importante fonte de alimentos, responsável pela produção de cerca de 20% das proteínas animais consumidas pela população mundial. Só que, cerca de três quartos das zonas principais de pesca do mundo estão em crise por sobre-exploração, segundo estudos da FAO.

Em Portugal, a situação também é difícil devido à redução das capturas, sobretudo em mares exteriores às nossas águas. A frota portuguesa pesca hoje pouco mais de 200 mil toneladas por ano, ou seja, cerca de um terço do que capturava nos anos 60. Desde a adesão à CEE, em 1985, a nossa produção de peixe desceu para metade, enquanto que a Espanha manteve o seu patamar e a Irlanda duplicou as capturas. Acresce que, em Portugal, o consumo de peixe per capita é triplo da média europeia.

Sublinho, assim, que desde 1985, devido ao cumprimento de normativos comunitários e também por alguma incapacidade nossa, poupámos os recursos piscícolas, na linha dos objectivos da Política Comum de Pescas da UE. Agora, surpreendentemente, quem consumiu despreocupadamente parece ir ser autorizado a levar do nosso mar jurisdicional o que poupámos com sacrifícios económicos, sociais e políticos. Sem ser especialista na matéria, parece-me haver aqui semelhanças com o sistema de economia centralizada. Isto é, quem poupa não poupa para si, mas sim para a comuna... E sobre pescas em águas turvas, mais não digo para não indispor a assistência em dia de festa.

Sobre pesca em águas transparentes acho que devemos cuidar de:

- reduzir, criteriosamente as capturas nas nossas águas, desde que a poupança seja em nosso proveito, e procurar incrementar a pesca em mares distantes, como é nossa tradição. A África de língua portuguesa é uma sugestão, onde os pescadores espanhóis e outros predadores já há muito nos substituíram;
- garantir condições para o desenvolvimento natural das unidades populacionais mais afectadas, nomeadamente em recifes artificiais;
- incentivar a produção, em aquicultura, das espécies mais escassas no mercado, com respeito pela qualidade do produto e do ambiente.

Construção e reparação navais

Apesar do já referido grande número da frota mercante mundial, a construção e a reparação navais têm diminuído na área da UE. A procura pelos armadores de menores custos de produção e de manutenção dos navios levou para zonas de mão de obra mais barata a origem de grande parte dos fornecimentos, sobretudo quando não estão em causa produtos de tecnologia muito avançada. Assiste-se, assim, à construção de grandes navios em estaleiros de países asiáticos, dos estados bálticos, do Egipto, etc., destinados a países da UE, sem prejuízo de algumas excepções, como, por exemplo, os fabricados em Odense, na Dinamarca, para armadores desse país.

Nalguns países, como a Alemanha, a Holanda e a nossa vizinha Espanha, foi feita a associação de diversos construtores, visando obter dimensão competitiva, diversidade de oferta e até, eventualmente, um estatuto capaz de aceder a subsídios, de forma mais ou menos hábil.

A nossa posição geográfica, junto às rotas de navegação mais importantes da Europa, o apetrechamento material e humano de que ainda dispomos e a experiência que, apesar de tudo, permanece, dão a esta área de indústrias e serviços um forte potencial de crescimento, se o soubermos aproveitar.

Penso que o sector merece:

- Uma visão estratégica integradora das várias, ainda que diminutas, capacidades existentes e do seu desenvolvimento articulado, visando o aumento do sector, num esforço sinérgico.
- Coordenação entre as empresas para alargamento do leque de ofertas, de forma cooperante;
- Desenvolvimento das associações de empresas afins do sector, para ampliar a incorporação nacional;
- Melhorar a formação técnica, superior e média, da mente de obra e da mão de obra empregues no sector.

Turismo marítimo

A substituição do navio pelo avião como meio principal de transporte de passageiros a grande distância, operada há três ou quatro décadas, retirou à maioria das pessoas a possibilidade de um contacto com o mar largo, de forma corrente. Esse passou, durante

décadas, a constituir um privilégio raro, apenas acessível a uma minoria de capacidade financeira elevada. Hoje, com o aumento do poder aquisitivo em vastos extractos da população mundial, começa a ser já considerável o número dos que utilizam navios e embarcações para viagens turísticas por mar.

Verifica-se, assim, um grande desenvolvimento da oferta e da procura de navios luxuosos para cruzeiros mais ou menos longos, ou até para residência móvel permanente, de embarcações comerciais para passeios colectivos curtos ou mesmo médios e de embarcações de recreio de dimensões, capacidades náuticas e preços enormemente diversificados. Coerentemente, os portos de maior interesse ou de maior poder de iniciativa têm-se adaptado para oferecerem as facilidades marítimas inerentes à operação desses meios diversificados e para servirem uma clientela exigente. Simultaneamente, os agentes económicos, em terra, ligados ao turismo, têm multiplicado a oferta de serviços de interesse para os “turistas marinheiros”, numa articulação capaz de propiciar estadas em terras agradáveis e complementares da vida a bordo.

Portugal não tem passado despercebido como porto de passagem do turismo marítimo, com especial ênfase, desde longa data, para a Madeira, no que respeita aos grandes navios de cruzeiro. Mais recentemente, os Açores estão a ser objecto de interessante procura e, no Continente, houve um crescendo até 2000, com um total de mais de 200.000 passageiros, neste ano, distribuídos por Lisboa, Leixões e Portimão. Também o número de embarcações de recreio, que passam pelos nossos portos, tem subido, animando as marinhas e pontos de apoio, a revelarem-se já insuficientes, tanto no Continente como nas Ilhas.

O turismo no nosso País depende essencialmente do mar, como todos sabemos. Contudo, a sua componente que se desenvolve sobre, ou dentro do mar, pode tirar muito mais partido da posição geográfica e das condições ambientais de que dispomos. Poderia listar muitas sugestões, mas limito-me a referir as seguintes:

- Incentivar a visita de navios de cruzeiro, explorando o turismo de qualidade com apetências culturais, paisagísticas e ecológicas;
- Desenvolver serviços de qualidade, em terra, atraentes e complementares da vida a bordo para aqueles turistas-marinheiros;
- Incrementar o número de marinhas e de pontos de apoio para a marinha de recreio, rentabilizando, sempre que possível, espaços de portos comerciais ou de pesca;
- Apoiar o desenvolvimento das actividades relacionadas com os desportos náuticos e subaquáticos, tais como vela, turismo subaquático, mergulho desportivo, apneia de competição, fotografia e filmagem subaquáticas, tiro subaquático, arqueologia submarina, etc.

Depois desta rápida corrida por alguns tópicos pertencentes ao vértice da economia do mar, aflorarei, agora, muito brevemente, os outros dois vértices estratégicos.

A investigação científica do mar

O mar e, no nosso caso, o Oceano Atlântico, apesar de navegado pelos Portugueses e por outros povos há muitos séculos, continua a ser, em boa parte, um desconhecido. É talvez surpreendente, dizer que se conhece melhor a Lua ou Marte do que o fundo do mar, apesar de este representar 70% do nosso planeta. É que, apenas existem imagens acústicas ou ópticas de 5 a 7% do fundo dos oceanos, enquanto que toda a superfície da Lua é conhecida.

Mas será que a investigação do mar deve ser feita para dar apenas satisfação à nossa curiosidade? A resposta é não. Na verdade, representando o mar a maior parte da superfície da terra, pensando que em poucas décadas a população mundial duplicará, vivendo 2/3 dela próxima do mar, e considerando ainda que os recursos da superfície seca do planeta já estão sobre-utilizados, enquanto que os existentes na área molhada, não animais, têm sido poupados, não parece haver dúvidas quanto a essa necessidade.

É, por isso, que muitos países marítimos com alguma evolução tecnológica estão a dedicar grande atenção à nova descoberta dos mares.

De facto, a necessidade do conhecimento abrangente do mar resulta:

- da indispensabilidade do seu uso como via de comunicação;
- das suas potencialidades como fonte de recursos minerais e de produtos energéticos;
- das capacidades de produção de fármacos e de alimentos vegetais e animais;
- da importância de conhecer a sua interacção com a atmosfera e com a linha de costa por razões climáticas e de dinâmica costeira;
- de ser vital preservar o ecossistema marítimo;

e, por fim

- de ser necessário garantir a segurança e preservar a liberdade dos utilizadores do mar.

É um processo de que Portugal se tem excepcionado em larga medida, apesar de, na área do nosso espaço jurisdicional, haver, em permanência, ao longo do ano, com pequena excepção na semana do Natal, uma mão cheia de navios de investigação científica de origens tão diversas como a França, a Alemanha, os EUA, a Espanha, a Holanda, etc.

Um dos factores chave do desenvolvimento do comércio marítimo, tem sido a liberdade do uso inofensivo do mar. Ao longo dos séculos, a comunidade internacional tem procurado, fora dos quadros da beligerância, que seja mantida a liberdade das rotas de navegação e tem-no conseguido com diversos graus de sucesso. Contudo, a segurança dos próprios estados exige, mesmo em tempo de paz, mais do que isso. Necessita que o mar não seja usado para finalidades ilegais ou de risco como, por exemplo, o terrorismo, a imigração clandestina, o tráfico de armas ou de droga, o contrabando, o vertimento voluntário ou accidental de substâncias perigosas, etc.

Além disso, os interesses dos estados ribeirinhos não podem ser postos em causa por ameaças configuradas no mar, como não podem ter os seus territórios atacados a partir dele. É por isso que procuram, em tempo de paz, dissuadir o aparecimento de riscos e ameaças, controlando-os, no dia a dia, enquanto são incipientes, e preparando, longamente, meios capazes de empregarem a força no mar.

Também neste sector, o nosso País tem necessidade, quer de garantir a vigilância e o controlo dos seus espaços marítimos, quer de dispor de um mínimo de força que, no mar, se oponha, pela dissuasão, enquanto possível, a qualquer risco ou ameaça.

O primeiro conjunto de tarefas configura, em tempo de paz, o exercício da autoridade do estado. Só que, como testemunhámos, horrorizados, em 11 de Setembro de 2001, mesmo fora dos quadros de conflito declarado, existem perigos violentos que é necessário prevenir e contrariar. Para isso, o Estado necessita de uma Autoridade Marítima forte que coordene os esforços das várias forças policiais e das diversas autoridades civis com competências na área do domínio público marítimo e nas águas adjacentes e que, se necessário, recorra aos meios militares, navais e aéreos, para intervir nesses espaços.

Os riscos e ameaças susceptíveis de conduzir a situações de conflitualidade mais tradicional exigem capacidades que permitam que o País, com os seus aliados, esteja preparado para passar da dissuasão a outro estágio de coacção, se assim for necessário, mantendo, contudo, um conjunto de meios que viabilizem o desempenho de algumas missões de forma autónoma, de acordo com um potencial ajustado à sua dimensão.

Defende-se, por isso, no quadro do relacionamento de Portugal com o mar, que o País deva dispor de uma marinha com duas componentes principais:

- Uma, com navios simples, de baixo custo de investimento e de operação e manutenção, destinados às principais tarefas de segurança, tais como a busca e o salvamento, a colaboração no combate ao narcotráfico, terrorismo, imigração clandestina, pirataria, vigilância contra delapidadores dos recursos do mar, ou contra poluidores, etc. Isto é, uma componente que terá de velar pelo exercício de autoridade do Estado no mar. Deverão ser navios projectados e construídos no nosso País, equipados e aprestados por tudo aquilo que as nossas indústrias e serviços sejam capazes de produzir.
- A outra componente, essencialmente militar, deve ser capaz de desencorajar qualquer acto de humilhação do Estado Português no mar, ou atentatório dos seus interesses vitais. Deve, também, permitir a participação nas alianças em que o Estado se comprometeu, com eficácia e dignidade. Esta componente deve ser substituída por núcleos de submarinos, de fragatas com o adequado reabastecedor, por um navio de projecção de força e por fuzileiros.
- Qualquer das componentes deve ser apoiada por um núcleo de navios e de mergulhadores para contra-medidas de minas.

III

Percorri, pois, o perímetro do nosso triângulo estratégico, mas de forma tão apressada e tão pouco hábil que, certamente, não vos transmiti a ideia das afinidades, interdependências e também dos conflitos entre as diversas áreas das actividades marítimas. Eles existem e para que o sector progrida há necessidade de uma visão estratégica arrojada, teimosamente dinâmica e integradora dos esforços cooperantes. E, desta integração, Portugal tem uma boa experiência histórica. De facto, no tempo da nossa expansão ultramarina, os Portugueses construíram o primeiro “cluster” de actividades marítimas, que juntou, em simbiose, o transporte, a construção naval, o comércio, as finanças, a armada, a universidade ou o mundo da ciência, etc.

Hoje, pensando no objectivo político que abordei no início desta intervenção, também deveríamos constituir um “cluster” de actividades marítimas. Poderia ser coordenado por um organismo não governamental, que congregasse as organizações de comércio, indústria e serviços ligados ao mar, com a ambição de desenvolverem esse verdadeiro cacho de actividades a um ritmo superior às taxas médias de crescimento económico do País.

Concluo, sublinhando que Portugal tem uma dupla necessidade vital do mar. É que, se por um lado a manutenção da sua própria identidade depende do aproveitamento dos traços de carácter de raiz marítima, também a importância económica do mar, o seu conhecimento e a sua segurança são essenciais à sobrevivência do País. É este novo triângulo estratégico, assente sobre o mar, que pode transformar a nossa apagada periferia europeia em central fachada atlântica, bem visível na Europa e do outro lado dos mares que soubemos dar ao mundo.

ENCONTRO NACIONAL DA RESERVA NAVAL

Olhares sobre...

«Felicitar a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, neste dia, é uma obrigação de justiça. É uma felicitação que ultrapassa aquelas que são devidas pela sua actividade regular, porque corresponde à realização de um evento muito especial – o I Encontro da Reserva Naval – que espelha bem o brilhante feixe de valores presente no, com felicidade, denominado "Espírito da Reserva Naval".»

Almirante Vieira Matias

(20 de Setembro de 2003, durante o painel "Portugal e a Estratégia Atlântica")

* * *

«E deixei para o fim o que me pareceu mais importante. o facto de o tratamento especial que foi dado pela Marinha aos oficiais da Reserva Naval, que na altura mereceu muitas críticas dos outros ramos das FA. Mas agora, que o País precisa como de pão para a boca de cidadãos com cultura histórico-estratégica, geopolítica e militar, e de grandes figuras públicas, para ser repostos na sua rota histórica, eis que V.Ex^{as} parecem dispor-se ao combate com essa preciosa cultura para defender o nosso Portugal culturalmente desarmado. O que poderia ter enchido de júbilo o rei sábio D. Dinis se a tal pudesse ter assistido.»

Comandante Virgílio de Carvalho

(20 de Setembro de 2003, durante o painel "Portugal e a Estratégia Atlântica")

* * *

«Experiência de mar a bordo do "Creoula"»

O lugre "Creoula", um dos primeiros navios construídos pelos Estaleiros Navais de Lisboa (CUF), atracou, ontem de manhã, na Figueira da Foz, proveniente de Lisboa. A bordo viajavam 47 jovens (44 do concelho e 3 de Montemor-o-Velho), que partilharam com os "velhos lobos do mar" uma viagem inesquecível, integrada no Encontro Nacional da Reserva Naval, que termina amanhã, na cidade da praia da claridade. (...) A autarquia colaborou nesta acção. É essencial que os jovens relembrem as tradições e se recordem que as actividades marítimas são um elemento identificativo da cidade. É importante manter esta identificação, disse o presidente da Câmara Duarte Silva.»

Paulo Dâmaso

(20 de Setembro de 2003, in "Jornal de Notícias")

* * *

«... no âmbito do Encontro Nacional da Reserva Naval, realizado na Figueira da Foz, ... Ernâni Lopes ... voltou a defender que o modelo económico português está esgotado, e ... (que) a concretizar-se uma viragem em força para o mar, ela terá que ser célere. Portugal tem uma janela, no limite, de 15 anos, com muito optimismo, porque de facto são dez, calculou. Ernâni Lopes chegou a este intervalo temporal com base no período em que a sua geração irá estar ainda a ocupar cargos decisórios, antes de abandonar a vida activa. Por outro lado, enquanto Vieira Matias pedira o desenvolvimento de um "cluster" do mar, Ernâni Lopes preferiu antes chamar-lhe "hiper-cluster". O "cluster" da indústria automóvel, ao pé disto, é um pequeno exercício de aquecimento.»

Anibal Rodrigues

(21 de Setembro de 2003, in "Público")

* * *

«Reserva Naval no activo»

"Corpo di bó" (cumprimento em crioulo) podia ouvir-se no fim de semana passado, na Figueira da Foz, entre os participantes do 1º Encontro Nacional da AORN (Associação dos Oficiais da Reserva Naval), que mereceu honras da presença do veleiro Creoula, atracado no cais da cidade. Estes antigos oficiais reuniram-se para combinar uma estratégia de apoio à vocação marítima do país. (...) A AORN congrega os antigos oficiais que prestaram serviço militar na Marinha entre 1958 e 1992. Visa a intervenção em diversos domínios, com o mar como centro predominante de todas as actividades.»

(27 de Setembro de 2003, in "Expresso")

* * *

«Ao longo de quinze dias, entusiasmada, fui recolhendo material vário: a ida à Figueira da Foz, ao Encontro da AORN (Associação dos Oficiais da Reserva Naval), onde pude ouvir magníficas intervenções sobre o futuro de Portugal e o papel do Mar, de que logo destaquei a do Prof. Ernâni Lopes e a do Alm. Vieira Matias.»

Fátima Fonseca

(30 de Setembro de 2003, in sites [acmedia](#) e [forumdafamilia](#))

ENCONTRO NACIONAL DA RESERVA NAVAL

Um primeiro congresso é sempre um primeiro passo

Este pequeno texto funciona apenas como bloco-notas tardio de lembranças que me vieram à memória do nosso “I Congresso” – deixem-me tratar assim o “Encontro Nacional” da Figueira da Foz, pois foi esta a imagem que me deixou.

- 1 – Passamos pela Armada cerca de três mil. Na AORN, estão filiados cerca de sete centenas. Perto de duas centenas participaram neste I Congresso. Foi um primeiro passo.
- 2 – A discussão esteve virada para uma afirmação teórica para o exterior.
Do ponto de vista da nossa ligação à Marinha, acho que é importante que marquemos esta posição, que consigamos dar o nosso contributo sócio-político, que teorizemos a(s) nossa(s) experiência(s).
- 3 – Do ponto de vista dos objectivos internos da Associação, penso que foi útil o termos tido algum espaço para discutir o que fizemos, o que queremos fazer, no fundo, fazer um balanço e dar orientações práticas para que a AORN funcione entre Congressos. Mas gostaria que se tivesse ido mais além.
- 4 – Neste sentido, e confesso que não tenho ideias muito precisas, temos de pensar que os que estiveram na Armada e dela recolheram esse “bichinho”, talvez instituir formas de “convívio”, de acções que vão chamando os sócios – pequenas, grandes, pontuais, regionais, locais, etc..
- 5 – Pensar também que esta “gente”, que já esteve na Armada há várias dezenas de anos, precisa de apoio, precisa de apoio para os seus filhos e netos. Uma ideia, que um sócio lançou, deveria ser discutida: porque não matutar sobre um Lar de Terceira Idade, por exemplo. Mas outras ideias podem surgir. Porque não organizar algumas viagens de “saudade” a Angola, Moçambique, Guiné-Bissau, Cabo Verde, etc.?
- 6 – Temos igualmente de reflectir que, na AORN, ainda somos poucos, seremos cada vez menos, e para ir para a frente teremos de reforçar a estrutura de unidade que esteve na génese da sua criação. Também, não tenho ideias já plenamente estruturadas, mas que se deve tentar e “retentar”, isso já posso afirmar.

*Serafim Lobato
14º CFORN*



O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN (citações em discurso directo)



António Rodrigues Maximiano
20º CFORN

«O processo de formação da AORN assentou sobretudo sobre o trabalho do Alves da Rocha, foi um processo civilista, centrado simultaneamente na construção de um Clube para confraternizar e na potenciação de uma intervenção cívica ligada ao Mar.»

...

«Tem havido na AORN duas grandes correntes:

- a) não temos que dar regalias aos sócios, pois estamos cá para intervir civicamente; e
- b) é preciso dar regalias aos sócios para ter mais sócios.»

...

«Para mim, e em síntese, o que nos une é o Mar, vestido com o uniforme da Marinha.»

...

«Num horizonte a 3 anos, eu coloco a seguinte pergunta:

É ainda possível – e até quando é possível – concretizar um projecto de intervenção cívica, com um espaço físico onde nos encontremos, possamos ler o jornal e conviver? Um Clube?

É um projecto prioritário hoje! E que, no seu conjunto, exige uma larga participação de sócios aderentes e descendentes.»

...

«Agradeço à Direcção o ter criado a oportunidade de reflectirmos em conjunto sobre a AORN a médio prazo, com um horizonte de três anos. Esta sessão de trabalhos, com esta larga presença de sócios na sala, motiva-nos a fazer um trabalho sério e que eu espero possa dar frutos.»

* * * * *

«O que é o Espírito da Reserva Naval?

Três ideias força:

- a) **Portugal;**
- b) **Cidadania;**
- c) **Disponibilidade para Servir.**

Portugal – não precisa de acrescentos.

Cidadania – deve ser esclarecida e interveniente.

Servir – Servimos bem ontem, sem cuidar recompensa, Portugal e a Marinha de Guerra Portuguesa.»

...

«O que nos trouxe para a AORN foi o Espírito da Reserva Naval, definido pela presença daquelas ideias força.»

...

«Pergunto-me – e pergunto ao Ernâni Lopes – o que é que cada um de nós pode fazer para ser eficaz na intervenção cívica que pretendemos?

Vou dando a minha resposta, centrada em dois pontos:

- 1) cada dia melhorarmos o que fomos ontem;
- 2) difundir os valores elevados que nos norteam.»

...

«A AORN não poderá ir mais longe? Fazer sair do nosso seio estes valores? Não conseguiremos influenciar os Poderes – Político, Económico, da Comunicação Social?»



Alfredo Lemos Damião
15º CFORN

O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN – Tempo de debate (algumas intervenções em discurso directo)

«Mais uma vez falo da **Comunicação**: a AORN precisa de ter e assumir uma Estratégia de Comunicação. Comunicar o **quê** e a **quem**. Neste caso, comunicar as conclusões dos trabalhos da manhã (Portugal e a Estratégia Atlântica) a um universo mais alargado do que o da Reserva Naval.»

Manuel Lema Santos

«**Navegar** é o Espírito da Reserva Naval. Não é permanecer; é andar para a frente.»

Casimiro Barreto

«**Gente que trabalhe**. Não precisamos de clubes. Precisamos é de actividades, de quem faça. Este Encontro Nacional é um bom exemplo do que se pode fazer.»

Manuel Torres

«O Espírito da Reserva Naval? Assenta em dois pilares: o do coração e o da razão. É preciso conjugá-los. O Espírito RN? Existe efectivamente. Eu falo-vos, a título de exemplo, do Polo Norte. Apesar de não termos vivências contemporâneas, temos vivências comuns.»

A AORN tem que saber manter e ajudar a disseminar o Espírito da Reserva Naval. Como? Praticando no seu seio e exercendo na sociedade portuguesa. Eu não sei se tal Espírito será o mesmo daqui a alguns anos. Mas importa fazermos o que pudermos para o disseminar, através de acções concretas – é a nossa missão. Exemplo: transmitir às gerações mais novas noções de cultura histórica e estratégica (incluindo o papel da componente militar).»

João Lopes Porto

«O Espírito da Reserva Naval? Eu ligo-o à competência, a uma eficiência que, às vezes, até parece estranha.... de rara que vai sendo. A AORN pode-se inspirar nas ONG's, pois é o que somos e podemos crescer em relevo e influência se nos inspirarmos no seu exemplo e nos seus métodos. Mas sempre com projectos concretos, de intervenção na sociedade civil, aproveitando o acervo de bons profissionais com motivação cívica que ainda temos.»

Duarte Esmeraldo

«Respondendo ao Lemos Damião – o que é que cada um de nós pode fazer?»

A resposta é: passar para a sociedade portuguesa as ideias e a visão que o Almirante Vieira Matias tão bem enunciou, hoje de manhã. Aconselho a olhar bem para o “boneco” (desenho das actividades marítimas ou que dependem do mar) que ele nos trouxe e a perguntar: quantos de nós temos capacidade de intervenção neste verdadeiro **hipercluster do mar**? Mas atenção! Não pode passar para o exterior a imagem de que somos apenas um *lobby* ou um pequeno grupo de pessoas que gosta do Mar. E, sublinho este ponto, nós a AORN, nós a Reserva Naval, nós a Marinha ou qualquer outra instituição, só por si, não pode passar sozinha esta mensagem. Podemos ser o catalizador inicial. É indispensável olhar para a convergência institucional que nasceu hoje e aqui na Figueira da Foz – local escolhido por inteligência.

Uma última nota para nós AORN e para a definição da nossa actuação. Tem de haver respeito absoluto pela vontade dos membros da AORN, por um lado; e, por outro, este trabalho, na minha opinião não se faz em assembleia – não é para ser tratado em grupo de 80 ou 100 (como aqui) mas em pequenos grupos, com pouca gente, na perspectiva de que as acções concretas são para se ir fazendo com pequenos grupos, conscientes e motivados.»

Ernâni Rodrigues Lopes

«O que eu penso, tive já oportunidade de deixar escrito em dois editoriais da nossa Revista e na minha intervenção anterior ao “coffee-break”. Agora, permitam-me apenas acrescentar duas ou três notas, antes de extrair as conclusões desta sessão de trabalhos.»

A primeira é a de que estou de acordo com o “ir fazendo” ou o “praticar” acções em concreto. Só assim o Espírito da Reserva Naval se vivifica, desperta e reforça.

A segunda, é a de que, sendo o **modelo** a adoptar o da prática do Espírito RN, o **método** para a escolha ou definição dos projectos concretos deve ser aberto, com a gestão das oportunidades que nos surgirem, norteados pelos valores cívicos que defendemos.

A última, só para comentar alguns receios de que estejamos com ambições porventura exageradas e sem cuidado com os meios financeiros. Sempre defendi que tão mal está o comandante que não ligue à intendência, como a instituição que tenha um comando que só à intendência ligue.»

António Castro Moreira

O ESPÍRITO DA RESERVA NAVAL

Horizonte da AORN – Conclusões do painel e debate *da responsabilidade de António Castro Moreira, moderador dos trabalhos*

I

O designado Espírito da Reserva Naval assenta numa atitude individual – baseada na Camaradagem, na Lealdade, e na Competência – e numa atitude cívica – assumida para com Portugal e para com a Marinha de Guerra.

O que nos une é o Mar vestido com o uniforme da Marinha, diz o Rodrigues Maximiano numa síntese feliz.

II

O Espírito da Reserva Naval existe, está vivo, e nós queremos que ele se mantenha e reforce.

Antes do mais no nosso seio – nosso dos oficiais da Reserva Naval, nosso da Marinha e nosso das nossas Famílias, sobretudo descendentes. Mas também que alastre ou alargue a sua influência positiva para o País.

III

Hoje, a nossa atitude cívica impõe-nos uma intervenção na sociedade portuguesa visando disseminar os valores subjacentes a este Espírito.

O programa dessa intervenção deve obedecer a preocupações de *rigor* no diagnóstico da realidade envolvente, de *lucidez* na definição da acção e na escolha dos meios, e de *eficácia* na sua execução.

Assenta ainda necessariamente na convergência institucional com entidades ou personalidades relevantes que partilhem as nossas preocupações e motivações, para, em conjunto, darmos corpo a essa intervenção cívica, que, para ser atempada, deve iniciar-se imediatamente face ao pequeno período de tempo – 10 a 15 anos – em que temos ainda capacidade decisória e de influência significativa.

IV

A AORN, enquanto Casa dos Oficiais da Reserva Naval, deve assumir-se com as características do nosso conjunto, isto é: nacional, atravessando transversalmente a sociedade portuguesa, e com os nossos valores, ou seja: prática e reforço do Espírito RN.

A organização de base nuclear é essencial – núcleos regionais e temáticos suficientemente numerosos, disseminados e activos para que todos os nossos Camaradas tenham oportunidade de partilhar, em relação de proximidade e habitualidade, dos benefícios da prática do encontro, convívio e acção. Trata-se da melhor e mais eficaz forma de praticar a camaradagem, desenvolver a amizade e aproveitar oportunidades de servir.

A par da base nuclear, tem de existir uma adequada estrutura logística, de memória, de acolhimento e convívio, de representação, de cultura, centrada numa sede nacional, capaz de sustentar, por um lado, acção de dimensão diferente da dos núcleos e, por outro e em articulação com estes, qualquer realização que se entenda fazer em execução da política de reforço do Espírito da Reserva Naval.

Em complemento da actividade dos núcleos, devem ocorrer com periodicidade anual Encontros ou Congressos Nacionais, que privilegiem o convívio nacional da Família da Reserva Naval, sem prejuízo de servirem como meio de intervenção cívica externa ou para trabalhos de organização interna.

V

Finalmente, os nossos descendentes e também aqueles que se identificam com o Espírito da Reserva Naval podem e devem ser nossos parceiros nesta actividade.

As actividades a desenvolver devem ter esta preocupação: a de mobilizar pessoas além do estrito âmbito da Reserva Naval, incentivando e motivando a sua participação.

Isto é especialmente verdade em actividades de treino de mar. Como em tudo, o que não se conhece não se pode amar. Mas vai além.

As categorias de sócios descendentes e aderentes existem estatutariamente para dar enquadramento a estas pessoas. Mas mesmo que ainda não sócios, tal preocupação deve ser permanente.



ENVC

Estaleiros Navais de Viana
do Castelo, S. A.

A eficácia, versatilidade,
capacidade técnica, o rigoroso
cumprimento dos prazos de
entrega, o recurso à inovação
aliado à mais moderna
tecnologia, garantem ao mundo
a qualidade e a
competência própria
e reconhecida do maior
estaleiro naval português!



**Construção, reconversão
e reparação de navios
até 30 000 TDW**

ESTALEIRO
Apartado 530 • 4901-851 Viana do Castelo
Tel. (+351) 258 840 100 • Fax. (+351) 258 840 388

DELEGAÇÃO
Av. do Restelo, 37 • 1400-314 Lisboa
Tel. (+351) 213 031 510 • Fax. (+351) 213 031 538
E-mail: scal0011@envc.pt



Breves notícias das presenças da AORN:

28-08-03 Na Escola de Fuzileiros, na recepção e acompanhamento dos jovens familiares dos associados na preparação da viagem de Treino de Mar à Madeira e Porto Santo, a bordo do *Creoula*.

29-08-04 Na Base Naval do Alfeite, na recepção e acompanhamento dos jovens familiares dos associados no embarque da viagem de Treino de Mar à Madeira e Porto Santo, a bordo do *Creoula*.



O “*Creoula*” no cais do Alfeite – Faina da largada



No “*Basófilas*”, em reunião preparatória

06-09-03 No rio Mondego, a bordo da embarcação “*Basófilas*”, na reunião preparatória da constituição do Núcleo das Beiras.

08-09-03 Na Base Naval do Alfeite, na recepção e acompanhamento dos jovens familiares dos associados no desembarque da viagem de Treino de Mar à Madeira e Porto Santo, a bordo do *Creoula*.

19-09-03 No Instituto Hidrográfico, na comemoração do Dia da Unidade, com a presença de vários Oficiais da Reserva Naval que ali prestaram serviço e almoço convívio, a convite do seu Director-Geral *VALm* Carlos da Silva Cardoso.

19-09-03 Na Figueira da Foz – apresentação de cumprimentos ao Presidente da Câmara Municipal, Eng^o António Duarte Silva, ao Capitão do Porto, *Cmdt* Fidalgo de Oliveira e ao Comandante do *NTM* *Creoula*, *Cmdt* Martins da Cruz, por ocasião do 1^o Encontro Nacional da Reserva Naval.



A apresentação de cumprimentos ao Presidente da Câmara Municipal e ao Capitão do Porto da Figueira da Foz

20-09-03 Na Figueira da Foz, na assinatura do protocolo de cedência do Forte de Santa Catarina, pelo *Almirante* *CEMA*, em representação do Ministério da Defesa Nacional, à Câmara Municipal, representada pelo seu Presidente, e que as partes outorgantes quiseram que tivesse lugar por ocasião do Encontro Nacional da Reserva Naval.

NOTÍCIAS



No "Creoula" – Apresentação de cumprimentos



O Forte de Santa Catarina



O Almirante CEMA, Francisco Vidal Abreu no uso da palavra e o Engº António Durte Silva, Presidente da Câmara Municipal da Figueira da Foz

- 30-09-03** No Museu da Marinha, na cerimónia de homenagem a Roger Chapelet, com a presença do *Almirante CEMA*.
- 15-10-03** No teatro de S. Luís, no concerto da *Banda da Armada*, comemorativo do 25º aniversário da Academia de Marinha.
- 22-10-03** Na Academia de Marinha, no Simpósio "*O Mar no Futuro de Portugal*", ainda no âmbito da celebração do seu 25º aniversário.
- 25-10-03** Na Anadia, nas Caves Luís Pato, na reunião constituinte do novo Núcleo das Beiras, baptizado de "*Granel das Beiras*".
- 05-11-03** No Instituto Superior Naval de Guerra, na Sessão Solene de Abertura do Ano Lectivo 2003/2004.
- 06-11-03** Na Escola Naval, na Sessão Solene de Abertura do Ano Lectivo de 2003/2004.
- 20-11-03** Na Sociedade Histórica da Independência de Portugal, por ocasião de palestra de divulgação da AORN.
- 29-11/8-12-03** Na Exponor, Porto, em delegação temporária da AORN na *NAUTICA* – Salão Náutico Internacional.
- 03-12-03** Na Sociedade de Geografia de Lisboa, na Conferência "*Portugal e a União Europeia*".
- 06-12-03** Na Escola de Fuzileiros, na Cerimónia de Homenagem à memória do *SubTen FZ RN António Piteira*, por ocasião do 30º aniversário da sua morte.
- 09-12-03** No Instituto Superior Naval de Guerra, por ocasião do painel sobre "*Terrorismo Sem Fronteiras*".
- 19-12-03** Na Festa de Natal, com distribuição de lembranças ao pessoal em serviço na Fábrica Nacional da Cordoaria, em organização conjunta com os Amigos do Museu de Marinha.
- 19-12-03** Apresentação de cumprimentos de Natal e Ano Novo ao *CEMA*, *Almirante Vidal Abreu*.

HOMENAGEM À MEMÓRIA DE ANTÓNIO PITEIRA

A Memória de **António Bernardino Apolónio Piteira** foi assinalada no 30º aniversário da sua morte, no passado dia 6 de Dezembro, numa iniciativa da AORN e que contou com o apoio da Marinha.

Figura ímpar da História da Reserva Naval, António Piteira foi evocado em cerimónia realizada em Vale de Zebro, na Escola de Fuzileiros, Classe a que pertenceu quando, em 1971, integrou o 18º CFORN.

Associando-se à celebração, o Chefe do Estado-Maior da Armada, *ALM* Francisco Vidal Abreu, conferiu a dignidade máxima ao acto, que contou ainda com as presenças do *Vice-CEMA*, *VALM* João Neves de Bettencourt, do Comandante Naval, *VALM* Américo da Silva Santos, dos Superintendentes do Serviço de Pessoal e do Serviço de Material, respectivamente

VALM João Manuel Pires Neves e *VALM* Henrique da Fonseca, do Director do Instituto Superior Naval de Guerra, *VALM* António Rebelo Duarte, do Comandante da Escola Naval, *CALM* Carlos Viegas Filipe, do Comandante do Corpo de Fuzileiros, *CALM* Vargas de Matos e ainda do antigo *CEMA*, *ALM* Nuno Vieira Matias e do *CALM* Joaquim Espadinha Galo, para além de outros oficiais.

Do programa constava a celebração de uma Missa, por alma de todos os marinheiros e familiares falecidos, durante a qual, e na altura devida, José Oliveira Braga, também ele integrante do 18º CFORN referiu a figura de **António Piteira**.

No Museu do Fuzileiro, procedeu-se então à cerimónia da colocação do retrato de **António Piteira**, na galeria de outros

ali evocados, e às intervenções de Ernâni Lopes, Presidente da Assembleia Geral da AORN e de David Gerales, ambos referindo o simbolismo do acto e a personalidade deste jovem que marcou definitivamente todos quantos com ele conviveram.

Repassando de improviso a vida de **António Piteira** no seu curto espaço de tempo de Marinha, David Gerales apontou episódios e traçou um retrato fiel e por vezes comovente de quem, passados trinta anos desde o seu desaparecimento em combate, em Angola, mantém viva a memória, apenas alicerçada na simplicidade, na camaradagem e no altruísmo, qualidades que bastaram para que o seu nome ficasse ligado a um Prémio que, anualmente, é atribuído na Escola Naval ao cadete que revele qualidades semelhantes.



O decorrer da cerimónia de homenagem, junto ao Monumento dos Fuzileiros



Presentes um grupo de camaradas do 18º CFORN



Na Messe de Oficiais

Uma impressão sobre o Empreendimento de fins múltiplos do Alqueva

A propósito da visita que, em 7 de Junho de 2003, a AORN e o COMM (Clube de Oficiais da Marinha Mercante) fizeram ao Alqueva, gostaria de deixar uma nota de quasi... rodapé.

De facto, não posso deixar de manifestar a minha impressão favorável quanto ao objecto da nossa visita de estudo.

Já não está aqui somente em causa a grande simpatia e o caudal efectivo de informação recebida durante essa visita, da parte dos responsáveis da EDIA (Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva).

Trata-se, sim, da impressão (conscientemente breve e sumular) deixada sobre o próprio Empreendimento e quem o gere.

Fiquei com a convicção de que a EDIA tem visão estratégica e quadros competentes e motivados para o trabalho de que se encontra incumbida – o desenvolvimento e gestão do EFMA (Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva).

Este, declaradamente, parte de uma atitude de utilização de recursos e potencialidades do Alentejo interior, visando atingir os seguintes objectivos:

- 1) constituição de uma reserva estratégica de água e garantia do seu abastecimento regular;
- 2) alteração progressiva do modelo de especialização da agricultura na Região Sul do País;
- 3) produção de energia;
- 4) criação de potencialidades turísticas;
- 5) intervenção organizada nos domínios do ambiente (sobretudo pelo combate à desertificação física e às alterações climáticas) e património;

- 6) dinamização de toda a economia regional com destaque para o mercado de emprego.

O EFMA assume-se como impulsionador de diversas novas áreas ou fileiras de negócios: Água, Agricultura e Agro-indústria, Energia (hidroeléctrica, eólica, fotovoltaica, geocombustíveis, etc), Turismo, Inovação e Tecnologia, Ambiente. Promete privilegiar a instalação e desenvolvimento destas actividades, diversificadoras e criadoras de riqueza, para a região e para o País.

Haja lucidez política para não interromper o desenvolvimento da obra e para fiscalizar a sua execução. Até que as infra-estruturas estejam prontas. Nada mais se lhe pede. A partir daí, a responsabilidade é da Sociedade Civil. Claro que tudo isto exige iniciativa e assunção de risco, visão empresarial, competência por parte desta Sociedade Civil. Quanto aos capitais, estes aparecem onde há visão empresarial e boa capacidade de gestão.

Os nossos vizinhos espanhóis estão atentos e já começaram o movimento de aproveitamento das oportunidades criadas e em gestação.

Estaremos a ver o início da mudança?... para melhor?... ali, tão perto do esquecido Território de Olivença?...

*António Castro Moreira
22º CFORN*

Algumas características do Empreendimento*

- O EFMA (Empreendimento de Fins Múltiplos do Alqueva) é composto por duas Barragens (Alqueva e Pedrógão), com as respectivas Albufeiras e Centrais hidroeléctricas, por um Sistema Adutor e por Redes de Rega.

- A albufeira da barragem do Alqueva estender-se-á por 83 km de extensão, com uma superfície de 250 km², nos concelhos de Moura, Portel, Mourão, Reguengos de Monsaraz e Alandroal.
- A área de rega será de 110.000 ha, em 2005. Desta área global, correspondem ao sub-sistema do Alqueva 71.000 ha, ao sub-sistema de Pedrógão 29.000 ha, e ao sub-sistema de Ardila 11.000 ha. Os canais principais estendem-se por 680 km e as redes secundárias e terciária por 4.400 km. O custo deste sistema será, aproximadamente, de três vezes o custo da barragem.
- A Barragem do Alqueva é constituída por dois Grupos Geradores, cada um com 135 mva, prevendo-se a entrada em funcionamento do primeiro para Outubro 2003 e do segundo para Março 2004.
- Entre ambas as barragens – do Alqueva e de Pedrógão – distam mais de 20 km, constituindo esta segunda uma reserva de água e permitindo o reenvio para a albufeira da primeira da água circulada (por bombagem e tumbamento).
- Foram ou estão a ser beneficiadas ou apoiadas de diferentes formas (designadamente infraestruturas e equipamentos básicos) 16 aldeias, localizadas numa faixa de 500 m do limite da albufeira. A mais mediática nova Aldeia da Luz foi completamente transferida, renovada e ampliada.

*dados extraídos da exposição efectuada no início da visita e de publicação editada pela EDIA e distribuída durante a mesma.

POLO NORTE DINÂMICO

O Polo Norte tem estado especialmente activo, sob o comando do Joaquim Moreira (“*presidente vitalício enquanto não for substituído*”).

Além das suas reuniões de convívio (sempre) e de trabalho (às vezes) com rigorosa periodicidade mensal, com assistência média de 20 a 30 Camaradas e alguns convidados, dois marcos assinalam a segunda metade do ano de 2003.

Em primeiro lugar, o patrocínio e apoio à criação de um novo Núcleo Regional na AORN – o Granel das Beiras.

Em segundo lugar, o assegurar integralmente a Delegação da AORN na NAUTICA, que decorreu na Exponor, Porto, de 29 de Novembro a 8 de Dezembro.

Entretanto, as suas reuniões mensais têm sido enriquecidas com a abordagem de temas relevantes da actualidade.

Damos nota sintética das principais destas palestras sempre seguidas de debates animados.

As duas primeiras tiveram lugar nos dias 12 de Setembro e 10 de Outubro de 2002:

– Castro Moreira: “*A Defesa Nacional e as Forças Armadas*”;

e no dia 8 de Janeiro de 2003:

– João Lopes Porto: “*Transportes e o caso do «TGV»*”.

Mais de duas dezenas de Camaradas RN constituíam a “audiência”, sempre interventiva nos debates.



A câmara de oficiais.....

1) A Defesa Nacional e as Forças Armadas

No dia 12 de Setembro, o Castro Moreira abordou conceitos base da Sociedade e das sociedades politicamente organizadas no concerto internacional.

As ambições essenciais das sociedades: objectivos da sua organização política, *Segurança, Desenvolvimento, Justiça*, a indispensabilidade de cada uma e do conjunto, com as influências mútuas. A importância da Geografia (com introdução a conceitos da Geo-Política) sublinhando a sua influência sobre o carácter dos povos e sobre a definição dos seus interesses permanentes; o estudo da História, essencial para o conhecimento da forma como os povos e as sociedades politicamente organizadas se comportam ao longo dos tempos, muitas das vezes exibindo os seus interesses permanentes e as consequências desses comportamentos.

A criação e reforço da *Identidade* e da *Coesão Nacionais* e a importância de ambas para a *Defesa*. A emoção, o conhecimento e a vontade no patriotismo.

Os meios humanos e materiais na Defesa. As vertentes civis da Defesa Nacional (DN).

A evolução das fronteiras que hoje são várias (exemplos – de segurança: Nato; económica: União Europeia; da língua: CPLP).

Notas sobre conceitos jurídico-constitucionais: Pátria e República; Defesa Nacional vs. Segurança; Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas; competências políticas do Governo e PR, CEMGFA e CEM's dos Ramos; Forças de Segurança.

Finalmente, quanto aos meios essenciais das FA's, chamou-se a atenção para o



Falcão Reis, Francisco Miranda da Rocha e Arito Ferreira



Carlos Poças, Pereira da Costa e Aires Martins

facto de, cada vez mais, a situação internacional obrigar a dispor de meios de projecção de forças militares ao serviço da diplomacia de cada país, cuja capacidade e dimensão deverão ser adequadas ao papel que lhe for exigido ou pretender desempenhar no Mundo.

No caso de Portugal, a sua geo-política e o conjunto de alianças e interesses permanentes do País exigem reforço dos actuais meios, de molde a poder acompanhar aliados em organizações internacionais de que faz parte (incluindo a CPLP) – quer em operações de implantação quer de manutenção de paz – o que implica, além das habitualmente faladas (área da Nato), capacidade de projecção até África e Timor.

Além dessa componente, importa não esquecer a dotação mínima para exercício de soberania, segurança, vigilância, socorros, investigação científica, adequada ao país quase-arquipelágico que é Portugal.

O debate muito vivo e participado levou a que se suspendesse a reunião pela meia noite e meia e que se combinasse reservar a reunião seguinte (10 de Outubro), para debate sobre este tema, como efectiva-

mente veio a suceder, em reunião também animada e muito participada.

2) Transportes e o caso do TGV

No dia 9 de Janeiro, o João Lopes Porto começou por recordar algumas noções base dos transportes: desde logo, por exemplo, o facto de os transportes serem só um *meio* com a inerente necessidade de se escolherem as *finalidades* a que se quer responder.

Não tem lógica uma política de transportes desenraizada ou desligada das necessidades. As várias evoluções dos meios de transporte têm a sua razão de ser, são justificadas por utilidades ou comodidades.

A importância dos transportes como factor de desenvolvimento ou desertificação.

Transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos. Suas vantagens e inconvenientes relativos. Nos transportes ferroviários, a bitola internacional e a ibérica; rede com AV (*alta velocidade*: + 250 km/h), VE (*velocidade elevada*: + 200 km/h) e outra; as possibilidades quanto a carga e passageiros, etc...

A propósito do “TGV” ou CAVE (com-

boio de alta velocidade) focou-se o problema dos modelos alternativos então em discussão: o *T* ou o *pi deitado*.

Os argumentos apresentados. A comparação de custos e tempos de viagem, por um lado, e dos custos de material circulante e de infraestruturas, por outro.

A opção preferível parece ser a do *pi deitado*, que garante simultaneamente a melhor ligação à rede espanhola e a melhor adequação às necessidades existentes e de desenvolvimento do todo nacional, e ainda permite uma mais maleável gestão de prazos de construção e respectivos custos sendo mais favorável, finalmente, em tempos e custos de viagem para passageiros.

Estas vantagens não são compensadas pela eventual rentabilização de um novo aeroporto da Ota (que, aliás, não está demonstrado que não se faça à custa dos actuais aeroportos da Portela e de Pedras Rubras).

Seguiu-se animado e participado debate, tendo encerrado a reunião pela meia noite.

RINAVE

O SEU PARCEIRO PARA A QUALIDADE

O SUCESSO COMEÇA NA ESCOLHA DOS PARCEIROS.

O Grupo português RINAVE desenvolve um amplo leque de actividades de Consultoria, Formação, Inspeção e Verificação de Conformidade.

Uma equipa técnica altamente especializada em Qualidade, Ambiente e Segurança faz da RINAVE o Seu Parceiro preferencial. Uma Parceria alicerçada em competência e proximidade, com um profundo conhecimento das Suas necessidades.

www.rinave.pt

GRANEL DAS BEIRAS

Nasceu mais um Núcleo na AORN! Culminando um processo que, iniciado a 8 de Julho no Hotel Astoria, em Coimbra, teve já uma reunião de convívio e trabalho com o almoço de 6 de Setembro, então a bordo do Basófiás, reuniu em assembleia constituinte o novo **Núcleo das Beiras**.

Promovido pelo Almeida Santos, acompanhado pelos Corte-Real, Maia de Carvalho e João Paulo Craveiro, com o apoio do Polo Norte que apadrinou, o Núcleo das Beiras viu finalmente o baptismo do mar.

No transacto dia 24 de Outubro 2003, mais de trinta camaradas da Reserva Naval estiveram presentes na reunião em que foi proclamada a seguinte:

“Declaração Constituinte

Nós, abaixo assinados, na qualidade de Associados da AORN – Associação de Oficiais da Reserva Naval – reunidos em assembleia a bordo da nau “Caves Luís Pato”, em Amoreira da Gândara, Anadia, Bairrada, nos termos do regulamento interno aprovado em Assembleia Geral de 21 de Junho de 2003, deliberamos:

- 1 – Constituir um Núcleo Regional das Beiras designado por **“Granel das Beiras”**;
- 2 – Tal Núcleo prosseguirá os objectivos estatutários da AORN, reconhecendo que o incentivo da Amizade e Convívio

é a base daquela prossecução e definindo objectivos específicos no futuro consoante os membros do Núcleo o entenderem;

- 3 – *Requerer à Direcção da AORN que proceda ao nosso reconhecimento, nos termos do citado regulamento interno.*

Feito em duplicado em 24 de Outubro de 2003

Os Associados Fundadores do Núcleo”

(seguem as assinaturas)

O novo Núcleo foi baptizado – como impunha a tradição – com espumante bruto emborcado com as adequadas salvas de todas as peças de bombordo e estibordo e com o seguinte ritual, espontaneamente declamado pelo seu autor Pires Rosa (20º CFORN):

*«Polo norte, Polo norte
Que estás virado p'ró mar;
Polo norte quem diria
Que te havias de fundar.*

*Polo norte quem diria...
E não digo mais asneiras!
Se não tiver outro nome
Que seja “Granel das Beiras”»*

Foi aprovada a proposta do Almeida Santos relativamente às reuniões periódicas: primeiras Quintas-Feiras de cada mês, pelas 21h30 horas, no Hotel Astória, em Coimbra, ficando assente que, quem quiser jantar, se encontra no mesmo local pelas 20h00/20h30 horas.

Para além destas, será organizada com periodicidade em princípio trimestral um almoço de trabalho e convívio, a realizar em local adequado do Território Beirão.

O primeiro destes almoços decorreu com grande êxito na Figueira da Foz, no Centro Naval, tendo sido palestrante o Cmdt. Fidalgo de Oliveira, Capitão do respectivo porto.

Todos os interessados em se inscreverem neste Núcleo devem comunicá-lo a um destes camaradas:

- Agostinho Almeida Santos
(Tel.: 917 522 821),
- José Pedro Corte-Real
(Tel.: 914 570 336) ou
- António Castro Moreira
(e-mail: polis@socius.pt).

(O Granel das Beiras foi reconhecido oficialmente como 3º Núcleo Regional da AORN, em reunião da sua Direcção de 11 de Novembro de 2003, por votação unânime e aclamação.)



No “Basófiás”, antes da largada



O dispositivo de bombordo dos intrépidos oficiais

GRANEL DAS BEIRAS

Coimbra não tem mar mas tem marés.

E foi numa maré cheia de uma lua nova que uma vintena de bravos marinheiros de antanho subiram o Mondego numa barçaça sem quilha, flutuando ao sabor da sorte a bordo de um “Basófiás”.

Após lauto repasto os intrépidos guerreiros bradaram às armas e decidiram navegar à vante.

Para se reabastecerem, semanas depois, no porão da ré de um couraçado bairradino.

Com o Luís Pato ao leme, o imediato suporte dos comandos do “Polo Norte” e a fragância das espumantes ondas, o iluminado espírito do camarada Pires da Rosa fez baptismo do “*Granel das Beiras*” que há-de ser figura de proa da nau do Centro à conquista das mares da costa que nos banha.

Todos seremos agora poucos para no “*Granel das Beiras*” honrarmos um passado de que nos orgulhamos no serviço da Armada Portuguesa.

*Agostinho Almeida Santos
(8º CEORN)*



*Preparando a operação...
com a margem sul do
Mondego ao fundo*



*Assaltando um dos objec-
tivos, sendo patente o
grande rigor táctico...*



*Grupo de guarda à
margem norte*



Elementos mobilizados do 22º CFORN



O Almeida Santos no seu briefing final



Bernardo Pires de Lima

O projecto de Tratado que estabelece uma Constituição para a Europa, emanado da Convenção Europeia sobre o futuro da Europa do ano passado, coloca o processo de integração num patamar fundamental para o futuro da União dos Estados membros.

Um dos pontos mais importantes, em virtude das alterações dos últimos dois anos, em termos de ameaças colectivas à segurança europeia e transatlântica, respeita à Política Externa e de Segurança Comum e ao papel da NATO num quadro como este.

O projecto de Constituição aborda a definição gradual de uma política comum de Defesa, que poderá, eventualmente, conduzir a uma estratégia de Defesa comum. Isto coloca a interrogação, pela opinião pública, sobre o papel da NATO face a esta perspectiva e qual a posição de Portugal neste quadro.

A resposta pode ser desmembrada pelos argumentos que se seguem.

O primeiro, prende-se com a importância crucial do papel da NATO, em particular pela acção Norte-Americana – o pilar de suporte estrutural e material da Aliança Atlântica – no processo de crescimento europeu e de construção de uma União entre Estados que, como a História comprova, nunca se relacionaram pacificamente por um período lato de tempo.

Portanto, o papel da NATO na construção europeia foi de importância tal que, pode afirmar-se, sem ela e a ajuda Americana,

na garantia da segurança e paz no espaço europeu ocidental, a União Europeia (UE) seria hoje uma miragem.

O segundo ponto de vista, respeita à capacidade de meios materiais e humanos, que os EUA detêm face ao que é apresentado em termos orçamentais, com a Defesa de outros Estados da Aliança e da União Europeia.

Senão vejamos.

Os EUA gastam em investigação científica e tecnológica militar mais do que a França e a Grã-Bretanha juntas, no total do seu orçamento militar.

O orçamento dos EUA, em Defesa, é igual à soma dos vinte países seguintes em termos estatísticos concretos.

Os valores orçamentais da Força Naval, em torno de apenas um dos seus porta-aviões, é igual ao total das despesas em defesa da Itália, membro da UE e da NATO¹.

Estes dados curiosos ajudam a compreender e reconhecer o papel fundamental da NATO e do seu “braço forte”, os EUA, como legítimos garantes de uma segurança europeia, essencial à estabilidade das políticas económicas e monetárias preconizadas ao longo do processo de construção europeu.

Este protagonismo Norte-Americano, contrasta com a visível quebra, dos orçamentos para a Defesa, na maioria dos países europeus membros da Aliança e, em particular, em Portugal.

Este é um aspecto, aliás fundamental, face à posição estratégica transatlântica e europeia do nosso país, e às deficiências técnicas e materiais que objectivamente possui, pese embora, honra seja feita, o esforço do actual Ministério da Defesa na condução deste problema.

Em terceiro lugar é claramente expresso no projecto constitucional para a UE que “*ao estreitarem a sua cooperação no domínio da defesa mútua, os Estados membros participantes cooperarão estreitamente com a NATO*”.

Esta interligação entre a União e a Aliança fomenta uma verdadeira parceria na gestão de crises e no melhoramento das capacidades militares dos Estados membros.

Neste sentido, uma Europa alargada não poderá abandonar um posicionamento euro-atlântico, expresso na relação euro-americana e na NATO.

Este patamar de cooperação deve ser exequível e incrementado com rigor e coragem, para não se cair num estado de duplicações desnecessárias, e se potencie a eficácia na acção e reforço dos laços transatlânticos.

Se atendermos a que, dos membros da UE actuais, apenas a Irlanda, Áustria, Finlândia e Suécia não fazem parte da actual estrutura da Aliança Atlântica, verificamos que o significado diminuto deste grupo, em termos de força de defesa para a UE, contrasta com países como os EUA, Turquia, Canadá e países de Leste – Polónia, República Checa e Hungria – que potenciam e reforçam em meios, capitais e estruturas, a NATO, colocando-a como verdadeiro pilar de segurança comum, de uma Europa alargada e posicionada num eixo euro-atlântico primordial para a sua construção interna.

Desta análise, podemos concluir que a condução de uma Política Europeia de Segurança Comum e consequente Política Europeia de Segurança e Defesa, a par da criação da figura do Ministro dos Negócios Estrangeiros da União, só será levada a cabo pela necessidade de uma afirmação bem vincada da Europa, face à ainda supremacia Norte-Americana.

Sabemos todos, que as potências europeias não estão em condições de aumentar os seus orçamentos de Defesa e que a sua articulação, neste domínio estratégico, nunca atingiu a plenitude nem dela se aproximou – vejam-se as posições díspares dos Grandes da União face ao último conflito no Iraque – continuando a precisar a UE da NATO, como garante da sua segurança, agora mais reduzida pelas novas ameaças que se colocam à ordem internacional.

Por último, a par deste quadro euro-atlântico, a posição portuguesa revela isto mesmo.

O próprio Conceito Estratégico de Defesa Nacional, aprovado em Dezembro de 2002, prevê precisamente este vector de "segurança cooperativa" entre Estados membros da União, a preservação do vínculo transatlântico e o reforço do pilar europeu da Nato, organização de que Portugal é membro fundador.

Simultaneamente, vinca a preocupação com a diferenciação crescente ao nível de despesas e investimentos militares, no relacionamento euro-atlântico, com consequências no enfraquecimento da coesão entre aliados.

Aqui poderá estar o cerne da questão: o aumento dos orçamentos para a Defesa, dentro de um quadro de optimização dos recursos, para a afirmação de Portugal no actual contexto internacional e, até mesmo, no combate a problemas como o narcotráfico, imigração ilegal, terrorismo transnacional ou, a outro nível, ao incremento das chamadas tarefas de Petersberg, isto é, um pacote substantivo de medidas de gestão de crises. Fundamentalmente, o papel da NATO deve e tem de constituir um reforço da construção europeia, como sempre o fez, constituindo os alargamentos da União e da Aliança um garante de maior estabilidade, em virtude do quadro legal, estratégico e de princípios, que ambas as organizações preconizam.

Aqui, o Conselho NATO/Rússia é também preponderante, mas não o é menos um papel de Portugal mais eficaz e dotado de melhores meios, fazendo jus à sua tradição euro-atlântica que ajudou a fundar e desenvolver.

Sem a NATO não existe União.

Sem uma política de Defesa interna estruturada não existe Portugal.

Bernardo Pires de Lima

Político - Mestrando em Relações Internacionais na Universidade Lusitana de Lisboa

(Esta colaboração insere-se no espírito do Protocolo de 2003, assinado entre a AORN e a Universidade Lusitana)



Visita e divulga a nossa homepage na Internet:

<http://www.reservanaval.pt>

Mantém actualizado o teu e-mail e utiliza o da AORN para comunicares connosco:

aorn95@reservanaval.pt

FRINDUS
Frio Industrial, Lda.

Carrier
TRANSICOLD
Representante Exclusivo na Cidade de Transportes

A Solução para o seu Transporte Frigorífico

< Assistência 24 horas >
Portugal > 24 centros > 21 444 98 00
Europa > 400 centros > 800 832 283

25 anos
Confiância e Fiabilidade

VIAGEM “CREOULA 2003”



É com o maior agrado que, como Comandante do *Creoula*, e respondendo à solicitação dirigida pela AORN, traço breves notas alusivas ao grupo de jovens que, a bordo deste Navio de Treino de Mar, realizou a viagem Lisboa – Funchal – Porto Santo – Lisboa, entre os dias 29 de Agosto e 8 de Setembro de 2003.

Apraz-me destacar, desde logo, a postura de aprumo e disciplina com que o grupo se apresentou a bordo, reveladora da excelente organização “a montante” – e indiciadora de uma fácil integração na vida e tarefas do navio, como de facto veio a ocorrer.

(Como rápido apontamento para os que porventura não conheçam a história do Creoula, realço que este navio constitui o único testemunho vivo da pesca do bacalhau à linha, que marcou de modo singular a história de Portugal dos séculos XVI a XX.

Construído em 1937, no prazo recorde de 62 dias, o Creoula participou, durante 37 anos consecutivos, em todas as campanhas da pesca do bacalhau, e navegou mais do que o correspondente a dez viagens à volta do mundo.

Actualmente, o Creoula, na sua qualidade de único Navio de Treino de Mar português, e operado pela Marinha, representa para muitos jovens do nosso país – de tão profundas tradições marítimas – a única oportunidade de participação activa no dia a dia de um grande veleiro e na sua condução em alto mar.

Durante o embarque, os jovens instruídos conhecem uma plena integração na vida de bordo, realizando desde as tarefas de um velejador profissional – içar as velas, marear o pano, fazer navegação, leme e vigia – até ao trabalho na casa da máquina e na cozinha de bordo, não esquecendo a baldeação do navio e as inevitáveis limpezas diárias.)

Ao longo da viagem, foi possível constatar o espírito de empenho, responsabilidade e sentido de entre-ajuda que caracterizaram a participação do grupo de jovens enviado pela AORN no dia a dia do *Creoula*, marcando uma presença muito válida, sem dispensar a dose de boa disposição que é apanágio da juventude embarcada neste navio.

Ainda de destacar, neste grupo, as qualidades resultantes de uma esmerada educação e formação intelectual e moral, facto pelo qual felicito os seus pais e avós.

Por outro lado, e parafraseando o velho adágio português segundo o qual “filho de peixe sabe nadar”, também me parece poder afirmar que “filho/neto de AORN possui o gosto e aptidão pelas coisas do mar”. Penso, com efeito, que a reacção particularmente positiva evidenciada por estes jovens face aos desafios do mar e da vida de bordo se deve a uma especial herança dos pais AORN, que com o espírito de disciplina e sentido da responsabilidade souberam transmitir aos seus descendentes o gosto e sabedoria inatos pela vida do mar. (De notar até que praticamen-

te não se registaram enjoos entre estes jovens!).

É ainda com muito agrado que registo o especial contributo que para o êxito deste embarque prestaram os dois Directores de Treino, criteriosamente escolhidos pela AORN – e também eles AORN, naturalmente. Para além do exemplar enquadramento que proporcionaram ao grupo de jovens, promoveram um excelente relacionamento com a câmara de oficiais, podendo mesmo dizer que se ultrapassou neste caso a camaradagem e se estabeleceram verdadeiros laços de amizade.

Por último, uma nota (quicá desnecessária), a de que o *Creoula* acolherá sempre com o maior gosto embarques de jovens (de qualquer idade) que, descendentes ou membros da AORN, pretendam realizar treinos de mar neste seu navio, cujo objectivo último consiste – e neste particular coincide certamente com a vontade da AORN – em formar a juventude portuguesa nos espíritos de responsabilidade, solidariedade – e também, de modo especial, no gosto e respeito pelo Mar.

Esperando voltar a recebê-los a bordo do *Creoula*, formulo para todos os jovens da AORN os votos de “bons ventos” para as suas vidas, desejando que, na linha dos seus ascendentes, se revelem empenhados continuadores da nossa tradição marítima, sem igual no mundo.

Martins da Cruz
Comandante do *Creoula*

VIAGEM “CREOULA 2003”

Diário de Bordo



Escola de Fuzileiros 28 de Agosto de 2003

O dia “nasceu” muito cinzento, perspectivando-se mau tempo para a viagem.

Por volta das 09.00, chegaram à Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, os primeiros jovens para a viagem no *Creoula*.

Na generalidade, o seu olhar transmitia alguma ansiedade e expectativa, em relação ao que os esperava para os próximos dias.

Ao chegarem e no momento que se apresentavam, os jovens escolhidos para chefes de grupo eram informados dessa responsabilidade acrescida. Todos tinham de confirmar os respectivos dados e arrumar os sacos de viagem nos alojamentos reservados para o efeito.

Terminado os últimos procedimentos administrativos foi servido o almoço, sendo este o primeiro momento partilhado em conjunto.

Após a refeição, os instruendos (designação dada para os jovens que embarcam no *NTM Creoula*) dirigiram-se para o Museu do Fuzileiro. O Comandante da Escola, **CMG Rocha e Abreu**, deu uma palestra sobre as origens do edifício do Museu antes da visita e conduziu

os instruendos no seu interior, explicando em pormenor a história associada a cada “objecto” que ali se encontrava.

A meio da tarde foi dado um “briefing”, pelo imediato do *Creoula*, informando os instruendos sobre as regras/normas a bordo e principalmente, sobre as questões de segurança.

No final da tarde, todos tiveram oportunidade de praticar algum exercício na piscina. Os que foram para a água, tiveram o primeiro momento de descontração/divertimento, através da execução de estimulantes e divertidos exercícios. Estes momentos, permitiram “quebrar o primeiro gelo” entre os novos camaradas.

Às 19:00 foi servido o jantar, verificando-se mais diálogo nas mesas. Os grupos já estavam formados e os respectivos chefes (de grupo) eram responsáveis pelo enquadramento dos mesmos.

A presença numa unidade militar, com as características da Escola de Fuzileiros, permitiu uma saudável integração de todos, bem como uma sensibilização para aquilo que é vida em grupo com regras e procedimentos rígidos.

Essa “mensagem” estava a ser passada, pois, nos contactos telefónicos com a família surgiam alguns comentários, co-

mo: – “*Estamos sempre a formar...*”; “*Há regras para tudo... eu não estava habituada a uma coisa assim...*”; etc...

No seguimento desses objectivos de sensibilização e enquadramento, procurando também demonstrar como é a iniciação da vida militar, houve lugar para uma aula de Ordem Unida (Infantaria – “Militar Desarmado”).

Todos se aplicaram de forma exemplar verificando-se que, apesar de algum cansaço e ao fim de hora e meia, já marchavam alinhados e com o passo certo. O “alto” constituía um dos maiores problemas. Separados em três grupos, riam-se uns dos outros, pelas semelhanças com “robôs” que alguns apresentavam.

Com o recolher às 23:00 e o silêncio às 23:30, era chegado o momento para descansar, depois de um dia muito preenchido. No entanto, os monitores e o oficial enquadrante da Escola de Fuzileiros decidiram que seria importante conhecerem-se melhor uns aos outros e testarem também a reacção de cada um numa situação de emergência.

Assim, aproveitando-se o facto de um dos instruendos ter deixado uma camisola na Messe de Oficiais, foram acordados à 01:00, alegando-se como motivo da situa-





ção a entrega da camisola ao respectivo proprietário.

Ao serem acordados, estipulou-se que tinham 3 minutos para formar à entrada do edifício envergando o polo (City Desk/Creoula). Muito ensonados e com ar de grande incómodo, reagiram de forma positiva, pois ninguém ficou a dormir e todos formaram nos respectivos grupos com a t-shirt definida.

Efectuada a formatura e entregue a camisola ao respectivo dono seguiu-se, no patamar da escadaria, a apresentação individual com a indicação de nome, idade, ocupação, residência e porque queriam fazer a viagem.

Nas apresentações houve momentos divertidos, motivando enormes gargalhadas.

Dos vários, destacam-se os seguintes:

“Vim à viagem porque queria ficar uns dias longe dos meus pais.”

“Vim porque queria ir à Madeira.”

“Vim porque o meu pai me obrigou.”

“Vim porque queria observar o céu de noite, no meio do mar.”

“Estou aqui... porque, pela 1ª vez em

23 anos, dei ouvidos ao meu pai e vejo o que me está a acontecer...”

No dia seguinte, voltaram a formar para o pequeno almoço.

Seguiu-se a entrega de material e ainda na “ressaca” da noite anterior, continuavam a ouvir-se comentários de quem, eventualmente, estaria com mais dificuldades de adaptação: – *“Estamos sempre a formar, e com agravante de não serem nada originais, pois formamos sempre da mesma forma. Devia ser uma vez em rectângulo, outra em triângulo, outra em círculo”*, etc...

Após a entrega do material, dirigiram-se para o monumento do Fuzileiro, onde foi tirada uma foto em grupo, procedendo-se de seguida ao embarque em autocarro para a BNL.

NTM CREOULA - 29 de Agosto de 2003 **(1º dia de viagem)**

Cerca das 09:25, chegámos ao Creoula. O navio estava atracado no cais, pronto para o embarque e no local já se encontravam alguns familiares para o último abraço, antes da partida.

Os instruendos estiveram uns momentos com os pais e receberam “aquilo” que tinha ficado esquecido em casa ou, por precaução “aviaram” mais qualquer coisa pois, diz o ditado que *“quem vai par o mar avia-se em terra...”*.

Após uma última despedida, os grupos, perfeitamente enquadrados, entraram a bordo e colocaram as bagagens nos alojamentos já destinados. No refeitório, o Comandante, proferiu uma mensagem de boas vindas e o Presidente da Direcção da AORN que o acompanhava, Dr. Marques Pinto, dirigiu-se aos instruendos, desejando a todos uma “saudável viagem” e encorajando todos os presentes a fazer uma reflexão sobre o mar e as suas potencialidades.

Na largada, os instruendos, envergando o polo City Desk/Creoula, formaram alinhados a bombordo acenando adeus para o cais onde, energicamente, os pais respondiam e tiravam fotografias, deixando cair discretamente algumas lágrimas.

Iniciada a viagem e após passar a barra do Tejo, as questões de segurança foram novamente abordadas. Os instruendos receberam instruções para envergarem o colete de salvação e comparecerem junto da balsa





atribuída onde, o Oficial Imediato, explicou aos diferentes grupos como funcionava este dispositivo de emergência.

Depois de dadas estas explicações, os grupos compareceram junto dos mastros que lhes estavam determinados em caso de tocar “à faina de mastros”. Todos confirmaram no cartão que lhes foi distribuído, o nº de detalhe, o nº da balsa a que se teriam de dirigir em caso de emergência e o nome do mastro atribuído. Nesse cartão constava também o nº da coberta e da cama respectiva.

Os elementos da tripulação, também eles com tarefas definidas a bordo, estavam junto dos mastros e, com a sua elevada experiência, explicaram detalhadamente os nomes técnicos e a forma de manusear os diversos cabos que ali se encontravam.

Cerca das 14:00 foi servido o almoço; poucos aderiram pois o mar “mostrava” a sua presença de forma pouca amistosa. Lisboa e Cascais diminuam no horizonte, o mar estava com vagas de 3 a 4 metros e subitamente o motor deixou de se ouvir.

Face a estas pequenas avarias e ao vento que se fazia sentir, foi necessário içar de emergência as velas. Os instruendos responderam rapidamente ao toque, de luvas calçadas compareceram junto dos mastros e com destreza puxaram os cabos.

Porque se encontrarem no convés, alguns já bastante enjoados, foram os primeiros a avistar os golfinhos. Ouviram-se gritos – “golfinhos a bombordo” – e todos compareceram nesse bordo de máquina em punho. Os golfinhos, durante alguns minutos acompanharam o navio, mergulhando, como se de uma dança se tratasse e demonstrando uma adoração pelas vagas que contrastava com o sentimento dos “marinheiros”. Ao final da tarde, “novo alarme”, para observar golfinhos a estibordo.

O primeiro grupo desempenhava as tarefas inerentes ao serviço de quartos e os restantes instruendos contemplavam o imenso mar. Deixou de se avistar terra. O pôr-do-sol era de invulgar beleza, com pequenas nuvens alinhadas no céu e alguns

navios que cruzavam a linha do horizonte.

O mar “não facilitava” e surgiam mais alguns marujos enjoados, vagueando pelo navio, na expectativa de encontrar um local de menor balanço. À noite, muitos optaram por dormir no convés, aproveitando a brisa para amenizar o enjoo.

NTM CREOULA - 30 de Agosto de 2003 (2º dia de viagem)

Às 07:00 ouviu-se o toque da alvorada e as palavras “alvorada, alvorada” no ETO do navio. O nascer-do-sol em pleno mar revelou-se também um fenómeno de grande beleza..

Um sol magnífico e um mar mais calmo, depois de uma noite de balanço nos beliches, ajudou a que o estômago dos mais indispostos retornasse à posição de origem. Ultrapassados os “normais” enjoos do primeiro dia, a boa disposição reinava entre os instruendos e restante guarnição. Os quartos de serviço rendiam às determinadas, passavam o serviço e con-



tavam as novas experiências. Na formatura das 08:30 os grupos compareceram para iniciar a limpeza, colaborando com a guarnição segundo as orientações do mestre.

Em virtude do excelente tempo, o comando do navio determinou a abertura da época balnear às 15:00. Os oficiais na popa e os instruídos a meio navio saboreavam as vagas de água salgada, os primeiros utilizando um balde e os segundos a boca de incêndio; estendidos ao sol

rio surgiram os primeiros artistas no Karaoke.

Cerca das 03:00 da madrugada, um dos instruídos que se encontrava de serviço, decidiu ir dormir, sem pedir ao chefe de grupo ou informar os camaradas de serviço e com a agravante de não se ir deitar na sua cama. Detectada a sua ausência, foi dado o “alarme” a todos os instruídos, directores de instrução e oficial de quarto para procurarem o instruído desaparecido, procedendo-se a

truendo no exterior do navio, exceptuando os de serviço de quarto, e que o único local para dormir era a cama atribuída.

NTM CREOULA - 31 de Agosto de 2003 (3º dia de viagem)

Hoje, após as 08:30, foram dadas instruções para fazer baldeação ao convés do navio e foi divertido ver os instruídos todos alinhados de vassoura na mão, percorrendo todos os espaços visíveis.



no convés uma agradável surpresa no ETO: a arca dos gelados estava aberta. Já tinha sido possível saborear as refeições e alguns “aventureiros” repetiram uma ou duas vezes.

No final da tarde, os golfinhos apareceram novamente, deliciando os presentes com as “brincadeiras”.

Para o jantar, o Comandante teve a amabilidade de convidar os chefes de grupo, demonstrando o ambiente que se vive entre a guarnição e os instruídos.

No convés, ao som da música, deram-se os primeiros passos de dança e no refeitório

uma contagem rápida em cada grupo. Após alguns minutos de alvoroço, descobriu-se o desaparecido na biblioteca dormindo com grande profundidade; só acordou depois de abanado com alguma violência.

Felizmente que tudo não passou de um susto, mas a situação serviu para alertar os chefes de grupo e restantes instruídos da importância de, durante a noite, se deslocarem acompanhados e nunca abandonarem o serviço sem autorização.

Os directores de instrução informaram também os instruídos que, depois das 22:00, não poderia estar qualquer ins-

Por ser Domingo, embora praticamente todos tenham “perdido” a noção do dia da semana, um elemento da guarnição tocou o sino, simulando o início da missa. Outro sinal do dia da semana ficou patente ao almoço, verificando-se rancho melhorado e sobremesa.

Cerca das 16:00 e a 300/400 m, surgiram 2 a 3 baleias e, meia hora mais tarde, passámos a “grande velocidade” por uma tartaruga gigante.

No decorrer da tarde, surgiu a informação de que naquela noite haveria uma festa a bordo para comemorar a chegada à Madeira.



O Comandante, na sequência do que tinha acontecido nos dias anteriores, convidou mais dois instruídos (um rapaz e uma rapariga) para jantar na câmara de oficiais. Embora nervosos pela importância do momento, foram falando e respondendo a algumas questões que os oficiais lhes colocaram.

Após o jantar, pelas 21:00, deu-se início à festa a bordo. A meio navio, os elementos da guarnição colocaram o bolo e o vinho do Porto. O Comandante disse algumas palavras alusivas ao momento e brindou com os directores de treino e restantes instruídos. Ainda se saboreava o delicioso bolo quando, o Comandante mandou buscar a viola, sentando-se de seguida “no degrau” no convés onde cantou algumas canções. Os instruídos, surpreendidos com a iniciativa, aplaudiram efusivamente o “artista”.

Em seguida, um marinheiro da guarnição demonstrou também os seus dotes: de viola na mão cantou muitas canções conhecidas da generalidade dos instruídos, que não hesitavam em fazer coro de forma entusiasta.

A boa disposição reinava, pois, na manhã seguinte estaríamos a atracar no Funchal.

NTM CREOULA - 1 de Setembro de 2003 (4º dia de viagem)

O amanhecer foi fantástico porque, numa imensidão de “azul” no alinhamento da proa, se via a Ilha da Madeira.

Todos os elementos vestiram o polo *Creoula*/City Desk e calça de ganga preparando-se para a faina. Uma das primeiras “tarefas” foi verificar se os telemóveis tinham rede e, confirmado isso, fazia-se a primeira chamada para a família após três dias sem o inseparável amigo (telemóvel). Os que viam a Ilha pela primeira vez, comentavam: – “...é muito linda...; ... há casas por toda a encosta...; ...ali é o aeroporto...”.

Chegados ao Funchal, era necessário engalanar o *Creoula*, o que significava limpar os amarelos, baldear, colocar a iluminação e as bandeirinhas, etc.. O almoço foi a bordo e, de seguida, todos tiveram licença para conhecer a cidade ou simplesmente dar um mergulho na piscina ou na praia, sendo certo que o jantar não seria no navio.

Alguns aproveitaram a tarde para alguns passeios turísticos, como uma viagem nos cestos, no teleférico ou a pé pelo centro.

Ao jantar, era chegado o momento de saborear as tradicionais espetadas mas, incrivelmente, alguns jovens “correram” para o McDonalds ou Piza Hut.

A noite foi longa para os maiores de idade, pois os menores estavam todos a bordo à meia noite.

NTM CREOULA - 2 de Setembro de 2003 (5º dia de viagem)

Neste dia, através das diligências realizadas pelo Comando de Zona Marítima, estava preparada uma volta à Ilha em autocarros do Exército.

Cerca das 09:30, iniciou-se a viagem nos dois “mini bus” do Exército (os respectivos condutores eram naturais da Ilha e “funcionaram” também como guias).

A paisagem era espectacular; enquanto uns tiravam fotos, outros dormiam na tentativa de recuperar da noite anterior. O percurso compreendeu a subida ao Monte, com uma vista magnífica sobre o Funchal.

Seguiu-se o Pico do Areeiro, ponto mais alto da Ilha onde todos tiraram diversas fotografias, para mais tarde recordar.





A viagem prosseguiu com passagem por Santana e uma visita às casas típicas, no entanto, com tantas curvas, algumas jovens ficaram enjoadas, tendo sido feitas algumas paragens de “emergência”.

O dia terminou em Porto Moniz, com agradáveis mergulhos nas piscinas de água salgada.

Regressados ao Creoula, havia que preparar a “farda” para mais uma saída na noite do Funchal, sem esquecer de tirar mais umas fotografias: do navio para a Cidade que parece um “anfiteatro” e do Funchal a apontar a máquina para o *Creoula* que, iluminado, fica ainda é esplendoroso.

NTM CREOULA - 3 Setembro de 2003 (6º dia de viagem)

Hoje, como habitualmente, limpou-se o navio e, de seguida, envergaram-se as t-shirts das Empresas que estiveram ligadas ao primeiro “projecto” da viagem, o polo da Empresa City Desck que patrocinou a presente viagem e tiraram-se fotografias tendo o *Creoula* como “fundo”.

Na parte da tarde estava programado um “Tour”, patrocinado pela Câmara Municipal do Funchal, conseguido pelos contactos de um sócio da AORN que reside na Madeira. Este “Tour” compreendeu uma subida no teleférico, uma visita ao Jardim Botânico e lanche nas piscinas do Lido, com direito a banhos.

O teleférico proporcionou uma vista fabulosa sobre o Funchal, pese embora o facto de estar bom tempo quando iniciámos a subida e de estar a chover no cimo do monte. A visita ao Jardim Botânico também foi bastante apreciada, começando com um pequeno “briefing” à entrada, seguindo-se uma visita guiada e terminando com uma apresentação numa sala do Museu.

O autocarro cedido para estas visitas transportou os jovens para as piscinas do Lido, onde foi servido um lanche, e todos tiveram oportunidade de ir a banhos na piscina ou no mar.

À noite, última no Funchal, foi marcado um jantar de grupo, num restaurante de amigos de um instruendo. A espetada foi o prato preferido, regada com sangria e

um televisor ao fundo para ver o FCP vs SCP. Terminado o jantar e o futebol era chegado o momento de escolher o local para “abanar o capacete”, tendo nesta noite os directores de treino concedido mais uma hora aos menores (regresso ao navio à 01:00).

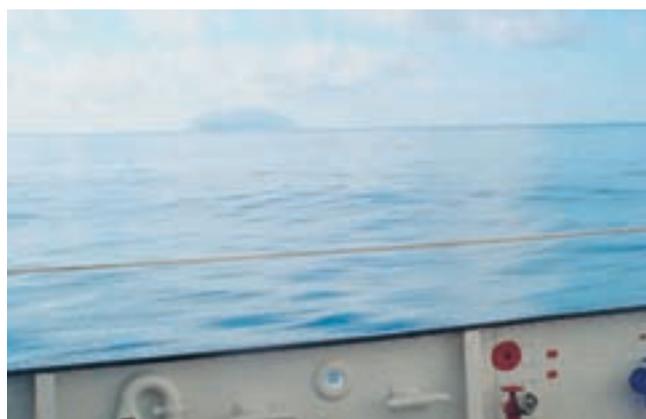
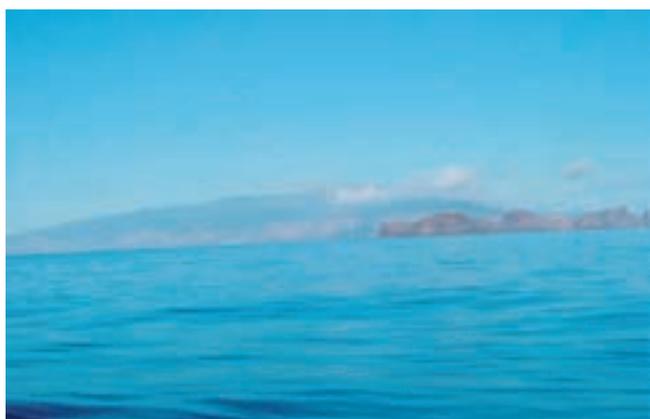
NTM CREOULA - 4 Setembro 2003 (7º dia de viagem)

A alvorada foi às 06:00, altura em que chegaram os últimos “filhos da noite” ao navio.

Às 07:00, conforme planeado, o navio largou em direcção a Porto Santo. Na formatura “em linha” a estibordo, muitos dormiam em pé enquanto o navio se afastava do porto Funchal.

A bordo, os chefes de grupo eram “brifados” sobre a forma como se procederia ao desembarque nas embarcações para a praia de Porto Santo.

Cerca das 14:00, estávamos ao largo de Porto Santo, com uma vista magnífica sobre a Ilha e um extenso areal a deixar todos ansiosos por desembarcar e ir a





banhos. Em grupos de seis, às 14:30, começaram a desembarcar no “Cais Velho”.

Chegados à Ilha, a sua beleza fascinou todos sem excepção e muitos optaram por fazer um pequeno passeio antes de ir para a praia.

Na praia, aproveitava-se para tirar mais umas fotos, incluindo do *Creoula* que estava mesmo em frente, a aguardar pelo reembarque. A praia tinha uma areia fina e limpa e a temperatura da água estimulava a permanência neste local até ao último segundo em terra firme.

Na esplanada, bebeu-se uma imperial e na areia “trabalhava-se para o bronze” ou apreciava-se uma escultura feita por uma das raparigas embarcadas. A escultura estava de tal modo bem feita que atraiu a atenção dos banhistas na zona, que olhavam e pediam para tirar fotografias.

Muito rapidamente passou a tarde e, regressados ao navio, pouco tempo depois levantou ferro em direcção a Lisboa. Segundo as informações que circulavam, não nos esperava bom tempo, mas o moral era elevado e todos já se sentiam verdadeiros “lobos do mar”.

Antes que os telemóveis ficassem de no-

vo “mudos” era tempo de mais uma chamada para a família ou namorado(a), que queria estar ao corrente dos acontecimentos a bordo.

O *Creoula* não era seguramente o “Barco do Amor”, mas alguns jovens que aqui se tinham conhecido, fizeram algumas amizades “mais íntimas” e procuravam os lugares mais românticos para namoriscar.

O balanço voltou em força e a sensação de enjoo regressou a alguns dos jovens, tornando a noite longa e agitada.

NTM CREOULA - 5 Setembro de 2003 (8º dia de viagem)

Os horários do navio a navegar eram escrupulosamente cumpridos e os grupos, novamente integrados no sistema de quartos, rendiam normalmente.

Passou-se o dia a navegar e a balançar, sendo de registar o aparecimento de duas tartarugas gigantes a bombordo.

A jornalista do Expresso, que embarcou com os instruendos para realizar uma reportagem sobre a viagem, foi entrevistando alguns jovens e acompanhou-os no desempenho das diferentes tarefas a bordo e nos

programas realizados na Madeira.

Cerca das 22:00, ouviu-se o toque para faina geral de mastros. Os instruendos compareceram rapidamente nos mastros atribuídos, de luvas calçadas, prontos para içar o pano. Terminada a tarefa “volta à faina” e todos foram descansar, com excepção do grupo de serviço.

Durante a madrugada, face às condições meteorológicas, foi necessário recolher o pano, tendo o grupo de serviço efectuado a operação sem qualquer dificuldade.

NTM CREOULA - 6 de Setembro de 2003 (9º dia de viagem)

Mais um dia a navegar, onde o azul predominava, as vagas e o vento não permitiam velocidade superior a cinco nós. Praticamente hora a hora instruendos passavam pela zona da Ponte para perguntar qual a previsão de chegada a Lisboa.

Face à distância e velocidade do momento, as previsões de chegada apontavam para as 14:00/15:00 de segunda feira.

Os instruendos rodavam pelos diferentes serviços, durante o quarto. Fazia-se de tudo: rancheiro (descascar batata, lavar ta-





chos, etc.); serviço à casa das máquinas, serviço ao leme, serviço de ELA, adjunto do contra-mestre e adjunto do oficial de quarto.

Todos os elementos da guarnição, explicavam detalhadamente as tarefas a executar, nomeadamente, os oficiais de quarto que, com grande sentido pedagógico, procuravam ensinar/esclarecer os instruendos sobre todas as questões de navegação e respectivos instrumentos de ajuda.

NTM CREOULA - 7 de Setembro de 2003

(10º dia de viagem)

Este dia viveu-se com mais alegria pois, apesar do cansaço, Lisboa estava apenas a mais um dia de viagem e algumas horas.

A meio da tarde, os directores de treino proporcionaram uma aula de ginástica aos interessados a meio navio.

Por ser a última noite, houve festa a bordo com momentos de grande divertimento e expressão artística no “karaoke” instalado no refeitório.

Cerca da meia noite, para que todos descansassem, terminou o “karaoke”, ficando muitos inconformados com tal medida. Alguns dos mais jovens, (provavelmente) por não estarem habituados a beber, procuravam desenfreadamente o WC, a fim de libertarem o estômago do “mix” que haviam bebido.

NTM CREOULA - 8 Setembro de 2003

(11º dia de viagem)

Quando se ouviu a alvorada, muitos não se tinham deitado, ficando toda a noite a “contar histórias” da viagem ou outras da vivência académica ou simplesmente na “ressaca”. Ainda madrugada, já se

avistavam os primeiros sinais de terra, com alguns faróis a piscar na escuridão.

Ao nascer do dia, avistava-se a silhueta da serra de Sintra e todos vinham para o convés “confirmar” que a viagem estava a chegar ao fim.

Depois de muitas horas de navegação, todos estavam satisfeitos com a experiência por que tinham passado e compravam os artigos do navio para levar como recordação.

A tripulação com o uniforme de cerimónia (branco) e os instruendos com o polo *Creoula*/City Desk e calça de ganga, preparavam-se para chegar à BNL.

O Comando do navio estabeleceu os contactos para que os rebocadores estivessem prontos para ajudar o *Creoula* a atracar.

Os instruendos trocavam os endereços (telefone, telemóvel, e-mail) e combinavam novos encontros, ficando desde logo agendado um quando o *Creoula* se deslocasse à Figueira da Foz, por altura do Encontro Nacional da Reserva Naval.

Pela última vez na viagem, formaram alinhados a estibordo e olhavam na direcção do cais para verificar quem os aguardaria na chegada.

No cais, alguns familiares corriam de máquina fotográfica/vídeo na mão, para conseguir o melhor plano, trocando-se adeus entre o navio e o cais.

Depois do navio atracado, o Dr. Marques Pinto entrou a bordo e assistiu à entrega dos “diplomas de embarque” a todos os elementos que embarcaram, incluindo a jornalista do Expresso.

O Comandante usou da palavra para agradecer o empenho e a forma como

todos se enquadraram na tarefas da vida a bordo durante a viagem, contribuindo para o sucesso da mesma.

Os instruendos, pela mão dos directores de treino, entregaram um presente ao comandante em nome de todos eles (AORN).

Seguiram-se as despedidas, com alguma emoção, e todos pegaram na bagagem deixando o *Creoula* com saudade.

O sentimento era comum a todos: o embarque e as experiências a bordo tinham



sido extremamente positivas, neste veleiro antigo bacalhoeiro e agora com a nobre missão de Navio de Treino de Mar.

José Carlos Guerreiro
Director de Treino



Nota de agradecimento

A AORN agradece reconhecida o apoio que lhe foi dado a propósito das viagens de treino de mar no NTM Creoula, pelas seguintes entidades e empresas:

Marinha de Guerra Portuguesa

Portugal Telecom

City Desk – Computer Systems

Montepio Geral

Fundação Luso Americana para o Desenvolvimento

IDEPA – Indústria de Passamanarias

Soporcel

Frindus

Eu acredito

que as grandes vitórias
são conquistadas dia-a-dia.



Conta
BPN
2 e Meio

A conta que lhe garante uma taxa líquida de 2,5%* durante dois anos e meio.

Com um montante mínimo de subscrição de €5.000,00, a possibilidade de pagamento de juros com periodicidade mensal, trimestral, semestral ou no vencimento e uma taxa líquida garantida de 2,5%* durante dois anos e meio, a **Conta BPN 2 e Meio** oferece-lhe excelentes condições para rentabilizar o seu dinheiro e ficar sempre a ganhar.

*TAEI para montantes iguais ou superiores a €10.000,00 e se o pagamento de juros ocorrer apenas no vencimento, que corresponde a uma TANB de 3,125%. Esta informação não dispensa a consulta do Preçário BPN. Para mais informações consulte uma Agência BPN.

Se não acredita, fale connosco.

 **BPN** BANCO PORTUGUÊS DE NEGÓCIOS
Valores que distinguem

www.bpn.pt

Linha **BPN** 808 22 44 44

AQUI VOU
SER FELIZ

Diga-nos qual é a casa onde quer viver, o Millennium bcp dá-lhe o Crédito Habitação que o fará feliz.

As melhores taxas do mercado. A decisão mais rápida. Vantagens especiais para jovens. Simule já o seu caso. Adaptamo-nos a todas as situações. Nas 1065 sucursais Millennium bcp ou em www.millenniumbcp.pt. Esta é a sua casa.

Millennium
bcp

A vida inspira-nos