

Academia de Marinha

Rogério d'Oliveira

in memoriam

Lisboa – 2022

Academia de Marinha

Rogério d'Oliveira

in memoriam

Lisboa – 2022



Rogério d'Oliveira
Contra-almirante
(1921-2021)

ROGÉRIO D'OLIVEIRA

in memoriam

O Contra-almirante Rogério d'Oliveira foi autor de uma obra marcante como projetista de navios emblemáticos, não só da Armada, mas também da Marinha Mercante Nacional. Para além de uma brilhante carreira como oficial de Marinha e arquiteto naval, foi também um destacado professor, tanto na Escola Naval como no Instituto Superior Técnico, e académico, destacando-se a presidência da Academia de Marinha entre os anos de 1986 e 2004.

Por este relevo, e pelo facto de 2021 ser o ano em que cumpriria 100 anos de vida, a Academia de Marinha e o Museu de Marinha realizaram uma Sessão Conjunta Comemorativa desta efeméride, fazendo coincidir a data de realização com a sua data de aniversário, 15 de outubro.

A sessão consistiu na apresentação das várias facetas da sua carreira, cabendo a Abertura ao Diretor do Museu de Marinha, Comodoro José Croca Favinha. A primeira comunicação, proferida pelo Contra-almirante António Balcão Reis, foi dedicada à Vida e Obra do homenageado. Seguiu-se a comunicação, da responsabilidade do Luís Miguel Correia, que focou a obra de Rogério d'Oliveira como Arquiteto Naval na sua vertente civil, onde dirigiu a construção de vários navios para as marinhas de comércio e de pesca portuguesas. Depois, a família do Contra-almirante fez-se ouvir pela voz da sua neta, Dr.^a Margarida Geral d'Oliveira Moreira Campos, que nos falou de Rogério d'Oliveira no seu papel de pai e avô. Por último, o Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, destacou, nas suas palavras, a vida do Contra-almirante Rogério d'Oliveira como presidente da Academia de Marinha, instituição onde deixou uma marca profunda através da renovação das instalações e da introdução de novas iniciativas como a Bienal de Arte, os Simpósios de História Marítima e o grande projeto da História da Marinha Portuguesa.

**CENTENÁRIO DO NASCIMENTO
DO CALM ROGÉRIO D'OLIVEIRA**

SESSÃO CULTURAL – 15 DE OUTUBRO DE 2021

PALAVRAS PROFERIDAS PELO DIRECTOR DO MUSEU DE MARINHA

José Croca Favinha
Comodoro

Excelentíssimo Senhor Almirante Chefe do Estado-maior da Armada,
Agradeço ao Senhor Almirante a presença nesta sessão cultural que
muito contribui para a sua dignificação;
Excelentíssimo Senhor Almirante Vidal Abreu, Presidente da Academia de
Marinha, a quem agradeço ter acedido a realizar esta sessão conjunta;
Excelentíssimo Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado Maior da Armada
Excelentíssimo Senhor Contra-Almirante Diretor da Comissão Cultural
de Marinha,
Senhores Almirantes,
Senhores conferencistas,
Família do Senhor Almirante Rogério de Oliveira,
Caros convidados,
Minhas Senhoras e Meus Senhores,

Bem-vindos ao Museu de Marinha e ao Pavilhão das Galeotas.

O Museu tem como vocação, contribuir para o desenvolvimento da vertente cultural da Marinha Portuguesa e atuar como instrumento de divulgação da história e cultura portuguesas, contribuindo para o fortalecimento da identidade marítima do povo português.

Cumpre-lhe, entre outras tarefas, desenvolver um programa de exposições temporárias que se enquadrem na sua vocação.

Sob proposta do Chefe de Departamento de Museologia, o Museu incluiu na sua programação a realização da exposição temporária que hoje vamos inaugurar, sobre o centenário do nascimento do Contra-almirante Rogério de Oliveira, tendo feito essa proposta á CCM e AM em princípios de novembro de 2020, por se nos afigurar muito relevante para a nossa memória coletiva uma merecida homenagem a um dos maiores vultos da Marinha e da maritimidade nacional dos tempos mais recentes. Sublinho que o Museu só avançou para esta iniciativa após obter o consentimento do senhor Almirante Rogério de Oliveira, através de uma conversa

telefônica que eu tive o senhor Almirante, e da concordância da sua filha a Dra. Margarida Geral d'Oliveira, que serviu de ligação com a família.

Esta proposta mereceu a aprovação da Academia de Marinha desenvolvendo-se sob a forma de uma iniciativa conjunta entre a Academia e o Museu, de uma conferência e exposição temporária. Tínhamos a expectativa de hoje poder igualmente proceder ao lançamento de um livro sobre as realizações do Almirante Rogério de Oliveira, mas não foi possível tê-lo pronto em tempo pelo que ficará para uma próxima oportunidade.

Infelizmente o Senhor Almirante Rogério e Oliveira já não se encontra entre nós, mas tenho a certeza que muito apreciaria esta homenagem que hoje lhe estamos a prestar.

Nesta conferência teremos a felicidade de dispor de conferencistas que privaram com o Almirante Rogério de Oliveira, do testemunho da família e do senhor Almirante Presidente da Academia de Marinha que nos irão proporcionar uma visão muito completa do homem, militar, engenheiro construtor naval, investigador e académico que foi o Contra-almirante Rogério de Oliveira. A exposição temporária exhibe testemunhos da sua vida e da sua obra para que se fique a conhecer com mais detalhe a sua brilhante carreira e o seu impacto na construção naval nacional, militar e civil. Certamente que ainda muito ficará por dizer sobre uma vida tão rica e multifacetada e esta sessão e exposição será apenas uma primeira abordagem á sua obra, que por certo será objeto de ulteriores análises.

Relembro os muito importantes e exigentes cargos exercidos pelo almirante Rogério de Oliveira, de Diretor da Inspeção de Construção Naval e de Engenheiro-Chefe de programas de construção naval que foram desempenhados com extraordinária proficiência e empenho, marcando a Marinha de Guerra Portuguesa no século XX.

Oficial dotado de notáveis qualidades intelectuais, com apurado espírito crítico e firme nos seus propósitos, liderou de forma assertiva e competente as equipas e os órgãos na sua dependência, que contribuíram decisivamente para a modernização da Armada Portuguesa, através de uma ação determinante no desenvolvimento de projetos de construção de navios, de que são exemplo as fragatas da classe “Almirante Pereira da Silva” e as corvetas das classes “João Coutinho” e “Baptista d’Andrade”, estas últimas classes de navios de projeto totalmente seu.

Pessoalmente tive o privilégio de ter o primeiro cargo de oficial no NRP João Roby, de que fui também Comandante, e pude comprovar a qualidade das corvetas

da marinha por si projetadas, e que ainda se mantém ao serviço, ao fim de 50 anos de missões cumpridas com sucesso.

São de referir, ainda, os seus projetos para a Companhia Nacional de Navegação, através da construção de navios passageiros, sendo os mais emblemáticos o Príncipe Perfeito e o Funchal, que serão abordados em detalhe por outros conferencistas.

Para além disso, no exercício da sua profissão como engenheiro naval foi consultor de inúmeras entidades e empresas, de que se destacam, em Portugal, a Empresa Insulana de Navegação, a Companhia Nacional de Navegação, a Mutualista Açoreana, e no estrangeiro a Thyssen Group e a German Submarine Consortium.

O Contra-almirante Rogério d'Oliveira também se distinguiu no desempenho de professor, entre outras instituições, na Escola Naval e no Instituto Superior Técnico, enquanto dava o seu contributo para alicerçar o Colégio de Engenharia Naval na Ordem dos Engenheiros. Teve, justamente, um papel importante na Engenharia Naval Portuguesa na segunda metade do século XX, como um dos seus agentes mais dinâmicos.

Versátil no trabalho com vários materiais e em vários tipos de navio, de guerra, mercantes ou de passageiros, foi um estudioso dos navios, da sua História e das técnicas de construção naval, e exerceu com distinção, durante dezoito anos, o cargo de Presidente da Academia de Marinha, contribuindo para o seu prestígio nacional e internacional.

O Almirante Rogério d'Oliveira é, portanto, uma personalidade notável da Marinha e do país, merecedora da justa homenagem que hoje lhe prestamos.

Tenho dito.

RECORDANDO EM JEITO DE HOMENAGEM
Contra-almirante (CALM) Engenheiro Construtor Naval (ECN)
Rogério d’Oliveira.

António Balcão Reis
Contra-Almirante ECN (REF)

Introdução

Convidado a recordar a figura do Almirante Engenheiro Construtor Naval (ECN) Rogério d’Oliveira, foi com gosto que aceitei a incumbência. Sobrepondo-se à recordação do professor, que desde os tempos da Escola Naval (EN) me ensinou, como a tantos outros camaradas, a par da ciência que os livros transmitem, a ciência maior de ser estimado e respeitado, do chefe indiscutível, que se impunha pelo exemplo, do mestre de vida e do saber, senti de forma muito pessoal que tinha perdido um amigo, que em momentos difíceis, me sustentou com generosas palavras de ânimo e conforto e com gestos concretos de apoio, impossíveis de esquecer. Recordando o meu estatuto de aluno, discípulo e seu grande admirador não havia como fugir da responsabilidade que me endossavam. E aceitei, talvez não consciente da dificuldade em retratar tão multifacetada e riquíssima personalidade e da difícil tarefa de resistir ao apelo de repetidos e justos encómios.

Para a elaboração deste texto apoiei-me em vários apontamentos e no *Curriculum vitae* (CV) redigido pelo próprio Almirante Rogério d’Oliveira, a que amavelmente me deu acesso a sua filha Dr.^a Margarida Geral d’Oliveira, que mais de perto o acompanhou nos últimos tempos e nos últimos momentos, e que sempre se lhe refere, com uma mistura de muito carinho, admiração e saudade.

A sua vida, longa e intensa, não cabe num texto formal e necessariamente limitado de um CV. A figura ímpar de engenheiro, de militar e marinheiro, e de Homem, do Almirante Rogério d’Oliveira, em muito extravasa aquilo que um CV poderia registar. Juntando anotações de circunstância e informações complementares fiz por dar vida à segura objectiva própria de um CV.

Nascido a 15 de Outubro de 1921 em Soure, Coimbra, o Almirante Engenheiro Rogério Silva Duarte Geral D’Oliveira deixou-nos na madrugada do passado dia 7 de Janeiro de 2021.

Vivíamos então na entusiasmada expectativa do seu próximo aniversário e da homenagem que lhe estava reservada, e já em avançada preparação. Em 15 de Outubro de 2021 teria completado um século de vida. Cem anos de uma invulgar riqueza, em todas as muitas áreas em que trabalhou, conservando até ao fim uma lucidez, capacidade técnica e plenitude intelectual que a todos impressionava e comprazia.

Do Mar e da Engenharia, amores precoces, a uma excepcional caminhada escolar

Por “Nota autobiográfica”, incluída numa colectânea de apontamentos que intitulou “Singularidades; Curiosidades”, ficamos a conhecer que “desde os 10 anos de idade, com a entrada no liceu, foi fascinado pelo mar e pelos navios. Este interesse foi reforçado durante todo o período liceal (anos 30) pela chegada ao Tejo dos novos navios da Armada (avisos, contratorpedeiros e submarinos) do programa naval “Magalhães Correia”, como ficou conhecido, e pela publicidade e entusiasmo popular que lhe foram associados”.

Frequentou o curso geral do liceu (letras e ciências) no Liceu Passos Manuel que concluiu em 1939, com elevada média, com um 19 a Matemática e outro 19 a Física.

A terminar o liceu, e com o gosto pela engenharia e pelos navios, em momento feliz, alguém lhe terá dito haver na Marinha a possibilidade de trabalhar em engenharia.

Passou assim a ter como objectivo ingressar na Escola Naval e para tal decidiu-se a frequentar na Faculdade de Ciências de Lisboa, os Preparatórios Militares, que davam pelo nome de Armas Gerais, que terminou com elevada classificação.

O gosto de enfrentar desafios, maiores ou menores, foi uma sua marca, que cedo se começou a manifestar. O Dr. Xavier de Brito, no opúsculo “Contra-Almirante Rogério d’Oliveira. Uma vida ao Serviço da Marinha” conta-nos uma história passada com o Professor Amorim Ferreira, na Faculdade de Ciências, nos Preparatórios Militares.

“Não era fácil o Professor de Física, Amorim Ferreira – futuro 1.º diretor do Instituto de Meteorologia – muito rigoroso afixava dias antes alguns pontos sobre os quais os alunos prestariam provas. No dia do exame o Professor pergunta: – Rogério d’Oliveira que ponto escolheu? Senhor Professor não escolhi nenhum porque estudei toda a matéria – Estupefacção geral – Bem, responde o Mestre – vou eu escolher as perguntas. Resultado final – Rogério d’Oliveira sai 1.º do Curso.”

A entrada na Escola Naval foi algo atribulada. O pouco peso do seu corpo seco e robusto, com que sempre o conhecemos, atirava o índice de Pignet (altura em cm – (peso em kg + circunferência do peito em cm)) para valores abaixo do estabelecido.

O jovem candidato tinha consciência da situação e determinado em ultrapassar a dificuldade, conforme me contou numa das simpáticas conversas que me concedeu, decidiu ingerir quanta água lhe foi possível, para aumentar o peso, e assim cumprir o inoportuno índice. A água forçadamente ingerida terá dado alguma ajuda ao júri na difícil tarefa de aprovar o candidato, mas não terá sido suficiente, como nos atesta o Dr. Xavier de Brito, no opúsculo já citado, em que se completa a narrativa da aventureira candidatura.

“Rogério d’Oliveira, magríssimo, não atinge de modo algum o mínimo peso da tabela. Logo intervém o 1.º Comandante da Escola Naval – Guerreiro de Brito – que virá a ser Chefe do Estado-Maior da Armada – e que interpela o Dr. Galvão Rocha: meu caro doutor estou informado que o jovem Rogério d’Oliveira é um cérebro privilegiado do qual a Marinha não irá prescindir, a balança deve estar errada, além de que todos engordam logo no primeiro ano aqui dentro.”

E assim ingressou na Escola Naval em 1940, como cadete da classe de marinha no curso que teve como patrono “O Restaurador – D. João IV”. Foi um curso que se destacou na Escola Naval pelo nível dos seus jovens cadetes, formando oficiais que foram referências na nossa Armada e mesmo a nível nacional, sendo de citar, entre outros, Soeiro de Brito, Serra Brandão e Silva Horta. Assume por isso maior significado o facto de ter sido o aluno mais classificado do seu curso, do primeiro ao último ano.

Foi-lhe atribuído o prémio “João Fiel Stockler”, ainda hoje em vigor, destinado a premiar o aluno com melhor classificação no final do 1.º ano, à data o único prémio de mérito académico. Se outros houvesse, muito provavelmente também os teria conquistado.

Terminada a EN, enquanto oficial da classe de marinha, ao longo de 1944/45, foi oficial de guarnição de vários navios e oficial imediato no NRP “Zaire”.

Em 1945 foi o primeiro classificado no concurso para o curso de Engenharia Naval do Almirantado Britânico, no Royal Naval College (RNC), Greenwich, que frequentou de 1946 a 1949. Obteve a mais elevada classificação ali conferida: “First Class Certificate”. Recebeu ainda um certificado especial, atestando ser o primeiro aluno estrangeiro, a que foi atribuída essa distinção, depois do famoso engenheiro naval David W. Taylor, figura maior da engenharia naval, mundialmente célebre pelos seus trabalhos sobre resistência e propulsão de navios, patrono

do Tanque de Ensaio Hidrodinâmicos, David Taylor, de Washington. Poder ser comparado a David Taylor, identificado no já citado opúsculo do Dr. Xavier de Brito com uma brevíssima nota biográfica, que os mais curiosos poderão compulsar, é por si só o reconhecimento de uma carreira académica excepcional, que viria a ter confirmação ao longo da sua extraordinária carreira profissional.

Talvez porque achasse que a licenciatura em engenharia naval não lhe ocupava suficientemente o tempo ou porque não lhe esgotava o seu desejo de alargar o horizonte de conhecimentos, característica que o acompanhou em toda a sua vida, frequentou, em simultâneo, Engenharia Civil, como aluno externo, no Imperial College, Universidade de Londres (UL), que terminou com distinção.

Desta acumulação de estudos resultaram concentrações de trabalhos e exames que colocaram à prova as capacidades de trabalho e planeamento do jovem estudante. Por exemplo, conforme notas deixadas pelo próprio, no mês de Julho de 1949, mesmo com o entendimento conseguido entre o RNC e a UL, “sobre o calendário de exames”, realizou “um total de 19 exames em 3 semanas, primeiros 8 exames no Imperial College (UL) na 1.^a semana à razão de 2 por dia; e 11 exames no RNC, Greenwich, nas duas semanas seguintes, à razão de um por dia.” E lembrar-me eu dos nossos clamores na EN, quando numa mesma semana “nos obrigavam” a duas repetições, que em termos simplificados podemos considerar equivalentes, a exames de frequências ...

Da classe de marinha à classe de engenheiros construtores navais

Regressado a Portugal em 1950, foi abatido ao seu quadro de origem, a classe de marinha, e ingressou no quadro dos engenheiros construtores navais (ECN), onde teve uma carreira fulgurante, mercê do seu reconhecido mérito e de um anormal vazio ocorrido nesse quadro de oficiais. Durante largos anos não tinha havido o regular preenchimento do quadro da classe dos ECN, do que resultou que ao entrar para o seu novo quadro, haver uma diferença de mais de 19 anos, quase 20, para o oficial imediatamente acima na escala de antiguidades, que ingressara na Escola Naval em data em que o Eng. Rogério d’Oliveira ainda não era nascido.

Como regista nos seus apontamentos, a situação propiciava picardias, chamemos-lhe assim, para não ofender a hierarquia, de que entre várias, que poderiam ser citadas, transcrevo uma registada pelo próprio Almirante, em que usa, por razões não identificadas, a 3.^a pessoa e não a 1.^a, como seria de esperar.

“Após 2 anos no posto de 2.^o tenente ECN foi obrigado, como condição de promoção ao posto imediato, a cumprir um tirocínio de embarque de alguns

meses, durante o qual foi coagido a desempenhar funções inerentes ao seu quadro de origem, a classe de marinha” facto que, de tão absurdo, não há notícia de ter sido aplicado a nenhum outro oficial. E foi-lhe entregue “o encargo de oficial A/S e até o de praça de comunicações, este para safar a situação embaraçosa de não haver praças com o domínio da língua inglesa”, essencial em manobras navais, no caso, com a marinha inglesa, em Gibraltar. Curiosa a sua avaliação final da situação; “Acabou por ser agradável dado o excelente ambiente a bordo do navio.”

De 1950 a 1955 foi sucessivamente engenheiro na Inspeção de Construção Naval, no Arsenal do Alfeite e na Direcção da Marinha Mercante (então ainda parte da Marinha). Nesta última procedeu à integração em direito interno da Convenção SOLAS 1948, que viria a introduzir numerosos novos requisitos nos navios e a alterar em grande profundidade os conceitos de segurança no mar. Trabalho exigente e de grande responsabilidade, realizado com elevada competência.

Picardias à parte, foi sendo sucessivamente promovido, após cumprir os tempos mínimos de permanência em cada posto. Em 1966 foi promovido a contra-almirante, então com a designação de comodoro, posto máximo do seu quadro, com a idade de 44 anos. Mais do que a extrema e ímpar juventude da promoção, fruto das referidas circunstâncias excepcionais, é motivo de apreço a forma exemplar como assumiu essa singularidade e viveu a situação incómoda de ser muito mais jovem que os seus pares de igual ou menor graduação. Só o reconhecido valor das suas intervenções e da sua actuação permitiu vencer o desconforto do desfasamento de idades, conseguindo ser naturalmente aceite pelos seus camaradas aos quais se impôs, numa convivência que mesmo assim nem sempre terá sido pacífica, chegando mesmo a sentir um ambiente de hostilidade por parte “de alguns superiores hierárquicos a quem, por motivos insondáveis, desagradou” a sua rápida subida de vários degraus de antiguidade.

Uma oportuna ponderação, uma certa fleuma e um humor ajustado à singularidade das circunstâncias, eram usados como arma de defesa, que podia incluir alguma irreverência, sempre contida nos limites do decoro militar e do bem viver e conviver.

Por mero acaso vivi uma situação banal, que penso que se tenha repetido várias vezes. Um oficial com mais uns anitos de vida, mas mais moderno, sem se aperceber da situação, embora certamente conhecedor da “acidental” maior antiguidade do Almirante, a quem como tal deveria ter dado passagem, passou à frente, desembaraçado e decidido. Tranquilo, com um ligeiríssimo sorriso quase traquinas, à minha leve referência ao desvio do cumprimento da ordenança, sentenciou, “deixe-os passar, deixe-os passar, que eles depois ultrapassam-nos”.

Não era difícil prever a ultrapassagem, porque o Engenheiro Rogério d'Oliveira atingira o topo da sua carreira militar, contra-almirante, e de pouco lhe serviriam os seus serviços e méritos, que a mais não podia aspirar. A rígida e conservadora estrutura naval reservava e reserva, para a classe de marinha, o acesso aos postos superiores da hierarquia, vedados às classes “auxiliares”, designadamente às engenharias...

De uma docência atribulada a sucessivas nomeações em acumulação

De 1954 a 1961 foi professor na EN, na sequência de concurso formal de acesso ao lugar de professor, leccionando as cadeiras de Arquitectura Naval e em simultâneo as cadeiras de Resistência de Materiais e Metalurgia do curriculum da EN, sendo ainda responsável por estas últimas matérias do curso de especialização de artilharia para oficiais, na Escola de Artilharia Naval.

Foi na EN, ainda cadete, que recebi do Almirante Rogério d'Oliveira, a par de muitos outros camaradas, as primeiras lições escolares e ensinamentos para a vida, que se foram consolidando com o passar do tempo e que marcaram gerações que nunca mais esqueceram o seu mestre. Ainda hoje recordo as suas lições que se distinguiam pela clareza e rigor com que desenvolvia a apresentação das matérias.

Felizes os que o tiveram como mestre.

No julgamento do CALM ECN Gonçalves de Brito, “o livro de apontamentos da cadeira de Arquitectura Naval (Elementos de Arquitectura Naval – volume 1, Escola Naval, 1964) da autoria do Almirante RO a par dos diversos apontamentos do Engenheiro Vila Real (para as cadeiras de Termodinâmica e Máquinas) distinguem-se de todas as outras “sebentas” que existiam (quando existiam), pelo cuidado editorial e pela clareza, profundidade e adequabilidade do texto. O livro de Arq. Naval ainda hoje é um livro de referência para mim”. Curiosamente coincido com o Engenheiro Gonçalves de Brito em confessar que ainda hoje uso estes apontamentos como referência, e já assisti a manifestações públicas de outros técnicos e engenheiros navais no mesmo sentido.

A este propósito, ao ter referido em certa ocasião ao Almirante Rogério d'Oliveira, que continuava a usar o seu livro de Arquitectura Naval, inclusive quando tinha dúvidas ou queria esclarecer conceitos, aconselhou-me a procurar referências mais desenvolvidas e sólidas, já que aquele era um texto elementar, orientado e redigido com objectivos didácticos e como tal com naturais limitações. Referências mais desenvolvidas será sem dúvida fácil encontrar, mas mais sólidas, duvido.

Não creio errar se disser que uma das maiores satisfações do Almirante Engenheiro era a docência.

Deixando para mais adiante outros aspectos da sua dedicação ao ensino, passo a citar o assalto do enunciado de um seu ponto/repetição de arquitectura naval. Só recentemente vim a conhecer todo o impacte causado pelo dito caso e a saber que foi tema recorrente de conversa em família. A referência que faço a este incidente não é nem circunstancial nem inocente. Além de conhecer o incidente por ser cadete na EN, ao tempo do ocorrido, e toda a Escola soube do “audacioso e nefando assalto”, conheci-o directamente narrado pelo “Professor assaltado” e é da postura e reacção do Professor que me apraz falar.

O que incomodou o Professor não foi o ter de fazer outro enunciado, nem o de ter ou não de participar o ocorrido, que teria que ser tratado com mão férrea, nem de não conseguir identificar o assaltante e o “modus faciendi”. O que incomodava o Professor era a quebra de confiança naqueles jovens, que ele tanto apreciava e que julgava incapazes de semelhante falta. Era isso que o amargurava. O resto tinha remédio rápido. Passados mais de 50 anos sobre o evento, quando me recordava a indigna garotice, era ainda este o amargo que perdurava, que nem o passar de tantos anos tinha conseguido apagar. Era este o Professor, o Mestre, o Amigo.

Em 1960, no pleno exercício do cúmulo de funções docentes, atrás referidas, “e quando se empenhava em editar as suas lições em livros através do recém-criado Serviço de Publicações Escolares” foi-lhe entregue, em nova acumulação, a honrosa chefia do programa de construção das fragatas “Almirante Pereira da Silva”, já em curso na Inspeção de Construção Naval (ICN). Esta nomeação, muito pouco canónica, ignorava os pressupostos e “direitos” do concurso para a EN, sobrecarregando o nomeado para além dos limites aceitáveis. O Almirante, com a frontalidade que sempre o distinguiu, bem manifestou oposição à honrosa nomeação, mas de nada lhe valeu, ao ser tida como “do superior interesse do serviço e até dever ser considerada escolha lisonjeira”.

O lugar de Professor, adquirido em concurso, permitia uma liberdade de movimentos, de horários e até de ausências, que muito interessavam ao jovem engenheiro, que nessa base tinha assumido um sem número de tarefas no âmbito da sua actividade privada de profissional liberal, que com este acumular de funções, eram imprevisível e subitamente postas em causa.

A extraordinária capacidade de trabalho do Almirante RO, contrariamente ao que terão suposto os seus insensíveis chefes, afinal não era infinita, e passados 6 meses sobre a nomeação foi o próprio a pedir a “exoneração dos cargos de professor”.

Ciente da situação que lhe tinha sido criada, vendo-lhe ignorado e negado o estatuto próprio de docente, sobrecarregado com sucessivas nomeações, em

regime de acumulação, ornadas com a classificação de “honrosas e lisonjeiras”, e assoberbado por uma impressionante carteira de projectos, assumidos na sua actividade privada, sentiu a imperiosa necessidade de pedir a exoneração de professor da Escola Naval, interrompendo a sua prestimosa e acarinhada actividade de docência.

Não resisto a uma longa transcrição dos escritos do Almirante, em que mais uma vez usou a 3.^a pessoa, que nos permite conhecer de fonte segura, o imenso rol de tarefas e responsabilidades em que estava envolvido.

“Na 2.^a metade da década de 1950, confiante na estabilidade e liberdade que a situação de professor lhe conferia por toda a década de 1960, assumiu compromissos de alguma grandeza no âmbito de concepção e fiscalização de construção de navios, no exercício livre da profissão de engenheiro, actividade perfeitamente compatível com a sua situação na Marinha.

Em 1961, além de vários trabalhos de consultoria, tinha a seu cargo a fiscalização da construção em curso dos seguintes navios: o paquete “Príncipe Perfeito” para a CNN, em fim de construção no estaleiro de Swan Hunter, em Newcastle, Inglaterra; o paquete “Funchal” para a EIN, em fase aguda de aprestamento e provas, no estaleiro de Skibsværft og Maskinbyggeri A/S em Helsingor, Dinamarca; o navio de passageiros “Ponta Delgada” de cabotagem nos Açores, para a EIN, também em fase de aprestamento no estaleiro da Navalís, ex-CUF, em Lisboa; o navio de carga “Beira”, para a CNN, no início de construção nos estaleiros de Amesterdam Drydock Co, em Amesterdam, Holanda; o rebocador de alto mar “Monte Crasto” para a APDL, em construção nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Dos três primeiros navios, todos a serem entregues em 1961, o “Funchal” era o mais crítico pois encontrava-se na fase fabril e febril de aprestamento e provas sectoriais num apertado prazo de entrega, o que obrigava o signatário (o Almirante RO) a frequentes deslocações a Helsingor, e de caminho breves paragens em Amesterdam e Newcastle, deslocações essas então dificultadas pelas suas novas obrigações oficiais. Valeu-lhe o apoio do então CEMA, o almirante Sousa Uva, cuja compreensão e sentido de justiça, permitiram-lhe alguma liberdade, escassa mas suficiente para cumprir os seus compromissos profissionais. O ano de 1961 foi de facto um período de angústia e sufoco.”

É de supor que a compreensão, e conexas decisões de apoio, do almirante Sousa Uva tenha sido igualmente ditada pela sua sensibilidade e consciência do prestígio que a Marinha e o próprio país poderiam recolher destes trabalhos.

Só alguém superdotado, com elevadíssimas capacidades de trabalho e planeamento seria capaz de dar resposta a um tão extenso e exigente “caderno de encargos”.

Para o cumprimento deste mar de responsabilidades só podia contar com o tempo “sobrante” das tarefas que lhe foram atribuídas, no âmbito da Marinha, no seu estatuto de engenheiro construtor naval (ECN) no activo.

Recordemos que foi neste contexto que lhe foi entregue a chefia do projecto de construção das Fragatas “Almirante Pereira da Silva”, que assumiu em pleno, obrigando a Navalis a cumprir o contrato de construção, sem fugas nem aproveitamentos que alguma indefinição contratual lhe tinham vindo a permitir, levando a construção a cair num marasmo, sem fim à vista.

Achou a Marinha que seria ainda conveniente e certamente “honroso e prestigiante”, “e do superior interesse do serviço”, nomeá-lo em 1965, em nova acumulação, Chefe do Programa das Corvetas, “programa que havia deambulado por 4 anos (desde Fevereiro de 1961) e chegado a um impasse”. Verdade se diga, que em boa hora o fez e escolha mais certa não seria possível, dadas as provas já dadas e a experiência adquirida, também e especialmente na sua actividade civil, que aplicou com particular sucesso no projecto das corvetas, como por exemplo, como tive ocasião de lhe ouvir referir, no desenho da compartimentação e cálculos de alagamento e estabilidade e sobrevivência em avaria, automatismos e redundância de equipamentos, requisitos de particular exigência nos projectos de navios de passageiros, em que estava envolvido e adquirira larga experiência, facilmente transferíveis para o projecto militar. Convirá recordar que por aquelas datas ainda não se dispunha dos programas e máquinas de cálculo, computadores, que muito vieram facilitar estas tarefas. Eram cálculos muito complexos, pesados e exigentes.

Chefiando o Programa de Construção das fragatas da classe “Almirante Pereira da Silva”

De 1960 a 1966 foi Engenheiro-Chefe do Programa de Construção das fragatas da classe “Almirante Pereira da Silva”. O Programa de Construção das fragatas da classe “Almirante Pereira da Silva”, por vezes assumido como um simples ajustamento das fragatas “Dealey”, constituiu um enorme desafio à engenharia naval portuguesa, quer na área da concepção e do projecto naval, quer na área da construção em estaleiro.

Os “ajustamentos” dos navios à realidade da Marinha Portuguesa e a introdução de actualizações ao nível de equipamentos e alojamentos determinaram muitas

horas de sala de desenho e centenas de desenhos, exigindo muita ponderação e bom senso, sobrepostos ao conhecimento e domínio técnico. Houve que interpretar e aplicar as especificações navais americanas, “general specifications”, “detail specifications” e os “standards”, conhecer novas tecnologias, designadamente na área da soldadura, com destaque para a soldadura de alumínio e sobretudo e finalmente assimilar novos métodos de trabalho e de organização.

Aqui nasceu sob a égide do Engenheiro Rogério d’Oliveira uma equipa coesa, de elevado nível técnico e profissional, integrando diferentes formações, engenheiros construtores navais, engenheiros maquinistas navais, electrotécnicos e electrónicos, oficiais especializados em armamento, artilharia e armas submarinas, oficiais de administração naval. Equipa complementada por um conjunto de mestres e contramestres do Arsenal do Alfeite, que com o seu muito saber prático, acompanharam as construções em Lisboa, no estaleiro da Rocha e nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Sempre sob a chefia do Engenheiro Rogério d’Oliveira, foi assim criada uma equipa que fez escola e que viria a transitar para o projecto das corvetas.

Recém ingressado na classe dos ECN, tive a feliz dita de ser integrado nesta equipa para sucessivamente acompanhar as construções nos estaleiros da Rocha e de Viana do Castelo (fragatas classe “Almirante Pereira da Silva”), e em Cartagena e Cádiz (corvetas classe “João Coutinho”) e assim seguir de perto “as lições de engenharia e liderança” que me foram oferecidas pelo chefe da equipa, Almirante RO, e pelos diversificados, na formação e no saber, prestigiados elementos da equipa. Que grande Escola.

Quando o Almirante Rogério d’Oliveira assumiu o comando da Inspeção das Construções Navais (ICN), em 1966, a construção das fragatas, estava pouco menos que estagnada.

Recém-empossado na chefia da ICN, não estaria decorrida uma semana, agenda com a Lisnave uma visita à fragata “Almirante Pereira da Silva”, em construção nos estaleiros da Rocha. Com o adequado fato-macaco, capacete e luvas visitou, melhor diria, inspecionou o navio da proa ao painel de popa, da ponte alta ao fundo do navio. O “uniforme” de trabalho que assim envergou não foi para cortar nenhuma fita, nem para fotografias de circunstância, nunca foi esse o seu estilo. Era efectivamente o traje adequado para a inspecção que se propunha fazer e que levou a cabo com a maior determinação. Subiu e desceu escadas com prontidão e segurança, vencia com à-vontade as traíçoas braçolas e entrava em espaços esconsos com a ligeireza que o seu físico seco e desportivamente treinado possibilitavam, com

um agudo sentido de observação. Os acompanhantes, mormente os responsáveis do estaleiro, seguiam como podiam, com contido espanto e surpresa, que só não terá sido maior porque o Eng. Rogério d'Oliveira era bem conhecido nos estaleiros, pela forma presente e cuidada como acompanhava os trabalhos da sua responsabilidade.

Nunca mais esqueci aquela visita/inspecção, que em moldes ajustados às circunstâncias, vi repetida em outros projectos e construções. Os que seguimos essa visita, reconhecemos o chefe, que não dispensa conhecer ao vivo aquilo por que é responsável, não deixando em mãos alheias responsabilidades próprias. Tínhamos chefe, e que chefe! E de igual modo o estaleiro entendeu, melhor que o fariam muitos officios e reuniões formais muito organizadas, que o vento mudara e ia ser necessário meter mãos à obra. E assim aconteceu. O estaleiro passou a atribuir o pessoal necessário ao navio, em vez da mão-de-obra sobranete, e a construção passou a progredir.

A verdade é que o contrato vigente com a Lisnave, numa interpretação algo abusiva, permitia ao estaleiro usar a construção como volante, atribuindo-lhe a mão-de-obra disponível das reparações. O prazo de entrega ia derrapando, sem fim à vista, fazendo perder a paciência ao representante da Marinha dos EUA, Commander L. R. Thomas. U.S.Navy Shipbuilding Liaison Officer, Portugal.

Com grande diferença de idade, recordo a boa relação que mantive com o "Commander" que nunca consegui interiorizar a expressão muito portuguesa, "um par de", amiúde aplicada aos prazos de execução das obras. Dentro de um par de dias terminamos. Quantos dias seriam? Um par, dois? Ou para aí, coisa de um mês?

O Eng. Rogério d'Oliveira também não apreciava estas indefinições, nem derapagens nos prazos. Foi rápido o entendimento e mutuamente apreciada a relação estabelecida entre o Almirante e o Commander Thomas.

Numa simpática carta de despedida, dirigida ao CEMA, Almirante Armando de Reboredo, Commander Thomas, refere como na base de uma boa cooperação, foi possível ultrapassar graves problemas do Programa, terminando com uma referência especial, que transcrevo sem traduzir, "the problems encountered in this program could not have been resolved without the strong leadership and professional ability of Commodore Rogério de Oliveira. I am most proud to have been able to work so closely with such outstanding naval officer and naval constructor."

Chefiando o Programa de Construção das corvetas classe "João Coutinho" e classe "Baptista de Andrade"

Ainda em 1965 foi nomeado Engenheiro-Chefe do Programa de Construção das corvetas classe "João Coutinho" e em continuação das corvetas "Baptista de

Andrade”, programa que continuou a conduzir até 1975, enquanto Inspector e Director das Construções Navais.

A apresentação “Corvetas dos anos 70. Um projecto genuinamente português”, que fiz na EN em 2016, marcou o cinquentenário da aprovação do projecto das corvetas “João Coutinho”, ou antes do “documento contendo a explicação e justificação dos caminhos seguidos e soluções adoptadas no projecto de concepção”, documento que ficou conhecido como *Preâmbulo* do Projecto Preliminar das corvetas João Coutinho. Nessa apresentação tive a possibilidade de evidenciar, numa análise alargada, a forma como foram tratados diversos problemas e questões surgidos ao longo de desenvolvimento do projecto. Não me parece que seja o caso de aqui reproduzir o que então escrevi, mas julgo que seria de considerar a sua publicação nos Anais, já que o tempo não fez perder qualidade e actualidade às soluções adoptadas.

Da referida apresentação transcrevo parcialmente a referência à adopção de “conceitos que para a época eram inovadores”.

Método de análise de custo/benefício, aplicado nos processos de Aquisição de equipamentos, com a quantificação ponderada de todos os factores relevantes, assim se reduzindo drasticamente a subjectividade na apreciação e subsequente escolha.

O método foi usado, com geral satisfação, na escolha dos motores principais da 1.^a série e no sonar e sistema de combate (radar de aviso, direcção de tiro e Centro de informações de combate) na 2.^a série.

Será de justiça lembrar como eram então limitados os meios de cálculo, condicionando as opções e requerendo tempos de cálculo sem comparação com as facilidades actuais.

Adopção de equipamentos e materiais comerciais, relegando as especiosas especificações militares, conseguindo significativas economias, quer ao nível da construção quer da futura manutenção. A rigorosa aplicação das normas militares, especificações da OTAN e da Marinha dos EUA, na construção das fragatas classe “Pereira da Silva”, tinham permitido adquirir uma grande sensibilidade às vantagens conseguidas com essas rigorosas especificações e avaliar dos riscos e condicionantes inerentes à sua derrogação. Só nos órgãos vitais, como o gerador de emergência, e quadro eléctrico principal, se mantiveram os elevados requisitos das especificações militares, o que permitiu uma apreciável redução dos custos de instalação/construção e manutenção, sem sensível quebra das qualidades operacionais.

Mas mais do que conceitos inovadores, inovação foi o próprio desenho da corveta. Quem folhear as revistas da especialidade da época não encontra nenhuma

silhueta que se lhe assemelhe e se aprofundar a consulta, alinhando as principais características das construções e projectos e se lhe for possível, as próprias especificações de construção, verificará não haver qualquer projecto semelhante.

Se consultar as revistas da especialidade dos finais dos anos 60 em diante vai encontrar um nunca acabar de projectos com fortes afinidades às corvetas portuguesas, começando desde logo com as corvetas espanholas da classe “Descubierta”.

O projecto das Corvetas “João Coutinho” e “Baptista de Andrade” assumiu tal prestígio e notoriedade, que ofuscou, muitas outras realizações, que seriam dignas de justa referência.

As elogiosas referências feitas aos navios, pelos que tiveram oportunidade de integrar as suas guarnições, como comandantes ou como oficiais, sargentos ou praças e neles navegaram por distintos oceanos, são o melhor testemunho da excelência destes meios navais. E não será menor elogio a longevidade alcançada pelos navios e a forma como foram empenhados ao longo de meio século nas mais diversas missões e tarefas. A corveta “Antonio Enes” aumentada ao efectivo em Junho de 1971, já cumpriu as bodas de ouro dos seus 50 anos de dedicados e prestimosos serviços à Armada e ao País, e aí está a navegar na situação de operacional. Teria sido interessante tê-la de sentinela frente ao Museu e à exposição da obra do Eng. Rogério d’Oliveira, num simbólico apresentar de armas.

Tendo chefiado a delegação de Cartagena e a sub-delegação de Cadiz, criadas para acompanhar as construções, vivi o estilo do Alm.RO, de ampla delegação nas decisões e grande liberdade de iniciativa, conservando intacta a orientação e a chefia e toda a responsabilidade. Recordo nunca ter sentido aquele desconforto de pensar, e se o chefe não concorda. Sentia que seria corrigido e orientado para futura melhor decisão, sem recriminações nem condenações. Foram tempos difíceis de muito trabalho e muita aprendizagem, que recordo com saudade e profundo reconhecimento.

Da forma criteriosa e cuidada como foi acompanhado o desenvolvimento do projecto, será exemplo, entre outros, a difícil decisão tomada pelo Eng. Rogério d’Oliveira face aos resultados dos ensaios hidrodinâmicos em tanque. Com uns suaves afinamentos de formas seria possível aumentar a velocidade máxima de algumas décimas. Para todo o projectista é uma proposta tentadora; melhorar as formas, aumentar a velocidade.

O afinamento das linhas iria reduzir o volume dos porões ou mesmo inviabilizar alguns já com configuração e medidas no limite do utilizável. Para as missões previstas para estes navios era prioritária e vital a capacidade dos seus paióis, para

o armazenamento de sobressalentes, de ferramentas e de todo a espécie de apoio logístico, para o próprio navio, para as forças em terra e para apoio das populações.

No perfeito entendimento dos requisitos operacionais e da missão do engenheiro, de os compreender e aplicar, em boa hora foi recusada a “melhoria” e defendidas as formas originais.

Desejou o Engenheiro Contra-almirante Gonçalves de Brito salientar-me uma opção que o impressionou tecnicamente, não sabendo se deveria ser atribuída ao Almirante RO ou ao Engenheiro (futuro CALM) Gama Higgs. Arrisco a dizer que a ambos, porque tive ocasião de testemunhar o mútuo profundo respeito por ambos partilhado, e uma decisão de tão elevada responsabilidade foi seguramente discutida e acordada por ambos, em espírito de equipa. “Apesar dos motores propulsores serem motores de média rotação (salvo erro 400 rpm), foram encontrados hélices e um ponto de projecto do aparelho propulsor que prescindiu de caixa redutora, o que eu penso que será único para esse tipo de motores propulsores. Tal reduziu o custo e o peso e sobretudo o espaço ocupado e o arranjo da casa de máquinas principais. Foi uma medida de economia que honra o projecto, ao contrário do que tem acontecido mais recentemente em que parece que se pretende que “quanto mais equipamentos melhor”. Devo referir em abono da verdade que tal concepção da instalação propulsora limitava a navegação a baixa velocidade (que provavelmente na altura não constava dos requisitos de Estado-Maior) e apelava à perícia dos Comandantes dos navios nas atracações.”

Ainda no âmbito da escolha dos motores propulsores e mais concretamente sobre a estratégia seguida na sua aquisição, vale a pena ler o §5 “O problema do Aparelho Propulsor” da nota do então capitão-de-mar-e-guerra engenheiro construtor naval Rogério S. d’Oliveira de Outubro de 1965, enquanto encarregado do Programa de construção das corvetas, dirigida ao seu chefe directo, o Inspector de Construção Naval.

A transcrição será algo longa, mas julgo que a filosofia envolvente o justifica. Em verdade toda a nota merecia publicação pelo rigor da exposição, pela forma como são apresentados caminhos alternativos ao desenvolvimento do projecto, como se é frontal e claro no que se afirma e no que se propõe. Mas limitemo-nos à “questão do aparelho propulsor”, cuja resolução foi considerada primordial ao prosseguimento do trabalho do projecto definitivo a realizar pelo D.A. (Design Agent).”

“Em teoria o aparelho propulsor devia ser encomendado à medida dos requisitos do projecto. Na prática porém, quando o aparelho propulsor é de máquinas de combustão interna, como é o caso, tem de ser escolhido entre os motores

“*standard*” produzidos pelos vários fabricantes, pois encomendar motores à medida seria de custo proibitivo, além de ser um procedimento sujeito a insucessos” e permitam-me o aditamento, com prazos de execução muito longos e de difícil controlo.

“Há pois que adoptar motores “*standard*” com características o mais próximas possível das requeridas pelo projecto, e ajustar este àquelas. Ora dentro da gama de potência e velocidade de rotação adequadas a navios de guerra a oferta é muito restrita, mesmo entre os poucos motores adequados, as diferenças de características são por vezes excessivas, demais para serem absorvidas pelas margens usadas num projecto de um navio de guerra.

“Quer isto dizer que o D.A. não poderá, a partir de certa altura, progredir no projecto definitivo sem conhecer as características dos motores com que serão equipados os navios. Há pois que escolhê-los definitivamente e obter os planos de instalação respectivos, necessários ao trabalho do D.A..

“Esta sujeição implica uma das seguintes soluções alternativas:

- a) Escolher-se os motores sem os encomendar;
- b) Encomendar-se os motores antes de se prosseguir com o projecto definitivo.

“É óbvio que a primeira solução levaria fatalmente à especulação por parte do fornecedor, se viesse a saber que os seus motores haviam sido seleccionados, (e digo eu, segredo sujeito a fugas, embora muito menos que os consabidos “segredos de justiça”), e neste caso colocaria a Marinha na dependência exclusiva da seriedade daquele. Parece pois imperioso que se adopte a segunda solução, a de colocar a encomenda dos motores, ou pelo menos vincular-se o fornecedor a um compromisso de que não possa desligar-se.

“Parece pois que uns meses (talvez dois), depois de se ter entregado o ante-projecto ao D.A, deve-se estar em posição de fechar contrato com o fabricante dos motores que vierem a ser escolhidos. Para esse efeito a consulta dos motores está a ser preparada, e pode ser dirigida ao mercado dentro de pouco tempo. Todavia a encomenda só pode ser realizada depois de assegurados os fundos necessários.”

Solução corajosa, com riscos evidentes, que o passado historial do Programa de construção das Corvetas, com indecisões, paragens e mudanças de rumo, poderia ter desaconselhado. Felizmente venceu o bom senso e foi assumido o inerente e elevado risco calculado.

A excepcional qualidade do projecto teve o seu reflexo num significativo número de projectos desenvolvidos por outras marinhas com base no projecto

português: Classe “Descubierta” (Espanha, Egipto e Marrocos), Classe “Espora” (Meko 140) (Argentina) e Classe “D’Estienne d’Orves” (A-69) (França e Turquia).

Em relação à classe “Descubierta” a Wikipédia esclarece; “son buque de diseño español...aprovechando la experiencia ... en la construccion de las corbetas classe João Coutinho...diseñadas por el ingeniero português Rogério de Oliveira, com colaboracion técnica alemana.”

O sítio oficial da Armada Argentina é explícito, quando por ocasião do lançamento da primeira de seis corvetas da classe Meko 140, em 1982, regista “...construídas em Astilleros y Fabricas Navales del Estado, siguiendo diseños alemanes basados en la classe portuguesa João Coutinho...”

A excelência deste projecto, como já referido, ofuscou outras intervenções de grande mérito, que não merecem ser esquecidas. O próprio Almirante, quando lhe elogiavam as corvetas, acenava com o exigente Programa das fragatas “Almirante Pereira da Silva”, que não deveria ser menorizado nem esquecido.

**Do negado, mais que isso, do ignorado direito de ascender às 3 estrelas
(É sempre tempo de corrigir erros e injustiças clamorosas)**

Depois de 1975, antes de passar à reserva (em 1980) e à reforma (em 1982) chefiou o Planeamento e Informática do Estado-Maior General da Forças Armadas e foi Presidente da Comissão Coordenadora de Informática das Forças Armadas. Mal amado no EMGFA, regressa, a seu pedido, à Marinha, onde será ainda Presidente da Comissão de Estatística da Marinha.

Disse ter sido mal amado no EMGFA. Foi o mais suave que encontrei, para definir a incompreensão do seu chefe, General Ramalho Eanes, cuja incontestável estatura moral, diria inconciliável com o triste enredo da recusa da avaliação da elegibilidade do CALM ECN Rogério d’Oliveira para a 3.^a estrela.

O Decreto-Lei 410/79 de 3 de Setembro, veio admitir que excepcionalmente, pudessem ascender às 3 estrelas “os mais qualificados”, “quando (assim) sejam considerados pelos respectivos Chefes dos Estados-Maiores”.

O CALM Rogério d’Oliveira, sem falsas modéstias, achou que seria de direito e de justiça ser avaliado, e repito, avaliado, para uma presuntiva promoção por aplicação deste DL. Ao tempo, a prestar serviço, fora da Marinha, no EMGFA, e estando já a seis meses da passagem à reserva, sem que o(s) seu(s) chefe(s) (CEMGFA e CEMA) apreciassem, como lhe(s) competia, a sua situação, manifesta ao seu chefe directo, o General Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (General Ramalho Eanes), pretender “conhecer e defender a sua posição

relativamente ao conteúdo e alcance do Decreto-Lei n.º 410/79” requerendo que o mesmo lhe seja aplicado, avaliando dos seus méritos para a promoção.

Desta forma teve início uma dura batalha que amargurou o final da sua carreira militar no activo, em que, mais que o desprimor da não promoção, o ofendeu a forma como foi (mal)tratado pelo seu chefe de então, o General Ramalho Eanes e finalmente a forma jurídico-kafkiana como foram despachados os seus requerimentos e recursos.

Aquela exposição, extensamente fundamentada, recebeu um singelo e jesuítico indeferimento “por não lhe competir a iniciativa para a aplicação do Decreto-Lei 410/79 a si próprio”, sendo da “exclusiva iniciativa dos Chefes”, que competindo-lhe a não tinham tomado.

Inconformado, apresenta queixa, ao Presidente da República (General Ramalho Eanes), do seu chefe directo, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas (General Ramalho Eanes), que de acordo com o DL 400/74 está directa e exclusivamente dependente do Presidente da República. E foi esta situação caricata que marcou o contencioso e alimentou comentários e dichotes, mas a essência da questão, a forma injusta e arbitrária com que foi esquecido um brilhante oficial, mais que qualquer outro merecedor da promoção a Vice-almirante, passou à margem.

Também esta queixa foi singelamente despachada. E foi, liminarmente arquivada, no entendimento de haver “uma questão prévia que impede o conhecimento do fundo da queixa: a falta de competência do Presidente da República em matéria de disciplina militar”. Falta desta competência, não sei se sim, talvez não, mas houve seguramente falta de competência para procurar soluções apropriadas.

Mais inconformado terá ficado o Almirante com a “leveza” dos despachos de indeferimento dos seus requerimentos, baseados em razões formais (mesmo estas contestáveis), como “a falta de competência do Presidente da República” que “impede o conhecimento do fundo da queixa”, o que o levou a interpor recurso para o Supremo Tribunal Militar.

Com argumentações jurídicas fáceis de adivinhar “decidem os juízes do Supremo Tribunal Militar, em conferência e por unanimidade, não conhecerem do recurso” (sublinhado no original).

E assim soberanamente se nega fazer Justiça, com base na justiça jurídica.

Segundo confidências, de que tive conhecimento, considerava o Alm. Rogério d’Oliveira ser um seu dever, perante os filhos, pugnar pelo reconhecimento dos seus méritos e *o direito de ser avaliado para uma presuntiva promoção a Vice-almirante* e dar uma justificação à família para não ser promovido, a despeito da carreira de excepcional mérito que tinha tido ao serviço da Marinha.

Como lembro em subtítulo, **é sempre tempo de corrigir erros e injustiças clamorosas**, conforme tantas vezes têm vindo a aventar camaradas, companheiros de trabalho e amigos, sempre na esperança de verem concretizada a promoção a Vice-almirante. Seria uma verdadeira correcção de ouro sobre azul.

Actividade na área civil

Em paralelo com os importantes trabalhos na área militar, muito resumidamente atrás descritos, foi igualmente de grande prestígio a sua actividade na área da engenharia naval civil. Não vamos repetir, mas recordamos quanto dito em relação ao seu frenético ano de 1961, em que acumulou fiscalizações de grandes paquetes em construção e importantes consultorias. Um ano de “angústia e sufoco”, na avaliação do próprio Almirante.

São de destacar os projectos de concepção e fiscalização dos paquetes “Príncipe Perfeito” e “Ponta Delgada”, de diversos rebocadores de alto mar para os Serviços de Marinha de Moçambique e para o porto de Ponta Delgada, de rebocadores de serviço portuário e de serviço costeiro, para os portos de Lisboa, Leixões, Aveiro e Moçâmedes (Angola), dos navios de carga “Beira” e “Corvo”, dos navios de pesca longínqua “João Ferreira” e “Neptuno”, de diversos navios de pesca de arrasto costeiro, de guindastes flutuantes para o porto de Lisboa e para o porto de Moçâmedes. Estudo e direcção de transportes de particular complexidade e dimensão tais como o reboque marítimo e as operações de embarque e desembarque dos grandes transformadores da EFACEC do porto de Leixões para a Central Eléctrica do Carregado, o transporte marítimo, do porto de Leixões para o local de construção da Ponte da Arrábida, na foz do Douro, do cimbreiro metálico suporte e cofragem da estrutura de betão armado e o estudo do transporte marítimo de vários guindastes de Setúbal para o Barhain.

Foi Director da Promarinha de 1975 a 1982 e Administrador da Argibay de 1982 a 1985.

Merece ainda uma particular referência o mítico paquete “Funchal” que motivou citações e referências elogiosas, e até emotivas. O armador grego Potamianos confessou ter sido “a paixão pelo navio que o fez enamorar-se também por Portugal, ao ponto de se mudar da Grécia para vir viver para Portugal com a família” aqui vindo a acabar os seus dias.

Há vários anos abandonado, condenado ao desmantelamento, foi recentemente comprado em leilão, entre outros, pelo milionário Brock Pierce, que em entrevista ao Observador anuncia um ambicioso projecto de recuperação.

Mantendo o nome, “Funchal”, transformado em hotel flutuante, qual Fénix renascido das cinzas, o “Funchal” promete voltar a viver.

Que simpática prenda seria esta notícia para o seu projectista, Rogério d’Oliveira.

Um emérito Consultor

Foi consultor de estaleiros nacionais e estrangeiros, de empresas de navegação e administrações portuárias, de consagradas empresas industriais e de serviços, nacionais e estrangeiras (EFACEC, MAGUE, TAP, Companhia Mineira do Lobito, Blohm+Voss, Thyssen Group (B+V,TRT), German Naval Consortium (German Frigate Consortium e German Submarine Consortium), Thyssen-Krupp Marine Systems. Consultadorias que se consolidavam por longos períodos, como são exemplos a Empresa Insulana de Navegação de que foi consultor de 1953 a 1973, a Blohm+Voss e o Thyssen Group de 1984 a 1996, o German Naval Consortium de 1984 a 2004, continuando no Thyssen Krupp Marine Systems de 2005 a 2013.

A qualidade e prestígio dos seus pareceres, a solidez da sua fundamentação, mais de uma vez alteraram decisões que se apresentavam como definitivas, como terá sido o caso da feliz escolha dos actuais submarinos, de desenho e construção na Alemanha.

Pessoalmente não tive contacto com o Programa de Aquisição de Submarinos, mas amavelmente o Almirante Vitor Gonçalves de Brito (VGB), que coordenou o grupo de apoio técnico ao PRAS/MDN (programa relativo à aquisição de submarinos no âmbito do MDN), e que nessa qualidade manteve um assíduo contacto com o Almirante RO, “nomeadamente na fase de concurso e negociação das propostas de aquisição (1998 a 2001) e sobretudo na Alemanha – no Estaleiro de construção dos submarinos HDW – Kiel”, deu-me algumas preciosas informações. O Almirante RO foi consultor do Consórcio Alemão de Submarinos e conforme referido várias vezes ao Almirante VGB, por Walter Freitag, administrador executivo do estaleiro construtor HDW-Kiel, “o contributo do Almirante RO era muito relevante e ajudava o Consórcio a entender melhor os requisitos e pontos de vista nacionais” (da Marinha Portuguesa), e “embora o Almirante RO participasse pelo lado alemão em algumas reuniões entre as partes, nunca se pronunciava e, do mesmo modo, nunca tentou tirar partido do prestígio próprio e da patente militar (embora na reforma) para obter informações ou insinuar soluções.”

Actividade docente

Como professor na EN nas cadeiras de Arquitectura Naval e Resistência de Materiais e como Professor Convidado na Universidade Técnica de Lisboa e no

Instituto Superior Técnico (IST) no curso de Engenharia Naval, criou amizades que perduraram por toda vida.

Na EN as suas aulas, que primavam pelo rigor e pela clareza, apoiavam-se em apontamentos de sua autoria, que excediam em muito as tradicionais sebetas policopiadas.

De 1970 a 74 foi o representante do Ministério da Marinha junto do Ministério da Educação Nacional para a criação em Portugal do curso de Engenheiros construtores navais, estudos parados com o 25 de Abril. Mas de novo o Alm. RO viria a desempenhar um importante papel no lançamento da licenciatura de Engenharia de Construção Naval, no IST, já enquadrada como normal licenciatura curricular, que teve início no ano lectivo de 1981/82. Esta licenciatura foi antecedida de uma muito feliz experiência de ensino da Engenharia de construção naval, a que podiam aceder já licenciados em Engenharia Mecânica ou Electrotécnica, no âmbito da Universidade Técnica de Lisboa, com aulas a ocorrer na Rua Francisco Sales, com o objectivo declarado de colmatar a falta de engenheiros navais e satisfazer as necessidades do mercado, muito em particular da Lisnave. A passagem desses cursos, de certo modo de pós-graduação, para a normal licenciatura no IST, foi atribulada, verificando-se uma anormal e indesejada total “renovação” do corpo docente. Manteve-se a coordenação do Prof. Luciano Faria, o que, segundo a minha leitura, não terá ajudado nem a serenar os ânimos nem à procura do que mais interessava à engenharia naval. O prestígio e o bom senso do Almirante RO e o sentimento de respeito militar (na grande maioria os docentes eram engenheiros navais da marinha militar) permitiram a superação das dificuldades decorrentes de resistências internas no IST, em particular da área da engenharia mecânica, e o lançamento da licenciatura com os bons resultados conhecidos, em particular a nível internacional.

Foi neste contexto que o Engenheiro Rogério d’Oliveira manteve o estatuto de Professor Convidado do IST de 1981 a 1988.

Perito em arqueologia naval

Já reformado foi desafiado a estudar a arqueologia naval, muito em particular o legado português. Também aqui acabaria por ser uma marcante referência no sector.

Estudioso dos métodos da construção naval da época dos descobrimentos foi responsável pelo projecto de construção e fiscalização da réplica da caravela dos descobrimentos “Bartolomeu Dias” para a Comunidade Portuguesa da África do Sul e pelas réplicas de caravelas dos descobrimentos, “Boa Esperança” e “Vera Cruz”

para a APROVELA e ainda da réplica da nau quinhentista “Vila do Conde” para a C.M. de Vila do Conde.

Presidente da Academia de Marinha e seu Membro Honorário

A Academia de Marinha, a que presidiu, com grande dedicação, ao longo de 18 anos, de 1985 a 2003, foi o seu último grande serviço à cultura, à Marinha e ao País. Era um prazer testemunhar a elevação, equilíbrio e bom senso, com que presidia e enquadrava as sessões, com intervenções preparadas que muito prestigiaram aquela Instituição. Sob a sua presidência foram instituídos os prémios Sarmento Rodrigues e Teixeira da Mota e ainda a partir de 1991, de dois em dois anos, a exposição “O Mar e Motivos Marítimos”.

Com toda a justiça e oportunidade, já em 2017, viria a ser eleito, por aclamação, seu Membro Honorário.

O CALM Roque Martins classifica como sendo “a sua ação mais determinante e que ligará para sempre o seu nome à Academia” o empenhamento em transferi-la para o seu “atual espaço na Rua do Arsenal”, deixando o “pequeno canto no Museu de Marinha”, em que se encontrava nos anos 80 do Séc. XX.

“A persistência do CALM Rogério d’Oliveira e a sua arte de desenhar de forma convincente o auditório para a Academia e que eventualmente serviria também para futuras ações da Marinha, vão levar o Almirante Leitão a concordar com a sua ideia. E ao fim destes anos ficou provado que a passagem da Academia para estas instalações foi determinante para o seu êxito”.

Sem esquecer o auditório e a transferência para a Rua do Arsenal, consta, de fonte segura, ser o dinamismo emprestado à Academia e as suas (magníficas) intervenções de enquadramento das sessões que o Almirante considerava serem os seus maiores contributos, que desejava ver recordados.

Também o Almirante Fausto Brito e Abreu, em carta dirigida em 1993, ao Almirante RO, faz jus às suas qualidades de “exactidão, precisão e cuidado de execução na área do grafismo” patentes “no grande planisfério que, recordando as rotas dos Descobrimentos, encima a escadaria do átrio principal da Escola” e que todos os que passaram pela Escola bem recordam. Pela mesma razão, por mais de 50 anos, alguns dos desenhos executados enquanto aluno da EN foram mantidos expostos na Sala de Desenho, “como exemplo para várias gerações de cadetes” e só agora, e por necessidade de remodelação das salas, foram removidos, sendo entregues ao autor. Reconhecido pelo gesto, distribuiu-os pelos filhos.

Até a sua letra, conservada impecável e firme até aos seus últimos dias, era um exemplo de agradável grafismo.

Um líder cheio de sensibilidade humana

Num tempo em que tanto se fala da crise de verdadeiros líderes, é justo recordar a forma simples e eficaz como liderava, formando equipas coesas, motivadas e altamente produtivas. Sempre foi um líder próximo dos seus, sabendo confraternizar, com naturalidade e simpatia. Desportista com marcas nos torneios escolares, arrastava consigo os que estavam mais próximos, para bem disputadas partidas de basquetebol e de futebol.

Desejo terminar referindo uma outra virtuosa faceta, talvez menos conhecida, por exercida com discrição, a sua apurada sensibilidade e cuidada atenção aos problemas humanos dos seus colaboradores, civis e militares, oficiais, sargentos ou praças. Cioso e exigente no cumprimento dos deveres militares, a *justiça* era sempre temperada com a benevolência admissível.

Austeridade e tempos difíceis não são de agora. Quando as dificuldades batiam com mais força à porta de algum funcionário civil ou militar, dentro dos limitadíssimos meios disponíveis, era prestada a atenção e o apoio possível.

Quando o rigor da lei ou o enviesado da sua interpretação, criavam situações de penosa aceitação ou manifesta injustiça, intervinha com resoluções *ad hoc*, estudando e dando andamento a soluções susceptíveis de suavizar as dificuldades, sem comprometer o cumprimento da lei. Em mais de uma ocasião vivi pessoalmente a sua benigna intervenção.

A sua sensibilidade para momentos difíceis vividos pelos camaradas foi por mim testemunhada em várias ocasiões. É-me impossível esquecer e calar que quando saí do Arsenal do Alfeite, em situação particularmente penosa, terá sido o primeiro telefonema que recebi a dar-me alento e a testemunhar-me a sua confiança no meu procedimento.

Foi ainda ele, que apercebendo-se que a Marinha me estava negando local de permanência e uma mera mesa de trabalho, me acolheu na Academia de Marinha, consciente do risco concreto de represálias, por tão “injustificada” protecção.

Desejando manter-me nos limites desejáveis, ignoro muitas outras situações, transcrevendo o testemunho, a meu pedido, propositadamente deixado para este escrito pelo Engenheiro CALM ECN Gonçalves de Brito, relativo ao rescaldo de uma Reunião periódica de coordenação da docência, do curso de Engenharia de Construção Naval no IST.

“Numa fase adiantada da reunião (ao fim da tarde) insisti num assunto que não era do agrado e acordo do Professor (Luciano de Faria) e este, que não gostava de ser contrariado, irritou-se e deu por encerrada sessão de forma brusca, abandonando o local de imediato sem se despedir de ninguém. Fiquei (VGB) extremamente nervoso e preocupado, porque não tinha qualquer intenção de enervar o Professor, mas sim de defender um ponto de vista que me parecia correcto. Cerca das 21h, em casa, recebi um telefonema do Almirante RO a comunicar-me solidariedade, acrescentando que a atitude do Professor não tinha sido adequada. Agradei muito o apoio. Sensibilizou-me muito a atitude do Almirante RO, porque não tínhamos nenhuma relação especial de proximidade e porque teve o incómodo de procurar o meu n.º de telefone (que eu não lhe tinha facultado antes) porque achou que devia manifestar uma posição em algo que presenciou; possivelmente usou a lista telefónica, já que nesse tempo os contactos rápidos não eram fáceis.”

É este o Senhor Almirante Engenheiro Rogério d’Oliveira que sucessivas gerações de militares e civis tiveram a felicidade de conhecer em ambiente escolar, na Escola Naval, no Instituto Superior Técnico, no enquadramento técnico militar na Inspeção da Construção e na Direcção das Construções Navais, em exigentes condições de consultoria, na presidência da Academia de Marinha, na disponibilidade para dar um conselho que lhe fosse solicitado e nas mais diversas situações em que o seu saber era requisitado e posto ao serviço da comunidade, criando um sempre crescente sentimento de respeito e consideração.

O Almirante Gonçalves de Brito, que teve oportunidade de acompanhar o Almirante Rogério d’Oliveira na delicada tarefa de consultor do Consórcio Alemão dos Submarinos, identifica numa síntese muito feliz; “uma personalidade invulgar, com grande inteligência, rigor mental, forte sentido de justiça, capacidade de trabalho e determinação, que não delegava em outrem, dizer aquilo que entendia como apropriado”.

Registos finais

Foi Membro Honorário da Academia de Marinha, Membro da Ordem dos Engenheiros com o grau de Conselheiro e interveniente activo em várias das suas Comissões, Confrade Honorário da Confraria Marítima, Membro Honorário da Academia Portuguesa de História.

Entre as condecorações com que foi agraciado destacam-se, as medalhas militares de ouro e prata de Serviços Distintos, Grande Oficial da Ordem Militar de Avis, Comendador da Ordem de Sant’Iago de Espada, Mérito Militar de 1.ª classe e ainda as condecorações estrangeiras, Grã-Cruz de Mérito da República Federal da

Alemanha, Medalha de Mérito Tamandaré do Brasil, Grã-Cruz de Mérito Naval de Espanha e Comendador da Ordem Nacional de Mérito de França.

Figura ímpar de marinheiro, de engenheiro, de militar e de Homem, muito lhe devemos em exemplos de vida e de bem viver e é com muita saudade que recordamos a sua sempre afável companhia e a sua mestria de chefe incontestado e grande líder.

O seu aluno, subordinado e colaborador, e mais que isso, discípulo e admirador.

Anexos

No CV redigido pelo próprio Almirante foram incluídos alguns anexos que testemunham a sua intensa intervenção ao nível cultural sendo sempre de recordar a sua presidência na Academia de Marinha, com introduções e apresentações das sessões, e foram tantas, que muitas vezes se transformavam em verdadeiras conferências:

1. Prefácio de livros, com 18 registos (seguramente incompleto, datado de Maio 2004);
2. Participação em obras colectivas, com 92 registos (e também este seguramente incompleto, datado de Maio 2004);
3. Trabalhos escritos:
 - “Dos navios do Passado aos Navios do Futuro” (1959), Escola Naval;
 - “Elementos de Arquitectura Naval” (1964) 3 vol, Escola Naval (não tendo sido editado o II volume);
 - “Caravela Renascentista” (1988), Portuguese Historical Centre, San Diego;
 - “Caravela Novecentista (1988), Ordem dos Engenheiros;
 - “Os navios dos Descobrimentos”, edição de selos dos CTT (1990);
 - “Ships os Discovery. The Unveiling of the Indian Ocean” (1997), conferência proferida em Cape Town, Academia de Marinha;
 - “Wings of Discovery” (1997), conferência proferida em San Diego, Academia de Marinha;
 - “A Arquitectura Naval e a Expansão Marítima Portuguesa” (1998), Sociedade Histórica da Independência de Portugal;
 - “A Corveta Portuguesa dos Anos 70” (1999), Edições Culturais da Marinha;
 - “A Construção do Navio de Guerra. Hermenêutica do Contrato” (2001), Revista de Marinha.

PAQUETE PRÍNCIPE PERFEITO DE 1961

O maior navio do Contra-almirante ECN Rogério d'Oliveira

Luís Miguel Correia

Investigador da história da Marinha Mercante

Entre muitos outros aspectos notáveis da sua vida de militar, arquiteto naval e homem de cultura, o Contra-almirante ECN Rogério d'Oliveira notabilizou-se por ter desenvolvido os projetos de 40 navios, que vieram a ser construídos para Portugal ao longo de duas décadas, no decorrer do terceiro quartel do século XX.

A importância das actividades navais e marítimas era então entendida e promovida oficialmente sob o lema do «Regresso ao Mar», primando pelo desenvolvimento das marinhas militar, mercante e de pesca, nomeadamente com a aquisição e construção de navios, desenvolvimento das frotas e, em paralelo, melhoria dos portos e estaleiros navais. Foi um tempo de oportunidades, em parte concretizadas pelo saber e capacidade técnica do ECN Rogério d'Oliveira, a par com outros engenheiros navais portugueses que se destacaram igualmente após a segunda guerra mundial, embora com obra menos extensa e diversificada do que a de Rogério d'Oliveira.

Dos 40 navios mencionados acima, destaque para as 10 corvetas das classes JOÃO COUTINHO e BAPTISTA DE ANDRADE, destinadas à Marinha de



Guerra, que tantos e tão relevantes serviços prestaram (e ainda são prestados em 2021, pelas duas últimas corvetas em serviço activo), e para um conjunto de 30 navios, para as marinhas de comércio e de pesca nacionais, que incluíram 3 paquetes, todos eles notáveis obras-primas da engenharia naval portuguesa, PRÍNCIPE PERFEITO, FUNCHAL e PONTA DELGADA, os navios de carga geral BEIRA e CORVO, 6 navios de pesca e 13 rebocadores de alto-mar e costeiros. Foi uma obra vasta e digna da maior admiração, resultante de uma capacidade de trabalho verdadeiramente extraordinária, que se traduziu na construção de navios modernos, com características adequadas aos fins para que foram estudados, e apreciados, a nível internacional, como navios de excelência.

Assinalando a passagem do centenário do nascimento do Contra-almirante Rogério d'Oliveira, ocorrido a 15 de Outubro de 2021, vamos, neste artigo, apresentar o maior dos seus navios, o paquete PRÍNCIPE PERFEITO, projectado, a pedido da Companhia Nacional de Navegação (CNN), em 1956 e 1957, e construído em Newcastle, Inglaterra, entre 1959 e 1961.

O paquete PRÍNCIPE PERFEITO foi o maior dos navios de passageiros da Companhia Nacional de Navegação, empresa que existiu de 1880 a 1985, e foi proprietária de cerca de 130 navios, assegurando principalmente as carreiras de África, Índia e Extremo Oriente. O PRÍNCIPE PERFEITO destinou-se a reforçar a capacidade de transporte na linha da África Ocidental e Oriental Portuguesa, que registou um aumento continuado de procura na década de 1950.

O Despacho 100, de 10 de Agosto de 1945, que definiu os termos da renovação e expansão da frota de comércio nacional após a segunda guerra mundial, bem como os serviços a assegurar por cada um dos armadores, considerou as necessidades futuras de transporte de passageiros nas linhas de África de forma conservadora, traduzida na construção de 4 paquetes de 13.000 toneladas de arqueação bruta, lotação para cerca de 700 passageiros e velocidade de 18 nós, os navios PÁTRIA, IMPÉRIO, ANGOLA e MOÇAMBIQUE, introduzidos em 1948 e 1949, supondo um desenvolvimento rápido da aviação comercial logo a seguir à guerra, e conseqüente concorrência com os paquetes. Tal perspectiva não se concretizou então, pelo que o ministro Américo Tomás recomendou, logo em 1951, no seu Despacho n.º 89/51, «a construção de mais dois paquetes (...) semelhantes entre si, mais rápidos do que qualquer dos quatro actualmente em serviço na carreira de Moçambique, com capacidade para maior número de passageiros, com melhores instalações nas classes inferiores e com menor capacidade de carga...». Era o conceito que, dez anos depois, se iria materializar com os grandes paquetes

PRÍNCIPE PERFEITO e INFANTE DOM HENRIQUE, introduzidos em Junho e Outubro de 1961.

Os armadores nacionais concessionários do transporte marítimo de passageiros na carreira de África, Companhia Nacional de Navegação e Companhia Colonial de Navegação, resistiram inicialmente à ideia de encomendarem outros grandes navios de passageiros, receosos do investimento avultado necessário, e tentaram rodear a situação, mandando fazer na Bélgica dois navios mistos de passageiros e carga, mais modestos e baratos, o UÍGE de 1954 e o NIASSA de 1955, sem que o problema se resolvesse, embora estas unidades tenham provado utilíssimas, nomeadamente como transportes de tropas até 1975.

A introdução do pacote NIASSA pela Companhia Nacional de Navegação, em Setembro de 1955, na linha da África Oriental não respondeu significativamente à pressão da procura de passagens mencionada acima, levando quase de imediato à decisão de encomendar, finalmente, um grande navio rápido, para 1000 passageiros, e com a velocidade de serviço de 20 nós.

O então Primeiro Tenente Rogério d'Oliveira, que, na sua qualidade de «engenheiro construtor naval no exercício livre da profissão», colaborou com a Companhia Nacional de Navegação, de 1955 a 1968 e, mais tarde, de 1977 a 1982, foi encarregado pela administração da CNN de desenvolver o projeto de concepção da nova unidade. Rogério d'Oliveira contou-me, a propósito do PRÍNCIPE PERFEITO, que este projecto foi na altura um desafio pessoal enorme. O pouco contacto com a realidade dos navios de passageiros de longo curso limitava-se a um período de seis meses, em 1950, quando, findo o curso de arquitectura naval no Naval Royal College no ano anterior, estagiou no estaleiro Vickers-Armstrong, em Barrow-in-Furness, onde se construíam então quatro navios de passageiros de longo curso: o CHUSAN, destinado à companhia P&O, o ORONSAY, encomendado pela Orient Line, os paquetes 17 de OCTUBRE e EVA PERON, ambos destinados à Argentina.

O primeiro passo para projectar o PRÍNCIPE PERFEITO foi um estudo profundo acerca dos navios de passageiros da época, sua construção, características e operação, cujos resultados foram brilhantes.

O Relatório e Contas da CNN relativo ao exercício de 1957, refere-se ao novo pacote nos termos seguintes:

«Prontas as extensas especificações que a importância do navio justificava (feitas por Rogério d'Oliveira), consultaram-se trinta estaleiros, considerados idóneos para a construção de um pacote de 20.000 toneladas de

arqueação, destinado a transportar 1000 passageiros (200 em primeira classe e 800 em classe turística), à velocidade de utilização de 20 nós.

Responderam ao convite seis estaleiros, dos quais viemos a seleccionar a firma Swan, Hunter & Wigham Richardson, de Newcastle, por ter satisfeito às especificações em melhores condições.

Assinou-se o contrato em Lisboa, em 18 de Julho de 1957, e pagou-se a primeira prestação no montante de 31.076.695\$00.»

O estaleiro Swan Hunter era já conhecido da Nacional, tendo construído o seu paquete MOÇAMBIQUE, entregue em 1949. Segundo me contou o Almirante Rogério d'Oliveira, a proposta apresentada pelo estaleiro era uma versão ampliada do MOÇAMBIQUE, que a Nacional recusou, prevalecendo o conceito mais moderno, desenvolvido por Rogério d'Oliveira, que assegurou a fiscalização da construção do PRÍNCIPE PERFEITO, tendo a última palavra em todas as propostas do estaleiro.

Na publicação comemorativa da construção do PRÍNCIPE PERFEITO, editada em 1961 pelo estaleiro, é destacado o papel de Rogério d'Oliveira nos termos seguintes: «PRÍNCIPE PERFEITO has been built under the supervision of the Owners' Naval Architect, Commander Rogério de Oliveira.»

O paquete PRÍNCIPE PERFEITO foi construído no estaleiro Neptune em Newcastle-upon-Tyne, Inglaterra, por Swan Hunter & Higham Richardson, Ltd., como construção n.º 1974, por encomenda da Companhia Nacional de Navegação, autorizada para o efeito pelo Governo Português, pelo Despacho n.º 88, de 6 de Abril de 1956, do ministro da Marinha, Américo Tomás, na sequência de requerimento apresentado a 29 de Fevereiro.

A CNN estava classificada como armador de interesse nacional, o que lhe dava acesso ao programa de financiamento de navios disponibilizado pelo Fundo de Renovação da Marinha Mercante, mas obrigava a um controlo apertado das suas actividades por parte do Estado, que tinha um representante permanente na administração da empresa.

O ministro Tomás era conhecido na Marinha Mercante como «Pai Tomás», pela forma carismática como se interessava por este importante sector de actividade económica. Pelo Despacho n.º 72, de 6 de Março de 1958, o ministro da Marinha propôs para o novo paquete o nome PRÍNCIPE PERFEITO, no âmbito das comemorações Henriquinas de 1960. A sugestão foi seguida de imediato pela CNN e, a 12 de Agosto de 1959, procedeu-se ao assentamento da quilha do novo

paquete, em Newcastle. O lançamento à água decorreu a 22 de Setembro de 1960, tendo sido madrinha D.^a Ana Mafalda Guimarães José de Mello, mulher de José Manuel de Mello, administrador da CUF e da Sociedade Geral, representando o grupo acionista mais destacado no capital social da CNN desde 1956. Foi o acontecimento mais importante do ano para o estaleiro Neptune, que nessa data comemorava 100 anos: o lançamento à água do maior e melhor navio de passageiros até então saído das carreiras do estaleiro – «The largest and finest passenger ship completed at Neptune».

O PRÍNCIPE PERFEITO efetuou as provas de mar de 17 a 18 de Maio de 1961, ultrapassando a velocidade de 22 nós, isto é, 2 nós acima do especificado no contrato, sem que se tivessem registado problemas de vibrações ou de outra espécie. Foi entregue ao armador a 31 desse mês, 30 dias antes da data estipulada no contrato, para grande satisfação do estaleiro, do armador e do ECN Rogério d'Oliveira.

Com a bandeira nacional à popa, o PRÍNCIPE PERFEITO largou a 1 de Junho de 1961 de Newcastle para Lisboa, onde entrou pela primeira vez a 4 de Junho, sob o comando do Capitão da Marinha Mercante José Cima Barreiros. A 22 desse mês, foi visitado oficialmente pelo Presidente da República, Almirante Américo Tomás e, a 27 de Junho, o PRÍNCIPE PERFEITO partiu de Lisboa, em viagem inaugural a África, fazendo escalas no Funchal, São Tomé, Luanda, Lobito, Moçâmedes, Cape Town, Lourenço Marques, Beira e Ilha de Moçambique. Este itinerário foi, pouco depois, simplificado, reduzindo-se os portos ao Funchal, Luanda, Lobito, Cidade do Cabo e Beira, numa rotaçãõ de 45 dias, dos quais 30 em navegaçãõ e 15 em porto. Posteriormente a escala no Cabo foi substituída por Durban.

O PRÍNCIPE PERFEITO era um navio rápido para 1000 passageiros, do tipo 20-20-20 (cerca de 20.000 toneladas de arqueaçãõ bruta, 20 metros de boca e 20 nós de velocidade de cruzeiro), equipado com turbinas a vapor, o primeiro na frota da CNN com este sistema, o que implicou a formaçãõ dos oficiais de máquinas com a colaboraçãõ da Companhia Colonial, a concorrente da Nacional, que já tinha na sua frota cinco unidades com turbinas a vapor (os N/Ts IMPÉRIO, LUGELA, PÁTRIA, SANTA MARIA e VERA CRUZ) e proporcionou estágios e embarques ao pessoal da CNN. O PRÍNCIPE PERFEITO foi também o primeiro navio português equipado com estabilizadores de balanço laterais do modelo Denny Brown, tendo os equipamentos de navegaçãõ e segurança mais modernos.

Em 1961 a Companhia Nacional apresentava o PRÍNCIPE PERFEITO como um «navio de linhas modernas, de proa oblíqua e popa de cruzador; mastro

de linhas simples sobre a ponte de navegação e chaminé de desenho atraente e desprezioso», o que era rigorosamente verdade.

De todos os navios de passageiros portugueses da segunda metade do século XX, o PRÍNCIPE PERFEITO era aquele que apresentava a mais perfeita harmonia estética ao nível do exterior, nunca perdendo a elegância qualquer que fosse o ângulo de observação, qualidade muito rara nos navios. O aspecto moderno era complementado com as cores tradicionais da CNN, sobressaindo a chaminé preta, utilizada desde 1881 até 1970, o casco cinzento claro, adoptado em 1899 com a construção do paquete PORTUGAL (II) na viragem do século, linha de água verde, mastro principal branco, frades e paus de carga castanhos, mas pintados de branco em 1963.

A imagem da Companhia Nacional era representada à proa num escudo azul e branco, e no mastro principal, pela bandeira da empresa, também azul e branca, com as cores da monarquia liberal e origem na antiga União Mercantil, a primeira empresa de navegação portuguesa a estabelecer viagens regulares com vapores para a nossa África Ocidental, de 1858 a 1864, de que a Nacional se considerava herdeira e sucessora.

As cores originais do PRÍNCIPE PERFEITO seriam substituídas, em 1970, por uma imagem na altura tida por mais moderna, implementada, então, pelo Administrador-Delegado da Nacional, Dr. António José Prazeres: chaminé azul com tope preto e duas linhas brancas finas a separar o preto do azul, e base preta; casco azul claro e linha de água azul escura. O navio ficou com aparência mais consentânea com a estética dos anos setenta, mas perdeu a dignidade da tradição que a chaminé preta impunha. Manteve-se a imponência e o bom aspecto do paquete, cujos apitos a vapor se ouviam na cidade de Lisboa, a grande distância, quando accionados em simultâneo, antes das largadas do cais de Alcântara para África, ao meio-dia: 1 apito longo pelas 11h30, 2 apitos longos 15 minutos depois e mais três longos apitos, exactamente ao meio-dia, numa coreografia solene seguida, acompanhada das mudanças das bandeiras no estai de sinais, à medida que se retiravam as escadas de embarque, largavam os cabos de amarração, ao mesmo tempo que se arriava, à proa o «jack», que nos navios da Nacional era a bandeira do município do porto de registo, Lisboa, seguindo a moda alemã, (ou terão sido os alemães a seguir uma tradição portuguesa?), e a bandeira nacional era trocada, do mastro da popa, para uma adriça colocada a meio de um cabo transversal por entre os dois frades da popa, junto à grande piscina da classe turística, uma vez que o PRÍNCIPE PERFEITO não dispunha de carangueja no mastro principal. Os dois rebocadores, à proa e à

popa, um dos quais era habitualmente o AVEIRO, da CNN, auxiliavam a manobra de afastamento do cais, com os passageiros e muitos tripulantes nos tombadilhos em despedida, acenando aos parentes e amigos que enchiam a varanda da Estação Marítima, largando-se serpentinas coloridas de bordo. Era uma questão de minutos até o PRÍNCIPE PERFEITO se posicionar a meio do Tejo, a proa virada para a foz e o Atlântico, e o cais ficar vazio, à espera do paquete seguinte, que nessa época, algumas vezes aguardava ao largo espaço para atracar.

Uma coreografia alegre, esta das partidas dos grandes paquetes em viagens comerciais de longo curso, tão diferente das largadas com tropas, de que o PRÍNCIPE PERFEITO foi sempre poupado, em que os familiares se despediam em coros de choradeira.

Uma dessas largadas festivas do PRÍNCIPE PERFEITO ao meio-dia coincidiu com a saída do FUNCHAL, exactamente à mesma hora, seguindo os dois paquetes mais importantes de Rogério d'Oliveira sempre lado a lado, a mais de 20 nós, rumo ao Funchal, numa disputa não oficial, sem que nenhum se deixasse alcançar pelo outro. Mais familiarizado com os segredos da costa madeirense, o comandante António Manuel Bio ganhou tempo, face ao navio do comandante Cima Barreiras, à entrada da baía do Funchal, quando o paquete da Insulana passou a razar a Ponta do Garajau e atracou à Pontinha antes do PRÍNCIPE PERFEITO, que entrou na baía mais pelo largo, como me contou há anos uma das testemunhas desta disputa marítima, o comandante José António Vicente, então oficial no FUNCHAL.

Em termos mais técnicos, o PRÍNCIPE PERFEITO foi construído segundo as regras do Lloyd's Register of Shipping para a classe +100A1 «com bordo livre», respeitando a convenção SOLAS (Safety of Life at Sea) em vigor, e os regulamentos, do *Ministry of Transport* britânico e portugueses.

Estruturalmente, o PRÍNCIPE PERFEITO apresentava 8 pavimentos, dos quais 4 a todo o comprimento do navio, dispondo de 4 porões para carga geral, com instalações nas cobertas para carga frigorífica, correio, casa forte, transporte de viaturas automóveis e alojamento de tropas. A movimentação da carga e bagagens era assegurada por paus de carga tubulares, de aço, suportados por dois pares de frades, ligados a guinchos hidráulicos, com capacidades de elevação de 3 e de 5 toneladas. Os paióis de comestíveis frescos, bagagens e correio eram servidos por monta-cargas. O navio estava subdividido em 6 compartimentos estanques, com divisórias à prova de fogo e alagamento, e protegido pelo moderníssimo sistema Sprinkler contra incêndios. Todas as áreas públicas e alojamentos de passageiros e tripulantes estavam equipadas com ar condicionado.

O PRÍNCIPE PERFEITO estava concebido para transportar, em condições de grande conforto, 1000 passageiros, sendo 200 em primeira classe e 800 em turística (264 na turística A, 256 na turística B e 280 na turística C); tinha ainda instalações para 200 militares numa coberta especial, e a tripulação era constituída por 320 elementos, num total de 1520 pessoas a bordo.

Os espaços públicos compunham-se dos habituais salões de festas e música, bares, dois grandes restaurantes, salas de crianças, tombadilhos exteriores e solários junto às piscinas, em conjuntos duplicados, para cada uma das classes. O aspecto dos interiores era tipicamente inglês e conservador, confortável e atraente, de modo a proporcionar viagens inesquecíveis, cujas memórias boas perduram ainda em muitos passageiros antigos, de tal forma que há uns quantos anos, um jovem armador de Lisboa, o Capitão da Marinha Mercante Rafael Silva, depois de formação na Escola Naval e na Escola Náutica, seguiu uma carreira profissional como piloto nos paquetes da frota Potamianos, após o que comprou um navio, que transformou no lugre PRÍNCIPE PERFEITO, por toda a vida ter ouvido, fascinado, as histórias contadas pelos pais acerca das travessias a bordo do paquete PRÍNCIPE PERFEITO.

Para além das viagens regulares a Angola e Moçambique, para que foi concebido, o paquete PRÍNCIPE PERFEITO efectuou, ao longo dos seus 14 anos de actividade com as cores da CNN, diversos cruzeiros turísticos de boas memórias.

O primeiro cruzeiro decorreu de 29 de Junho a 3 de Julho de 1962, tendo consistido numa viagem Lisboa – Funchal – Lisboa, fretado à Agência Europeia, de Lisboa. De 19 a 30 de Outubro de 1962 o navio fez o segundo cruzeiro, de Lisboa ao Mediterrâneo. Ainda em 1962, o PRÍNCIPE PERFEITO largou de Lisboa a 29 de Dezembro, em cruzeiro de Fim de Ano ao Funchal, com regresso ao Tejo a 2 de Janeiro seguinte.

Sendo um dos mais destacados navios de prestígio da Marinha Mercante portuguesa e o navio-almirante da frota da Companhia Nacional de Navegação, a 6 de Julho de 1964 o PRÍNCIPE PERFEITO saiu de Lisboa conduzindo o Presidente Américo Tomás em viagem oficial a Moçambique. Fez escala no Funchal de 7 a 8 de Julho, tendo o Presidente inaugurado o aeroporto na Madeira (Santa Catarina), nessa ocasião. A viagem do PRÍNCIPE PERFEITO prosseguiu, com escalas em Luanda e no Lobito, tendo chegado a Lourenço Marques a 23 de Julho, quando o navio presidencial inaugurou a nova Barra Norte e o novo canal da Xefina.

A 9 de Agosto o Presidente reembarcou no PRÍNCIPE PERFEITO em Luanda, de regresso a Lisboa, com passagens pelo Príncipe (11-08), e o Funchal (18-08), e

desembarcou no Terreiro do Paço pelas 18h00 de 19 de Agosto. Em Julho de 1970 o PRÍNCIPE PERFEITO voltou a servir de navio presidencial, na viagem oficial do Presidente Tomás a São Tomé e Príncipe, via Funchal. O retorno do Presidente estava previsto efectuar-se no INFANTE DOM HENRIQUE, mas o falecimento de António de Oliveira Salazar, a 27 de Julho de 1970 em Lisboa, obrigou ao regresso inesperado por avião.

A 23 de Junho de 1967 o PRÍNCIPE PERFEITO participou, de forma destacada, na inauguração do estaleiro da Lisnave na Margueira, juntamente com o paquete ÍNDIA, igualmente da Companhia Nacional.

A par das viagens regulares a África, o PRÍNCIPE PERFEITO desenvolveu, no decorrer da década de 1960, a execução de cruzeiros turísticos para o mercado português, com viagens ao Mediterrâneo, ao Brasil, Norte da Europa e Báltico, a Angola e ainda aos Açores e à Madeira. Foi uma actividade de grande prestígio e sucesso, de que depois foi herdeiro o FUNCHAL.

De Dezembro de 1971 a Janeiro de 1974, o PRÍNCIPE PERFEITO foi utilizado em diversos cruzeiros no Índico, com saídas de Durban e com passageiros sul africanos. O mercado de cruzeiros era já essencialmente uma actividade internacional, e em 1968 a CNN mandou fazer um estudo para a reconversão do PRÍNCIPE PERFEITO para cruzeiros em classe única; a transformação teria um custo de 5 milhões de USD, cerca de 250 mil contos, e seria feita na Alemanha, mas não se concretizou, embora se tivessem desenhado perspectivas de utilização do PRÍNCIPE PERFEITO em cruzeiros no Canadá e Austrália, fretado a operadores turísticos estrangeiros.

Entretanto, em Portugal, o PRÍNCIPE PERFEITO foi fidelizando uma clientela satisfeita que todos os anos enchia o navio num grande cruzeiro de Verão com partida de Lisboa. Em 1971, o cruzeiro de Verão teve como destino o Mediterrâneo (Lisboa, Nápoles, Pireu, Split, Veneza, Messina, Lisboa), numa viagem efectuada de 31 de Julho a 14 de Agosto. Para o Verão de 1972 a CNN organizou um grande cruzeiro à América do Norte, que esgotou de imediato, levando à sua repetição, pelo que, de 3 de Agosto a 25 de Setembro de 1972 o PRÍNCIPE PERFEITO completou dois cruzeiros de 26 dias à América do Norte (Lisboa, Halifax, Boston, Nova Iorque, Miami, Nassau, Kingston, San Juan, St. Thomas, Ponta Delgada, Lisboa). De 3 de Agosto a 1 de Setembro de 1973 o PRÍNCIPE PERFEITO fez um grande cruzeiro ao México (Lisboa, Ponta Delgada, Cape Canaveral, Vera Cruz, New Orleans, Nassau, St. George Bermuda, Funchal, Lisboa), o último dedicado ao mercado português.

Se nos primeiros anos de actividade comercial o PRÍNCIPE PERFEITO apresentou resultados positivos, a situação alterou-se gradualmente no final da década de 1960 e em 1972 as suas viagens registavam prejuízos elevados. As contas de exploração do paquete mostram um custo a navegar de 420 contos por dia, reduzido a 315 contos em porto. Mesmo que a taxa de ocupação de passageiros fosse de 100 por cento, a viagem redonda de 45 dias Lisboa – Beira – Lisboa apresentava 7510 contos de prejuízo. Das 11 viagens a África em 1971, realizaram-se 4 à costa oriental e 7 a Angola, registando o PRÍNCIPE PERFEITO um coeficiente de ocupação de 74 por cento. O navio passou a fazer viagens apenas a Angola, com a rotação de 26 dias, em que os prejuízos eram menores, de apenas 1776 contos por viagem. O PRÍNCIPE PERFEITO começou a acumular cerca de 30 mil contos de prejuízos por ano, e a situação tornou-se insustentável, com o aumento da oferta de transporte aéreo e a subida de custos de exploração, nomeadamente com a tripulação e os combustíveis, sem que fosse autorizada a actualização dos preços das passagens e dos fretes, estabelecidos superiormente pela Junta Nacional da Marinha Mercante.

Neste contexto difícil, a Companhia Nacional de Navegação pediu ao Governo autorização para vender o PRÍNCIPE PERFEITO, o que foi negado, levando, a 29 de Janeiro de 1974, à imobilização em Lisboa, com o regresso à linha de África condicionado à atribuição de um subsídio que nunca se concretizou.

Em Dezembro de 1973 e Janeiro de 1974, o PRÍNCIPE PERFEITO cumpriu o último programa de cruzeiros no Índico com partidas de Durban, após o que visitou Lourenço Marques pela derradeira vez, onde embarcou a maioria dos tripulantes do paquete ANGOLA, acabado de ser retirado do serviço e vendido para sucata na ilha Formosa. De 29 de Janeiro a 24 de Maio de 1974 o PRÍNCIPE PERFEITO permaneceu imobilizado em Lisboa, aguardando, atracado ao Cais da Fundação, a reformulação das condições de exploração. Com o 25 de Abril, a CNN decidiu retomar a carreira de Angola, implementando medidas tendentes a diminuir os custos de exploração do PRÍNCIPE PERFEITO, reduzindo a velocidade de serviço para 18 nós e aplicando a bordo as economias possíveis. O paquete retomou as viagens regulares a Luanda e ao Lobito, transportando um número reduzido de passageiros para o sul, mas regressando de Angola sempre com a lotação esgotada, com a descolonização a desenhar-se.

De 21 de Maio a 14 de Junho de 1975 o PRÍNCIPE PERFEITO efectuou a viagem final, a Angola, após o que foi posto à venda, permanecendo imobilizado em Lisboa até 20 de Abril de 1976, quando, fechada a venda ao estrangeiro, largou

para Newcastle para entrega aos compradores. Durante a estadia final em Lisboa, foi utilizado pelo IARN – Instituto de Apoio ao Retorno de Nacionais, para alojamento de retornados de África, como hotel, em Julho de 1975.

Nesta fase chegou a ser considerada a sua reconstrução para transportador de automóveis, num investimento de 120 mil contos, para operar entre o Japão e a Califórnia, o que teria sido uma ignomínia.

Vendido a 8 de Abril de 1976 à companhia Far Eastern Shipping, Ltd (Global Transportation Inc.), do Panamá, o PRÍNCIPE PERFEITO passou a chamar-se AL HASA, e foi convertido para navio-alojamento (820 passageiros), em Newcastle, por Swan Hunter Shiprepairs. O registo português foi cancelado a 2 de Junho de 1976.

De 1961 a 1975 o PRÍNCIPE PERFEITO fez 71 viagens à África Oriental, 36 a Angola e 17 cruzeiros a partir de Lisboa, transportou 219 666 passageiros (1 066 614 contos em passagens), e 420 486 T de carga (443 814 contos em fretes).

Vendido pela CNN por 1,5 milhões de USD, pouco mais que o valor de sucata, a 14 de Junho de 1976 o navio largou de Newcastle para Damman, onde serviu de alojamento a estivadores durante 3 anos, na Arábia Saudita.

Em Abril de 1979, o AL HASA ex-PRÍNCIPE PERFEITO foi comprado pela companhia Fairline Shipping Corporation (Sitmar Cruises, Mónaco), passando a chamar-se FAIRSKY. Em Junho desse ano, a Sitmar Cruises anunciou que o FAIRSKY seria transformado em navio de cruzeiros para 880 passageiros e 470 tripulantes, com entrada ao serviço no início de 1981 nos Estados Unidos da América. Para o efeito foi assinado um contrato com os Astilleros Espanoles, devendo o navio ser reconstruído em Barcelona, por 45 milhões de USD. Infelizmente, a 24 de Dezembro de 1979 este estaleiro denunciou o contrato, alegando erro de estimativa dos custos envolvidos, como que reafirmando que, de Espanha, nem bons ventos nem bom casamento, pois se os espanhóis tivessem cumprido o contrato, o futuro do PRÍNCIPE PERFEITO teria sido novamente muito digno. O navio foi imobilizado em Itéia, Grécia, a 20 de Janeiro de 1980, passando a chamar-se VERA, pouco depois, apresentando um aspecto de degradação física exterior acentuado, segundo fotografias da época.

Em 1981 o antigo PRÍNCIPE PERFEITO foi vendido novamente, à Sappho Shipping & Trading Corporation S. A., do Panamá (empresa associada da Bilinder Marine Corporation, do Pireu, do armador grego John Latsis), passando a chamar-se MARIANNA IX, com registo panamiano. Fez-se uma grande reparação, o casco foi pintado de branco e a chaminé de amarelo, cores que favoreciam as linhas originais, muito elegantes, do navio. A 30 de Junho de 1982 o ex-PRÍNCIPE PERFEITO

chegou a Jeddah para servir de navio-alojamento. A 30 de Dezembro de 1982 foi transferido para Rabegh, continuando como navio-acomodação na Arábia Saudita, onde o armador John Latsis detinha importantes interesses económicos.

Em 1984 o antigo PRÍNCIPE PERFEITO alterou o nome para MARIANNA 9, mudando o registo do Panamá para a Grécia, sendo a tonelagem alterada para 19 769 TAB, 11 230 TAL e 8 738 TPB (Indicativo de chamada: SXBU, N.º oficial 9073). A 27 de Setembro de 1986, o antigo PRÍNCIPE PERFEITO chegou a Kalamata ido de Rabegh, para alojar as vítimas de um sismo, cedido gratuitamente ao governo Grego pelo armador, num gesto humanitário. A 4 de Março de 1988 o ex-PRÍNCIPE PERFEITO saiu do Pireu para Jeddah (13-03) e Rabegh (31-03). Terminado o serviço de alojamento flutuante nas Arábias, o navio foi imobilizado no Pireu (Eleusis), a 30 de Dezembro de 1992.

Com uma fortuna colossal gerada por negócios ligados ao petróleo em parceria com interesses árabes, John Spyridon Latsis (1910-2003), era o 101.º homem mais rico do mundo, a acreditar na lista da revista *Forbes*, quando faleceu em 2003. Desenvolveu o gosto por grandes navios de passageiros, de que se tornou, literalmente, um colecionador. De entre as aquisições de paquetes clássicos, destaque para os últimos navios almirantes das companhias Union-Castle Line, Elder Dempster e Companhia Nacional de Navegação, os paquetes WINDSOR CASTLE (37.640 TAB, construído em 1960 para a carreira Southampton – África do Sul, que fez até 1977, quando foi comprado por John Latsis e alterou o nome para MARGARITA L), AUREOL (14.083 TAB, construído em 1951 para a linha Liverpool – Lagos, comprado em 1974, passando a chamar-se MARIANNA VI) e o nosso PRÍNCIPE PERFEITO. Sem utilização comercial para estes navios, o senhor Latsis manteve-os sempre em boas condições técnicas, e apreciava passar alguns dias a bordo, de tempos a tempos.

Em 1995, o antigo PRÍNCIPE PERFEITO serviu de alojamento a vítimas de outro terramoto na Grécia, em Aegion, até 14 de Outubro de 1995. Dois dias depois foi imobilizado em Eleusis pela última vez. Colocado à venda em 1998, acabou por ir para a sucata em 2001. Chegou a Alang, Índia, a 8 de Junho de 2001 e foi encalhado na praia e desmantelado pela firma Goyal Traders, dando fim a 40 anos de existência do maior navio de Rogério d'Oliveira. O meu amigo californiano Peter Knego, que recentemente me ajudou a evitar que o FUNCHAL fosse desmantelado, comprou na altura ao sucateiro indiano parte do recheio do MARIANNA 9, ex-PRÍNCIPE PERFEITO, incluindo algum mobiliário, loiça diversa da CNN, e o sino do navio, que preserva na sua residência.

Não tendo logrado a ventura da longevidade do paquete FUNCHAL, seu contemporâneo, o PRÍNCIPE PERFEITO foi um grande navio em que a perfeição das suas linhas, características e construção se evidenciaram sempre, no decurso dos 14 anos em que tão bem representou a bandeira nacional pelos mares, numa homenagem discreta do génio do seu arquitecto naval, Almirante Rogério d'Oliveira. Podia e devia ter sido aproveitado para cruzeiros como se fez em 1973 com o FUNCHAL, mas tal não sucedeu. Em 1995 tentei convencer o então armador do paquete FUNCHAL, Sr. George Potamianos, a comprar o MARIANNA 9, parado na Grécia, mas este considerou que era tarde demais, a época dos paquetes a turbinas como o PRÍNCIPE PERFEITO chegava ao fim. Potamianos assegurou 25 anos de cruzeiros internacionais ao FUNCHAL, a partir de 1985 e disse-me, que se tivesse vindo para Portugal uns anos mais cedo, teria evitado que o PRÍNCIPE PERFEITO, o SANTA MARIA e o VERA CRUZ se tivessem perdido. Veio a tempo de salvar o concorrente do PRÍNCIPE PERFEITO, resgatando de Sines, em 1986, o paquete INFANTE DOM HENRIQUE, que reconstruiu com o nome VASCO DA GAMA.

Foi assim a história do belo paquete PRÍNCIPE PERFEITO, o maior navio de Rogério d'Oliveira. Em dias de nevoeiro no Tejo, ainda oiço os seus apitos distantes, a protestar contra o desprezo com que na actualidade a maior parte dos portugueses ignora os seus navios, a falta deles. Coisas de uma Desmaritimização triste e sem sentido. Falta de cultura marítima, pela qual Rogério d'Oliveira tanto fez.

PALAVRAS PROFERIDAS PELO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA

Francisco Vidal Abreu
Almirante

Saúdo o Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, a família aqui presente do Almirante Rogério d'Oliveira, os Senhores Diretores da Comissão Cultural da Marinha e do Museu da Marinha, os senhores Almirantes, os senhores académicos, convidados e todos aqueles que se quiseram juntar a esta homenagem.

Acabámos de ouvir os dois oradores principais que nos trouxeram a visão do que foi a vida do Senhor Almirante no âmbito militar e no âmbito civil, no fundo de que forma serviu Portugal. Naturalmente, debruçar-me-ei sobre a mesma pessoa, mas como Presidente da Academia de Marinha, o 4º que foi.

Foram 18 anos de intensa e profícua atividade com início a 10 de janeiro de 1986, em substituição do anterior presidente, Professor Engenheiro Arantes e Oliveira, então chamado a funções governamentais. Seguiram-se sucessivas eleições com início em 1987 ao longo de quatro biénios e três triénios, tendo terminado o exercício desta presidência, a seu pedido, em janeiro de 2004.

Passou então a exercer o cargo o VALM António Ferraz Sacchetti.

Durante este tempo, para além de um significativo aumento, em número e em qualidade das sessões culturais realizadas, dá-se início a um conjunto de grandes realizações. Todas elas ainda hoje perduram. Logo em 1986 dá-se a inauguração das novas instalações, resultado de uma persistente luta para vencer as mais diversas resistências e que culminou na saída das áreas ocupadas no Museu da Marinha para as atuais instalações, de que o excelente auditório é um significativo símbolo e cujo desenho foi da sua autoria.

Em 1991 tem início a 1ª Exposição de Artes plásticas “O mar e os motivos marítimos”, que originou um novo prémio. Na altura não foi criada a categoria de Pintor de Marinha, à semelhança da distinção já existente noutros países, como em França, o que apenas veio a suceder décadas mais tarde.

Em 1992 realiza-se o 1º Simpósio de História Marítima, de que em 2019 se realizou a XVI edição. É um bom sinal de que a iniciativa fazia todo o sentido.

Em 1994 é aprovado pela Assembleia de Académicos o Projeto da “História da Marinha”, embora a ideia já germinasse desde 1991 e já tivesse havido várias nomeações para membros da respetiva Comissão Científica. Em 2004, ao deixar o exercício do cargo de Presidente já tinham sido publicados 5 volumes deste projeto e já estavam encomendados mais 3.

Ainda em 1994 são publicados os primeiros Estatutos da Academia. Em 1999, pelo reconhecimento do trabalho realizado até então foi atribuída à Academia de Marinha o grau de membro honorário da Ordem do Infante. Em 2003 foi inaugurado pelo então Chefe do Estado-Maior da Armada a Biblioteca “Almirante Teixeira da Mota” como parte das comemorações dos 25 anos da Academia de Marinha, comemorações estas que também incluíram um concerto pela Banda da Armada no Teatro São Luís e a emissão de uma medalha comemorativa.

Este um breve resumo do muito que foi feito durante os seus anos de presidência. Recordo, aliás, que por mais de uma vez comigo desabafou, mostrando-se magoado quando ouvia referências ao seu exercício destacando como obra maior a conceção e construção do auditório nas novas instalações da Academia. Sentia que tinha deixado uma obra muito mais notável no domínio da ciência e da cultura que não era devidamente apreciada perante a materialização de uma mera obra física.

Considero que a melhor homenagem que lhe posso prestar é recordar aqui duas passagens do seu pensamento tiradas de algumas das suas intervenções que extraí das “Memórias” dos respetivos anos, onde se encontram publicadas. E passo a citar:

- Em 09 de janeiro de 1991 no ato de posse dos novos membros da direção para o biénio 91/92: “A Academia de Marinha é o que são os seus académicos. E o que é um académico de Marinha? A meu ver, o perfil de um membro desta Academia deve reunir duas facetas necessárias: nível cultural e científico por um lado e por outro um interesse e amor pelas ciências ligadas ao mar e às marinhas. Mas a sua mais destacada característica, como a de qualquer académico, é a devoção à sua Academia e o desinteresse pessoal em servi-la, sem obter nem esperar qualquer espécie de recompensa, sejam benefícios de ordem material, sejam mesmo honorarias”, e ainda ... “A localização da nova sede não terá talvez a heráldica e o lirismo histórico da área dos Jerónimos, símbolo da gesta heroica dos Portugueses na sua epopeia marítima e universal, mas não é menos significativa. De facto, este local, a «Nau de Pedra», está carregado de história e tradições gratas aos marinheiros, história da Marinha não tanto de incidência política, mas exatamente mais específica da sua ação desde séculos atrás.

Neste local, o estaleiro da Ribeira das Naus – a Fábrica das Naus como era chamada – se construíram muitos dos navios que fizeram a grandeza do País e o transportaram com esplendor a todos os cantos do Mundo. Após o terramoto de 1755 surgiu aqui o Arsenal Real da Marinha com a sua Casa das Formas – mais tarde a célebre Sala do Risco – onde em escala natural se traçavam os navios.

Em 1782 foi criada a Companhia dos Guardas-Marinhas e pouco depois, em 1783, a Academia Real para instrução destes. Esta Academia funcionou na Sala do Risco e espaços adjacentes, dando mais tarde, em 1845, lugar à Escola Naval.

Aqui se forjaram gerações e gerações de oficiais da Marinha. Mais especificamente no espaço ocupado pelo auditório, funcionou durante 150 anos a Biblioteca de Marinha que estava anexa à Escola Naval.

Quando a Escola Naval foi transferida para o Alfeite em 1936, a Biblioteca passou a funcionar em condições diferentes e a designar-se por Biblioteca Central de Marinha. Foi também no espaço adjacente que nasceu o Museu de Marinha. Este e a Biblioteca foram mais tarde instalados na zona dos Jerónimos em edifícios próprios.

Trata-se, pois, de um local de tradições náuticas, científicas e culturais. Nenhum ambiente poderia ser mais apropriado a uma jovem instituição que se devota à cultura marítima e ao estudo das coisas do mar”.

E continuando, dirigindo-se agora diretamente ao Chefe do Estado-Maior da Armada, “Parece-me, senhor Almirante, que a Academia de Marinha encontrou o seu «habitat» definitivo, o que representará mais uma carga histórica e cultural a derrubar se algum dia os ventos modernos que assolam a nossa identidade tentarem violar este espaço sagrado da nossa Marinha, lídima herdeira do património cultural legado pelos marinheiros de 400 e 500”.

- Do ano de 2001, no ato de posse de um novo triénio, retiro parte das palavras proferidas pelo então presidente da Academia de Marinha e que ajudam a compreender e a tipificar a sua visão da Academia de Marinha como instituição singular: “A Academia de Marinha é por definição legal um organismo da Marinha, mas «de facto» é simultaneamente organismo e instituição livre, o que lhe confere um regime «sui generis», tanto mais que as duas condições são aparentemente contraditórias.

A inserção na Marinha de um órgão científico-cultural como a Academia de Marinha é de facto deveras peculiar. Trata-se de um órgão civil implantado numa organização militar. Órgão civil constituído por pessoas civis – os seus membros – apenas funcionando com algum pessoal militar. Os próprios oficiais de Marinha são membros na qualidade de marinheiros com perfil, artístico ou cultural, logo civis, e não pela sua origem de militares.

Os seus dirigentes, ainda que homologados pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, são eleitos livremente pelos seus pares. A Academia de Marinha, ainda que inserida na Marinha Militar, não é, pois, nem na forma nem na essência, um organismo militar.

Assim nasceu, e naturalmente não poderia ter nascido de outra maneira. Talvez na sua génese, ou melhor na mente dos seus fundadores, tenha estado subjacente o princípio de que «a cultura marítima é assunto por demais importante para ser deixada apenas nas mãos dos marinheiros militares», certamente por extensão, «mutatis mutandis» do princípio proclamado por Clemenceau (ou teria sido Churchill? seguramente um político), referindo-se à guerra exclusiva dos militares.

Independentemente da inexorável natureza civil da Academia de Marinha, esta condição é de indiscutível vantagem para a Marinha, pois nela encontra a sua melhor porta aberta à sociedade civil.

Criada e regulada por decreto do Governo, a essência da Academia de Marinha está, porém, nos seus membros. Estes desenvolvem a sua ação por amor e devoção às coisas do mar, sentimento comum que os une, e em puro regime de voluntariado. Sem esta essência, o diploma que a rege seria de nenhum efeito. A Academia de Marinha é, pois, organismo da Marinha enquanto existir como instituição livre”.

Recentemente foi publicada, em jeito de homenagem, uma biografia do Almirante Rogério d’Oliveira por iniciativa de um seu grande amigo, admirador e editor desta brochura, o Dr. João Pedro Xavier de Brito. Teve a amabilidade de oferecer 30 exemplares à Academia de Marinha que os disponibilizou aos interessados. Não a irei desenvolver pois muitos dos seus aspetos já foram cobertos pelos oradores anteriores. Direi apenas que foi um homem de quem a sua inteligência e o seu brilhantismo foram unanimemente reconhecidos. Com uma forte personalidade tinha muitos outros interesses para além dos da sua área profissional e uma vasta cultura geral. Dominava o direito administrativo, era um reconhecido melómano, tinha um poder de argumentação notável e adorava uma boa polémica, a que não só não se furtava como tantas vezes procurava criar.

Um homem com este perfil e com uma forte vontade própria, sobressai entre os que o rodeiam e deixa marca. O Almirante Rogério d’Oliveira marcou o seu tempo e deixou, na Academia de Marinha um legado que perdurará. E para que esta marca não se esfume no tempo, proporei, em próxima Assembleia de Académicos, a atribuição do seu nome ao auditório que desenhou e criou.

Muito Obrigado.

**ALOCUÇÃO DO PRESIDENTE
DA ACADEMIA DE MARINHA,
CALM ROGÉRIO D'OLIVEIRA,
EM 10 DE OUTUBRO DE 2000**

— *in* —

**SESSÃO DE HOMENAGEM
À MEMÓRIA DO ALMIRANTE
ANTÓNIO EGÍDIO DE SOUSA LEITÃO**

Senhor Almirante CEMA
Senhora D. Maria Alexandra Sousa Leitão
Senhor Ten. Nuno Sousa Leitão
Senhores Familiares do Alm. Sousa Leitão
Senhor Presidente da Academia Portuguesa da História
Senhor Presidente do Sociedade de Geografia de Lisboa
Senhores Oficiais Gerais
Prezados Confrades
Senhoras e Senhores

«A memória é o espelho em que se observam os ausentes», disse-o um notável escritor. O povo diz que «recordar é viver». No caso presente eu digo que a memória é o refúgio em que se afoga o desespero pela ausência de alguém de quem se sente a falta.

É na memória de alguém que em vida deixou um rasto indelével - na Marinha, na Comunidade Cultural, na Sociedade - que a Academia de Marinha concentra hoje o seu olhar, o seu pensamento, a sua devoção.

Alguém que foi:

- distinto estudante;
- distinto oficial de Marinha;
- distinto engenheiro;
- insigne Chefe da Armada;
- devotado cultor do Mar e das Marinhas;
- ilustre académico;
- consciente patriota, orgulhoso da história da sua Pátria.

O Alm. António Egídio de Sousa Leitão foi tudo isto e mais do que isto: foi um grande homem e, como disse um filósofo: «os grandes homens morrem duas vezes: morrem como homens e morrem como grandes». Por isso um grande homem deixa sempre um grande vazio.

A Academia de Marinha sentiu consternadamente o desaparecimento do Alm. Sousa Leitão e passados uns meses sobre a sua morte, dissipada um pouco a angústia e tristeza que só o tempo atenua, expressa o seu sentimento de pesar e saudade, de respeito e admiração, evocando a sua memória, prestando sentido preito ao seu estimado e respeitado académico.

A sua falta é muito sentida pelos membros da Academia de Marinha, particularmente pelo actual Presidente que a ele recorria frequentemente para um conselho, uma sugestão, uma colaboração, que ele prestava sempre com a sua proverbial bonomia e o seu sentido pragmático. A inteligência, o equilíbrio, a tolerância, a par de uma firmeza de opinião e decisão, eram virtudes que conduziam à máxima de Horácio «est modus in rebus».

*
* *

O Alm. Sousa Leitão era um membro emérito da Academia de Marinha, o que só por si lhe conferia uma dignidade cultural; mas não foi um académico qualquer. Foi um membro que prestou relevantes serviços à Academia, contribuindo decisivamente para a sua consolidação.

Nos seus 32 anos que a Academia de Marinha leva de vida, existiram personalidades que a ela ficaram indissolúvelmente ligadas.

Naturalmente os seus membros fundadores, em particular os Almirantes Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota, seus primeiros presidentes. Sousa Leitão, não tendo sido membro fundador, tem o seu nome ligado à Academia de Marinha pelo seu enorme empenho e dedicação e principalmente pelo notável impulso que prestou ao seu desenvolvimento.

*
* *

Ouvi pela primeira vez falar do nome do 2.º tenente Sousa Leitão em 1950, a propósito do concurso para a frequência no estrangeiro do curso de engenharia de construção naval. Tendo eu acabado de chegar a Portugal e ingressado na classe dos engenheiros construtores navais, e já interessado na classe, fiquei indignado ao saber que o 2.º ten. Sousa Leitão tinha sido excluído do concurso por o seu requerimento de admissão ter sido recebido fora do prazo. Tinha sucedido que, estando ele embarcado num navio em Macau, o anúncio do concurso havia lá chegado demasiado tarde. Apenas por este facto não foi seleccionado, pois era claramente o mais classificado dos concorrentes.

Ainda que nessa altura eu fosse um pequeno pigmeu na Marinha, quase desconhecido por ter estado ausente desta durante 5 anos, juntei a minha voz ao clamor de protesto contra a injustiça praticada, e, com ganas de D. Quixote, ainda diligenciei a nível superior que se anulasse e repetisse o concurso. Mas como disse, eu era um pigmeu, e Sousa Leitão não logrou ser meu colega de classe.

Ora a Marinha às vezes, repito às vezes, escreve direito por linhas tortas. Sousa Leitão foi engenheiro, mas engenheiro hidrógrafo, e fez carreira brilhante na classe de Marinha, culminando na chefia da Armada, o que não teria sucedido se se tivesse graduado com o curso de engenheiro construtor naval.

O primeiro contacto pessoal que tive com Sousa Leitão foi em Moçambique, em 1965. Numa das visitas que efectuei àquele território ultramarino, Sousa Leitão ofereceu-me um excelente jantar a bordo do NH «Almirante Lacerda», de que era comandante. Depois, aparte alguns encontros ocasionais, só mais tarde, em 1977, nos encontramos em serviço no EMGFA, ele como Adjunto do General CEMGFA, eu como Presidente da Comissão Coordenadora de Informática das Forças Armadas.

Aí tive ocasião de conhecer de perto as suas qualidades intelectuais, profissionais e de carácter. O Almirante demorou-se pouco no EMGFA. Em 1978 ascendeu a CEMA.

Daí por diante não mais perdi contacto com Sousa Leitão, mas foi no âmbito da Academia de Marinha que a nossa relação mais se reforçou, pois ele como CEMA e eu como presidente desta Instituição tínhamos um objectivo comum: desenvolver a Academia de Marinha, prestigiar e projectar o seu nome.

Com uma visão superior sobre o papel da cultura na formação e eficácia dos oficiais de Marinha e em geral dos marinheiros, o Alm. Sousa Leitão, logo após ter assumido a Chefia da Marinha, indo ao encontro do objectivo clamado pelo Alm. Sarmiento Rodrigues, elevou ao nível de Academia o então denominado Centro de Estudos de Marinha, dando assim lugar à actual Academia, realizando o sonho daquele primeiro fundador.

Quando em 1983 assumi as funções de Vice-Presidente da Academia de Marinha, exercendo funções de presidente, apercebi-me que aquele objectivo - o de uma autêntica academia a nível nacional - nunca seria atingido sem que a Academia dispusesse de sede própria. Esta estava reduzida, de forma embrionária, a um pequeno canto no Museu de Marinha. A Academia de Marinha era por assim dizer uma alma sem corpo.

A Academia acabava de sair de uma crise de luto, provocada pelo falecimento num tempo curto daqueles primeiros presidentes. Era visível que a Academia de Marinha nunca se afirmaria como Instituição independente de alto nível se não fosse provida de instalações próprias. Esta afirmação era tão mais necessária quanto era certa a aproximação das comemorações dos 500 anos do período áureo dos Descobrimentos Marítimos, que deviam começar em 1987 com a celebração da viagem de Bartolomeu Dias e prolongar-se até ao ano 2000, com a viagem de Pedro Álvares Cabral.

A consolidação da Academia de Marinha e a sua preparação para participar activamente naquelas comemorações, constituíram os grandes objectivos estratégicos definidos pela sua Assembleia de académicos e apoiados e estimulados pelo CEMA, o Alm. Sousa Leitão. Objectivos que, associados à sua missão geral, dependiam de um objectivo subsidiário, mas urgente e vital: a sede da Academia. Este problema já havia sido posto, desde o tempo de Sarmento Rodrigues, sem que houvesse solução à vista. Sousa Leitão tinha o plano de concentrar os organismos culturais de Marinha na área dos Jerónimos, num complexo urbano a que chamou o Polo Cultural da Marinha, nele incluindo a nossa Academia.

O assunto foi analisado do ponto de vista pragmático, já que em teoria, e segundo as opiniões de Sarmento Rodrigues e Sousa Leitão, a Academia de Marinha deveria situar-se na área dos Jerónimos. As previsões de implantação naquela área eram, contudo, pessimistas e na melhor das hipóteses a muito longo prazo.

A história das instalações da sede merece ser aqui registada, pois trata-se de um acto relevante e corajoso do então CEMA o qual, conjuntamente com a promulgação da portaria da elevação da Academia ao seu formato actual, constitui um marco miliário nos anais da nossa Instituição.

Aparte o argumento simbólico da localização, parecia que o espaço em que hoje nos encontramos era adequado, pois como disse no acto de inauguração, «não tendo a heráldica e o lirismo histórico da área do Mosteiro dos Jerónimos, símbolo da gesta heróica dos Portugueses na sua epopeia marítima universal, não é menos significativa. De facto este local, a «Nau de Pedra», está carregado de história e tradições gratas aos marinheiros, história da Marinha, não tanto de incidência política mas exactamente mais específica da sua acção desde séculos atrás».

Aqui funcionou por século e meio a Escola Naval. Aqui se forjaram gerações e gerações de oficiais de Marinha. Aqui funcionou mais tarde a Biblioteca Central da Marinha. Aqui nasceu o Museu de Marinha. Aqui se desenvolveram os trabalhos científicos das Brigadas de Hidrografia, embrião do actual Instituto Hidrográfico.

«Como se vê, trata-se de um local de tradições náuticas, científicas e culturais. Nenhum ambiente poderia ser mais apropriado a uma jovem instituição que se devota à cultura marítima e ao estudo das actividades marítimas dos Portugueses.»

Neste sentido a Academia de Marinha propôs ao Almirante CEMA o seu aproveitamento, mesmo a título provisório, para aqui instalar a sua sede.

A primeira reacção do Alm. Sousa Leitão foi negativa. Este espaço estava destinado a serviços de superintendência, designadamente a dos Serviços Financeiros, segundo um plano director aprovado havia algum tempo.

Insisti que a zona tinha tradições culturais e históricas que deviam ser preservadas, que aquele plano já estava desactualizado pelo tempo e que a existência de um auditório de moderadas dimensões no edifício da Administração Central seria de enorme interesse para a Marinha.

Perante a insistência de recuperar um espaço nobre e simultaneamente com a vontade de ambos de resolver o problema da Academia de Marinha, Sousa Leitão acolheu embora com reticências a ideia e, sem se comprometer, incumbiu a DIN (Direcção de Infra-estruturas Navais) de estudar o assunto.

O espaço que havia sido deixado vago pela Biblioteca Central da Marinha apresentava um aspecto lastimoso de degradação, e um certo número de colunas que dificultavam a implantação de um auditório. Este deveria ocupar a maior parte do local, constituindo a área fulcral em volta da qual se deveriam dispor os restantes espaços funcionais.

O estudo da DIN, também pouco crente na utilização daquele espaço para o fim em vista, previa o auditório com a forma de um rectângulo alongado, entre duas filas de colunas, nada adequado a um auditório moderno.

Este decepcionante resultado era eliminatório da solução preconizada pela Academia de Marinha. Sousa Leitão encontrou aqui a conclusão de que o espaço não era adaptável e que havia de se pensar noutra solução.

Por natureza e formação de marinheiro, sou perseverante quando acredito numa ideia. Pedi à DIN uma planta exacta da área em causa, com a localização das colunas, e com a ajuda do Secretário-Geral, o Comte. Lobo Fialho, congeminei uma solução de um auditório entre 7 colunas, aqui presentes mas não aparentes, alegorizando, como convinha a um órgão de cultura, um anfiteatro da velha Grécia entre as sete colinas da antiga Roma.

Acompanhado do Secretário-Geral, submeti a solução ao Alm. Sousa Leitão. Ainda tenho presente o desanuiar do seu semblante ao examinar o desenho. A Academia de Marinha apresentou de imediato a proposta formal, e daí por diante Sousa Leitão entusiasmou-se e foi generoso em prover os fundos para a instalação da Academia, no que foi bem interpretado pelo então Director das LN., o Alm. Moreira Rato, cuja colaboração me apraz também recordar.

A elevação do Centro de Estudos a Academia e a sua instalação condigna foram duas acções que só por si ligam o nome de Sousa Leitão à nossa Instituição. Mas não foram as únicas. Ainda como CEMA acolheu sempre com compreensão e carinho várias propostas da Academia, entre as quais se deve distinguir a criação dos prémios Alm. Sarmiento Rodrigues e Teixeira da Mota.



Biblioteca da Marinha até 1982.



Auditório da Academia de Marinha.

O Alm. Sousa Leitão foi eleito membro efectivo da Academia de Marinha em Outubro de 84 e membro emérito em Novembro de 98. Ainda que a Academia devesse muito ao Almirante como CEMA, não foi eleito por este facto nem podia sê-lo, mas sim por mérito próprio, por apresentar um currículo brilhante de alto nível, em que se distinguiu uma carreira de natureza científica ao serviço da Hidrografia, a que se juntava naturalmente a sua vocação cultural.

A sua dedicação como académico revelou-se constantemente ao longo do tempo, pela participação nas actividades culturais, na presença em sessões solenes, nas saídas da Academia e na participação num dos volumes da História da Marinha. E sempre distinguiu a Academia como presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa. A sua última contribuição prestada à Academia foi a participação no «Congresso Portugal-Brasil Ano 2000» realizado em Junho do ano passado como coordenador da 1.ª Secção sobre o tema «O Atlântico no Mundo Global e a Identidade Luso-Afro-Americana».

A acção do Alm. Sousa Leitão no âmbito cultural vai muito além do empenho e carinho que dedicou à Academia de Marinha. A sua superior visão da cultura, particularmente a cultura do mar, era notória, reconhecendo nesta um importante factor de patriotismo e eficácia de uma Marinha.

Esta visão e correspondente interesse reflectiram-se em múltiplas acções de apoio a iniciativas dos vários órgãos culturais além da Academia: o Museu de Marinha, a Biblioteca Central da Marinha, o Planetário Calouste Gulbenkian, o Aquário Vasco da Gama, o Arquivo Geral da Marinha.

Em particular há a salientar: a criação da Comissão de Acção Cultural da Marinha, antecessora da actual Comissão Cultural da Marinha, por proposta do Alm. Garcez de Lencastre seu adjunto à altura; a preservação do espólio do Alm. Teixeira da Mota; a aquisição para o Museu de Marinha dos modelos de navios mercantes das extintas grandes Companhias de Navegação, a CNN e a CTM; e a aquisição do terreno do antigo Mercado de Belém para construção do Polo Cultural da Marinha, a que atrás me referi.

A sua acção no campo da cultura culminou com o desempenho do cargo de Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, facto que será especialmente gloriado por um dos oradores desta sessão.

*

* *

A excepcional personalidade do Alm. Sousa Leitão será a seguir focada por individualidades da mais alta craveira intelectual e cultural, todos membros da Academia de Marinha:

O Prof. Veríssimo Serrão recordará as facetas de Sousa Leitão como jovem e estudante.

O V/ Alm. Torres Sobral comentará a sua acção por largos anos no âmbito da Hidrografia, em que despendeu grande parte da sua vida profissional.

O Alm. Vieira Matias analisará a sua acção de CEMA durante o período de 9 anos, de difícil situação política, em que desempenhou o cargo.

O Prof. Adriano Moreira apreciará a personalidade de Sousa Leitão, salientando especialmente a sua vocação cultural e a sua acção como presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, durante os 13 anos em que esteve à frente desta prestigiosa Instituição.

*

* *

A Academia de Marinha agradece a todos os convidados presentes nesta sessão o gesto de se associarem a este acto de evocação e homenagem, conferindo-lhe o significado que merece. Em particular a Academia de Marinha agradece ao senhor Alm. Vieira Matias a sua participação activa nesta cerimónia; dupla participação, usando da palavra como académico e presidindo à sessão na qualidade de CEMA, desta forma alargando o alcance da sessão à homenagem da própria Marinha.

Por fim a palavra justa de apreço aos oradores, pelo pronto acolhimento ao meu pedido e devotada colaboração.

Certamente que os seus depoimentos pecarão por serem necessariamente curtos, pela imposição prática de limitar o tempo de cada intervenção. Assim estou certo de que muito ficará por dizer da grande figura que foi o Alm. Sousa Leitão. Mas também estou certo de que, do talento e erudição dos oradores, a sua alma irá transparecer em toda a sua dimensão e grandeza.

E como disse o grande matemático, físico e filósofo Blaise Pascal: «numa alma grande, tudo é grande». Grande foi a obra legada por Sousa Leitão. Grande é o exemplo que ele representa.

*

* *

Na sessão de homenagem que a Academia de Marinha realizou em 1979 à memória do Alm. Sarmiento Rodrigues, Sousa Leitão encerrando a sessão a que presidiu como CEMA, proferiu uma pequena alocução de que não resisto a reproduzir os últimos parágrafos pela sua sinceridade e veracidade.

Passo a citar:

«O Almirante Sarmiento Rodrigues teve o raro, mas por vezes doloroso privilégio, apenas concedido aos grandes homens, de totalmente se identificar com a instituição que tão devotada como brilhantemente serviu. Na sua trajectória em vida, os seus sucessos foram, em larga medida, os sucessos da Marinha bem como os seus insucessos foram os insucessos da Marinha. Ambos conheceram os mesmos momentos de glória, ambos sofreram iguais ingratidões.

Os homens como ele dão corpo às instituições. Emprestam-lhe a sua dimensão humana, que perdura para além da morte.

Ontem, foram as suas obras, o seu conselho e a sua experiência, que nos enriqueceram. Hoje, é a sua memória, fonte de inspiração, exemplo para novas gerações, que constituem o património desta Marinha que ele tanto amou.»

São palavras do Alm. Sousa Leitão. Mas não hesito em apropriar-me delas para, «verbum pro verbo», dedicá-las a ele próprio.

