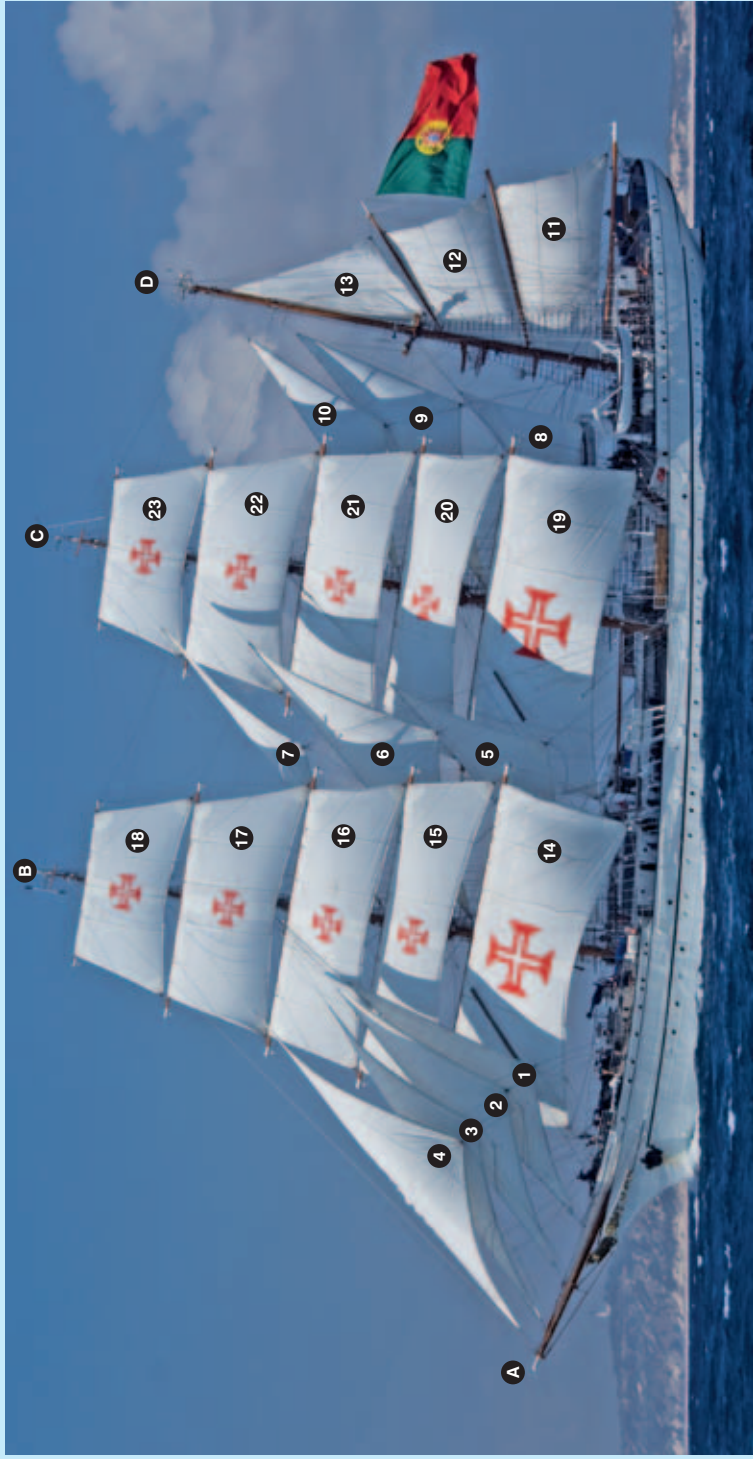


Marinha Portuguesa



N.R.P. "SAGRES"
PORTUGAL



VELAS

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|------------------------|
| A - gurupés | 9 - estai do gawe-tope | 17 - joanete de proa |
| B - traquete | 10 - estai do galope do gawe-tope | 18 - sobre de proa |
| C - grande | 11 - mezena baixa | 19 - grande |
| D - mezena | 12 - mezena alta | 20 - gávea baixa |
| | 13 - gawe-tope | 21 - gávea alta |
| | 14 - traquete | 22 - joanete do grande |
| | 15 - velacho baixo | 23 - sobre do grande |
| | 16 - velacho alto | |
| 1 - vela de estai | | |
| 2 - bujarrona de dentro | | |
| 3 - bujarrona de fora | | |
| 4 - giba | | |
| 5 - estai da gávea | | |
| 6 - estai do joanete | | |
| 7 - estai do galope do grande | | |
| 8 - estai da mezena | | |

NRP “Sagres”

O actual navio-escola *Sagres* foi construído nos estaleiros da *Blohm & Voss*, em Hamburgo, em 1937, tendo, na altura, recebido o nome *Albert Leo Schlageter*. Era o terceiro de uma série de quatro navios encomendados pela Marinha Alemã (Kriegsmarine), que incluía o *Gorch Fock* (1933) – que veio a ser o *Tovarish* (1952-2003) –, o *Horst Wessel* (1936) – actual *Eagle* da *United States Coast Guard* –, e um quarto navio nunca concluído, por entretanto ter eclodido o conflito, ao qual foi dado o nome *Herbert Norkus* (1939). Aliás, parte do aparelho deste último, nomeadamente vergas e mastaréus, veio posteriormente a ser utilizado no *Gorch Fock* (1958), actual navio-escola da Marinha Alemã, construído vinte anos



mais tarde, de acordo com os planos dos anteriores veleiros. Além dos navios mencionados, o estaleiro alemão construiu um outro veleiro desta classe, o *Mircea* (1938), satisfazendo uma encomenda da Marinha Romena.

No final da guerra, aquando da partilha dos despojos pelos vencedores, o *Horst Wessel* e o *Albert Leo Schlageter* couberam aos Estados Unidos. No entanto, apesar dos esforços do Comandante americano da Base Naval de Bremerhaven, não foi possível encontrar, nos Estados Unidos, uma instituição que quisesse ficar com este navio. Pelo que, ao fim de três anos, acabou por ser cedido à Marinha do Brasil, com o intuito de fazer face aos danos causados pelos submarinos alemães aos seus navios, durante a guerra. Em 1961 foi adquirido por Portugal, no sentido de substituir a antiga *Sagres*, que, curiosamente, também havia sido navio alemão.

De facto, a anterior *Sagres* foi lançada à água em Bremerhaven, em 1896, com o nome *Rickmer Rickmers*. Em 1916, quando a Alemanha declarou guerra a Portugal, este veleiro encontrava-se nos Açores, tendo sido então arrestado. Baptizado com o nome *Flores*, foi colocado à disposição dos ingleses, que o usaram como transporte. Em 1924, terminada a sua utilização como navio mercante, foi incorporado na Marinha Portuguesa como navio-escola e com o nome *Sagres*. Razão pela qual, nomeadamente no estrangeiro, o actual navio-escola *Sagres* é, por vezes, apelidado de *Sagres II*, o que, na realidade, não corresponde à verdade. A explicação para tal reside no facto da Marinha Portuguesa ter contado anteriormente com um outro navio, com o nome de *Sagres*. Tratava-se de uma corveta mista com casco em madeira, construída em Inglaterra nos estaleiros de *Messrs. Young, Son and Magnay*, Limehouse, em 1858. Armava em galera e, fundeada no rio Douro, serviu como navio-escola, entre 1884 e 1898.

“Albert Leo Schlageter”

(1937-1948)

O contrato para a construção do *Albert Leo Schlageter*, entre o estaleiro da *Blohm & Voss* e a Marinha Alemã, foi assinado no dia 2 de Dezembro de 1936. Com a quilha assente no



dia 15 de Julho de 1937, dois meses e meio depois, a 30 de Outubro, o navio foi lançado à água, tendo sido incorporado a 12 de Fevereiro do ano seguinte. Largou para a primeira viagem de instrução no dia 20 de Março de 1938, colidindo, dois dias depois, no estreito de Dover, com o navio-vapor *Trojan Star*, debaixo de cerrado nevoeiro. Antes do início da guerra fez outras viagens de instrução, donde se destacam duas navegações ao Atlântico Sul. Durante grande parte da guerra foi mantido atracado em Kiel, sendo a bordo ministrada instrução de marinharia e navegação.

Em 1944, no sentido de melhorar a preparação marinheira dos seus homens, a Marinha Alemã decidiu colocá-lo novamente a navegar, restringindo as viagens ao Báltico, área então considerada relativamente segura para a missão destes navios. Foi, no entanto, durante uma viagem de instrução naquele mar que o *Albert Leo Schlageter* embateu numa mina. O acidente, ocorrido debaixo de forte temporal no dia 4 de Novembro, vitimou 18 elementos da sua guarnição, tendo o próprio navio escapado graças à existência de compartimentação estanque – um dos requisitos que nortearam a construção dos veleiros desta classe –, bem como pelo facto de se encontrar a navegar em conserva com o navio-irmão *Horst Wessel*.



A poucos dias do final da guerra, e depois de haverem sido reparados os danos resultantes do embate na mina, o *Albert Leo Schlageter* foi levado para Flensburg. Esta decisão terá evitado a sua perda, uma vez que a cidade de Kiel, incluindo a sua base naval e os navios que aí se encontravam atracados e fundeados, foram quase totalmente destruídos pelos bombardeamentos da aviação inglesa, desencadeados nos últimos dias do conflito.

Com a bandeira alemã o navio teve os seguintes comandantes:

Fregattenkapitan Bernhard Rogge	Fevereiro de 1938 - Setembro de 1939
Kapitan zur See Joachim Asmus	Janeiro de 1944 - Novembro de 1944
Korvettenkapitan Johann Reckoff	Abril de 1945 - Maio de 1945

“Guanabara”

(1948-1962)



O *Albert Leo Schlageter* foi cedido pelos Estados Unidos à Marinha do Brasil em 1948, pelo valor simbólico de 5.000 dólares. Uma vez que o navio carecia de fabricos indispensáveis, depois de içada a nova bandeira em Bremerhaven, o trânsito até ao Rio de Janeiro foi feito a reboque. Cerca de um mês depois, entrou pela primeira vez a baía de Guanabara. Haveria de ostentar o nome da célebre baía brasileira a partir do momento em que foi aumentado ao efectivo dos navios da Marinha do Brasil, cerimónia que teve lugar no dia 27 de Outubro desse ano, logo que concluídas as reparações. Até 1961, altura em que foi vendido a Portugal, efectuou inúmeras viagens de instrução ao longo da costa brasileira, tendo apenas visitado um porto estrangeiro, Montevidéu, no Uruguai, em 1949. Dez anos depois, a 21 de Julho de 1959, o *Guanabara* concluiu a sua derradeira viagem

ao serviço da Marinha do Brasil. No dia 30 de Novembro de 1960 foi formalmente abatido ao efectivo.

Dois anos depois da sua paragem, o governo português logrou adquirir o *Guanabara*, muito se ficando a dever este êxito à acção empenhada do Dr. Pedro Teotónio Pereira, na altura Ministro da Presidência. A sua aquisição visava substituir a antiga *Sagres*, que já não se encontrava em condições de assegurar a continuidade das viagens de instrução. O contrato de venda do navio foi assinado no Rio de Janeiro a 10 de Outubro de 1961, pelo valor de 150.000 dólares, data em que, pela última vez, foi arriada a bandeira do Brasil.

Com bandeira brasileira o navio teve os seguintes comandantes:

Cap. - Frag. Pedro Paulo de Araújo Suzano	27OUT48
Cap. - Frag. Daniel dos Santos Parreira	08NOV49
Cap. - Frag. Augusto Lopes da Cruz	22SET50
Cap. - Frag. Levy Penna Aarão Reis	10JAN51
Cap. - Frag. Osmar Almeida de Azeredo Rodrigues	02FEV52
Cap. - Frag. Ernesto de Mello Baptista	05FEV53
Cap. - Frag. Maurício Dantas	24FEV54
Cap. - Frag. Oscar Lopes Fabião	18MAR55
Cap. - Frag. Mário Carneiro Esposel	24MAR56
Cap. - Frag. Alberto Pimentel	14JUN57
Cap. - Frag. Ernesto Mourão de Sá	15ABR59

“Sagres”

(desde 1962)

Ao abrigo da portaria nº18997, de 30 de Janeiro de 1962, o NRP “Sagres” foi aumentado ao efectivo dos navios da Marinha Portuguesa, diploma que igualmente classificava como navio-depósito o anterior navio-escola *Sagres*, doravante com o nome *Santo André*. Não obstante, só nove dias depois, a 8 de Fevereiro, é que a cerimónia oficial teve lugar no Rio de Janeiro, data em que o então Capitão-tenente Silva Horta assumiu o comando do navio, depois de haver sido o último Comandante da antiga *Sagres*.

Com a aquisição da nova *Sagres* conseguiu-se aquele que era o principal objectivo, ou seja, dar continuidade à existência de um navio-escola veleiro na Marinha Portuguesa, para que pudesse ser assegurada a formação marinheira dos seus futuros oficiais, complementando-se assim as componentes técnica e académica ministradas na Escola Naval.

O navio largou no dia 25 de Abril de 1962 para a sua primeira viagem com a bandeira portuguesa, tendo chegado a Lisboa a 23 de Junho, depois de ter feito escalas no Recife, Mindelo e Funchal.

Desde 1962 o navio-escola *Sagres* tem efectuado anualmente viagens de instrução com cadetes da Escola Naval, à excepção de 1987 e 1991, anos em que, com vista à sua modernização, cumpriu prolongados períodos de fabricos.

Além da missão relacionada com a instrução dos cadetes, o navio-escola *Sagres* é também regularmente utilizado na representação da Marinha e do país, funcionando como embaixada itinerante de Portugal. No âmbito das suas missões, o navio-escola *Sagres* cumpriu já três viagens de circum-navegação, em 1978/79, 1983/84 e 2010, bem como outras viagens de duração superior a cinco meses, que o levaram a participar na regata Colombo (1992), integrar as comemorações dos 450 anos da chegada dos Portugueses ao Japão (1993) e ainda nas celebrações por ocasião dos 500 anos do achamento do Brasil (2000).

Com bandeira Portuguesa, o navio já teve os seguintes Comandantes:

Cap.-Ten. Henrique Afonso da Silva Horta	08FEV62
Cap.-Frag. Daniel Farrajota Rocheta	29SET65
Cap.-Frag. José Fernando Ferreira da Costa	03OUT69
Cap.-Frag. Eurico Serradas Duarte	14NOV73
Cap.-Frag. José Fernando Ferreira da Costa	28MAI74
Cap.-Mar-e-Guerra Fernando Miranda Gomes	05MAI75
Cap.-Frag. José Fernandes Martins e Silva	15NOV76
Cap.-Frag. Engrácio Lopes Cavalheiro	21JAN80
Cap.-Frag. António Luciano Homem de Gouveia	17DEZ82
Cap.-Frag. José Manuel Castanho Paes	14ABR86
Cap.-Mar-e-Guerra José Manuel Malhão Pereira	06OUT89
Cap.-Frag. José Armando Rodrigues Leite	22JAN93
Cap.-Frag. Duarte José Cruz de Castro Centeno	10OUT95
Cap.-Frag. António Maya Dias Pinheiro	07OUT98
Cap.-Frag. António Carlos Vieira Rocha Carrilho	04SET01
Cap.-Frag. José Luís Pimentel Antunes do Vale Matos	25OUT05
Cap.-Frag. Luís Pedro Pinto Proença Mendes	06NOV07
Cap.-Frag. Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro	16MAI11

Galardões e Prémios Atribuídos à “Sagres”

Em 1964 venceu a regata de grandes veleiros realizada entre Bermuda e Nova Iorque. Mais tarde, em 1982, venceu a regata transatlântica de grandes veleiros entre Newport (EUA) e Lisboa.

Em 2008 foi-lhe atribuído o prémio Defesa Nacional e Ambiente pelas boas práticas ambientais adoptadas pela sua guarnição. O esforço de redução do impacte ambiental da operação do navio levou a que lhe tenha sido atribuída a Bandeira Azul em 2009, tendo sido o primeiro grande veleiro a ser galardoado com ela. Graças a tal, e por intermédio do navio, este galardão está a ser estendido também a outros grandes veleiros.

Por ter sido o Grande Veleiro que percorreu mais milhas à vela num período de 124 horas durante o ano de 2009, foi o vencedor do Boston Teapot Trophy atribuído pela Sail Training International.



Condecorações

O Estandarte Nacional da “Sagres” recebeu duas condecorações. A primeira foi a Medalha da Ordem do Infante D. Henrique, que visa distinguir os que houveram prestado serviços relevantes a Portugal, no País e no estrangeiro, de expansão da cultura portuguesa ou para conhecimento de Portugal, sua história e seus valores. Esta foi outorgada em 1985 por Sua Ex.^a o Presidente da República, General Ramalho Eanes, e por ele próprio imposta a bordo.

A segunda distinção foi a Medalha Naval de Vasco da Gama, destinada essencialmente a galardoar aqueles que se têm distinguido quer pelos seus actos quer pelos serviços prestados no mar ou em actividades com ele relacionadas, foi concedida em 2007, por S. Ex.^a o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes, e imposta pelo próprio na Base Naval de Lisboa, por ocasião dos setenta anos do navio.

Missão em 2011

Com largada a 27 de junho e chegada a Lisboa no dia 12 de agosto, o Navio irá realizar em 2011 a sua quinquagésima oitava Viagem de Instrução.

Nesta missão, a Sagres participará nos seguintes eventos:

- Comemorações do dia da Região Autónoma da Madeira (1 de julho);
- Iniciativa Mar Aberto, de apoio à edificação de capacidade próprias na Guarda Costeira de Cabo Verde;
- Visita a Ponta Delgada;
- Início das festividades da Semana do Mar na Horta;
- Largada simbólica da “Regata dos Clássicos”, a partir da Horta (6 de agosto);
- Comemorações do Ano Internacional da Juventude, embarcando jovens das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

Prevendo-se uma ampla divulgação da presença do Navio nos portos e um grande contacto com o público em geral, o navio abrirá a visitas, esperando-se vários milhares de visitas diárias.

Em cada porto será oferecida uma recepção às autoridades locais e a outros convidados.

Os nossos convidados terão a possibilidade de visitar um dos mais belos Grandes Veleiros do Mundo e de contactar com os seus cerca de 200 tripulantes (incluindo cadetes).

Historial ao serviço da Marinha Portuguesa até 1 de janeiro de 2011	• Missões: 150 , num total de 6 176 dias
	• Horas de navegação: 93 155
	• Milhas navegadas: 575 678
	• Países visitados: 60
	• Portos estrangeiros visitados: 166
	• Passagens do equador: 31

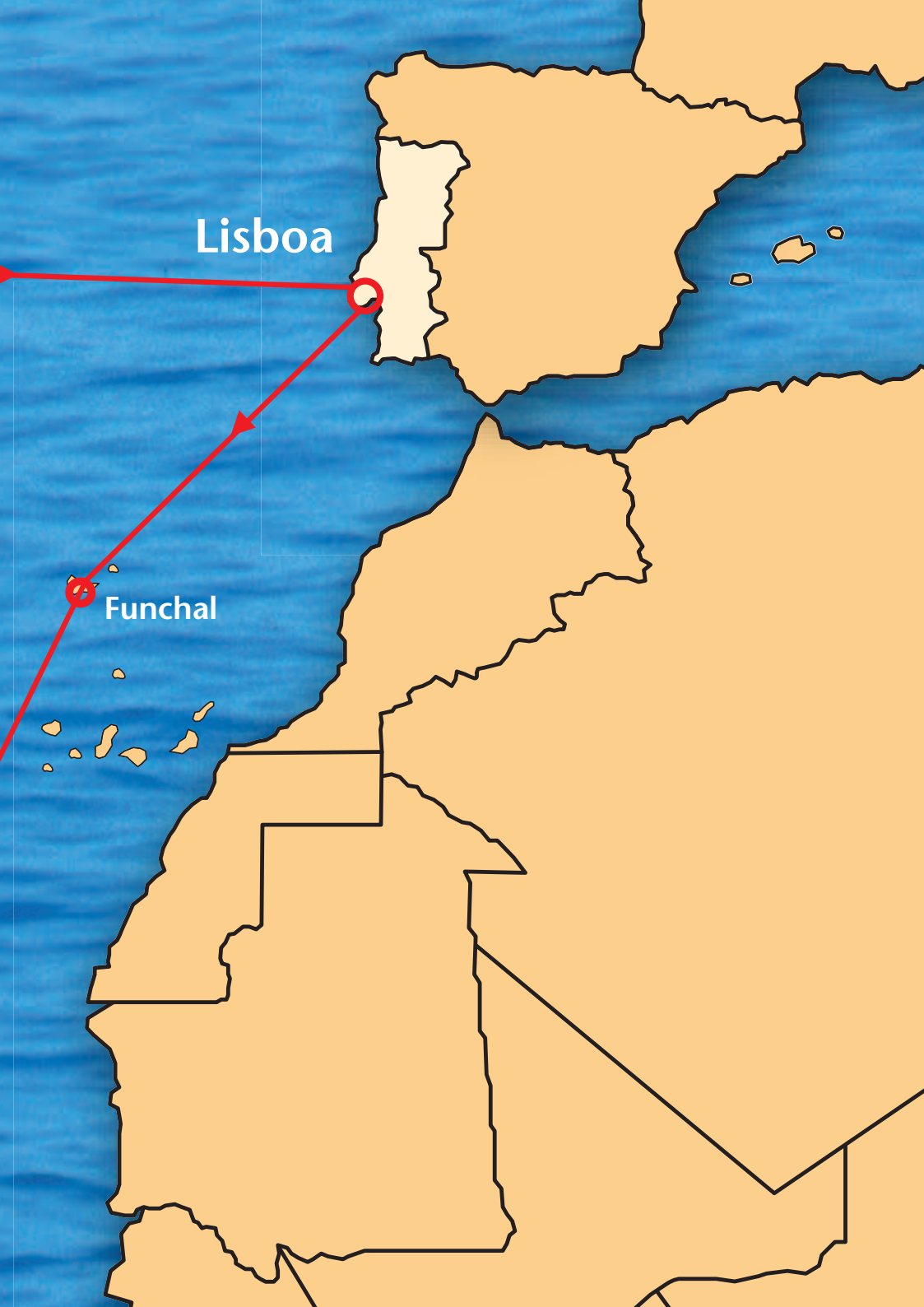
VIAGEM ANO 2011

CHEGADA	PORTO	LARGADA
	LISBOA	27-Jun
01-Jul	FUNCHAL	06-Jul
14-Jul	MINDELO (Cabo Verde)	18-Jul
29-Jul	PONTA DELGADA	02-Ago
03-Ago	HORTA	06-Ago
12-Ago	LISBOA	



VIAGEM ANO 2011





Lisboa

Funchal

Porquê um Grande Veleiro?

Desde o fim da utilização comercial e militar dos veleiros que Portugal tem mantido a utilização de grandes veleiros como navio-escola para complemento da formação teórica ministrada pela Escola Naval aos futuros oficiais da Marinha.

Se até há alguns anos a utilização deste tipo de navio-escola era encarada como uma forma económica de dar treino de mar, com as lacunas de não permitirem o contacto com tecnologias de

ponta ou operações navais modernas, o facto é que actualmente este tipo de navios está a ser cada vez mais utilizado.

Ao longo dos anos que passei na “Sagres” e dos contactos que ao longo da minha carreira fui tendo com outras Marinhas que não utilizam este tipo de navio, fui várias vezes informado da vontade e necessidade que sentiam, e das vantagens em ter uma “Sagres”. Algumas Marinhas adquiriram esta capacidade recentemente e outras fizeram avultados investimentos para a prolongar. Estou em crer que este é actualmente um dos muitos factores diferenciadores de Marinhas, no sentido positivo.



Quais as vantagens de um grande veleiro face a outro tipo de navio?

Conhecer o mar: O mar é um elemento injusto, tão capaz de destruir actualmente uma fragata como o foi de destruir uma frágil caravela dos Descobrimentos. Um aspirante a marinheiro tem que começar por conhecer e saber lidar com as forças do vento e do mar, e nada como um navio que as utiliza para se mover em grandes travessias. Só este conhecimento permite ao marinheiro conhecer os seus limites e os do navio de que depende para sobreviver e para cumprir as missões que lhe forem atribuídas. Antes da Primeira Guerra Mundial era condição para ser oficial nos vapores transatlânticos ter sido aprendiz num dos grandes veleiros de comércio, pois era sabido que aqueles oficiais mantinham a calma e trabalhavam melhor perante situações adversas.

Marinharia e manobra: Apesar da era de complexidade tecnológica em que vivemos, os navios de treino de vela continuam a permitir o melhor e mais completo treino e prática de manobra e marinharia, não só pela dificuldade inerente como pelo resultado do trabalho na propulsão e manobra.

Gosto pelo nosso navio: Um dos objectivos de cada comandante é que a sua guarnição sinta o navio como seu, como algo muito especial e que tenha orgulho nele. Um

Grande Veleiro é um navio que facilita esta aquisição, que depois será transposta para cada nova unidade em que se venha a prestar serviço.

Escola de vida: Mais do que ser uma escola de marinheiros, a “Sagres” proporciona uma oportunidade única de desenvolvimento da autoconfiança, coragem, firmeza e capacidade de julgamento, precisamente algumas das qualidades que uma Marinha precisa nos seus líderes. Para utilizar o vento em seu favor, a “Sagres” depende do saber e do trabalho da sua guarnição, da qual os cadetes, quando embarcados, fazem parte, e que tem de trabalhar como uma equipa que é decisiva em circunstâncias de mau tempo, em que o medo e a exigência física são levados ao extremo, para dar resposta rápida e eficiente às ordens do comando. A sociedade civil também já está a utilizar os grandes veleiros para a formação de jovens, como se pode verificar através dos vários navios civis normalmente presentes nos encontros deste tipo de navios, havendo mesmo aqueles que embarcam pessoas com deficiências, e outros com projectos de recuperação de jovens marginalizados e indivíduos problemáticos.

Representação: Que melhor meio poderá ser utilizado para representar uma Marinha e um país que se deu a conhecer ao mundo pelos seus feitos marinheiros? O militar da “Sagres” é visto, onde que que vá, como um herdeiro dos feitos de Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Álvares Cabral, e tantos outros. O navio permite uma representação culta, cheia de significado histórico e simultaneamente muito moderna, pelo facto de ser amigo do ambiente, representar um desporto de elite e levar uma mensagem de amizade aos milhares que nos visitam e provam o carinho e boa disposição dos portugueses cá embarcados.

Apoio à Política Externa do Estado: A possibilidade que o navio dá, em cada porto, aos nossos representantes diplomáticos de aqui trazerem as mais altas autoridades e individualidades locais é altamente facilitadora do seu trabalho diário de estreitar relações. Para além disso, o próprio Governo português tem utilizado o potencial do navio, destacando-se o encontro entre o nosso Primeiro-ministro e o Presidente do Brasil, a bordo, durante a Cimeira Luso-Brasileira de Outubro de 2008, e a comemoração do *Portuguese National Day* nas Nações Unidas, em que a representação nacional convidou as suas congéneres para uma recepção a bordo, em Nova Iorque (Julho de 2009).

Visita à Diáspora: Nas comunidades portuguesas encontram-se provavelmente os maiores apreciadores deste navio. Assiste-se invariavelmente à dose de orgulho em ser português que este belo e bem cuidado navio lhes proporciona. Este facto reflecte-se na forma como nos recebem, proporcionando-nos em cada porto recepções inesquecíveis.

Custos: A operação de um grande veleiro tem menores custos por aluno, pois estes têm uma maior capacidade de alojamento para pessoal extra-guarnição, consomem cerca de 10% do combustível de um navio de linha e podem operar isoladamente, dispensando reabastecedores. Por outro lado, manter pessoal capaz de o operar, e a necessária corrente logística e de manutenção para um só navio tem custos organizacionais, de pessoal e financeiros. No entanto, o balanço acaba por ser ainda muito positivo.

N.R.P. “Sagres”

O COMANDANTE



Capitão-de-fragata

Luís Nuno da Cunha Sardinha Monteiro

O Comandante Sardinha Monteiro concluiu o curso da Escola Naval em 1991, após o que embarcou na fragata *Sacadura Cabral*. No final desse ano, foi colocado no N.R.P. *Vasco da Gama*, integrando a primeira guarnição desta fragata, que acabara de ser aumentada ao efectivo dos navios da Armada Portuguesa. Seguidamente, desempenhou as funções de oficial imediato do navio-patrolha *Limpopo* e comandou a lancha rápida de fiscalização *Dragão*.

A partir de finais de 1994 frequentou, na Escola Naval, o curso de especialização em Navegação. Findo esse curso, prestou serviço no navio-escola *Sagres*, durante pouco mais de 2 anos, como Oficial Navegador. Em Novembro de 1997, foi colocado na Divisão de Navegação do Instituto Hidrográfico, tendo, entre outras atribuições, chefiado o projecto de instalação da rede de estações GPS Diferencial portuguesas.

Em 2000, obteve, com distinção, o grau de *Master of Science in Navigation Technology*, na Universidade de Nottingham, tendo recebido o prémio e a medalha do *Royal Institute of Navigation* para o “*most outstanding graduate of the MSc Course in Navigation Technology*”. Em 2005, obteve o grau de *Doctor of Philosophy* na mesma universidade britânica, com uma tese intitulada “*Designing, configuring and validating the Portuguese DGPS Network*”. Essa tese foi agraciada com o “Prémio Almirante Teixeira da Mota”, da Academia de Marinha, e com o “Prémio Internacional Almirante Gago Coutinho”, da Sociedade de Geografia de Lisboa.

A partir de Setembro de 2005, passou a desempenhar as funções de Professor de Navegação da Escola Naval, tendo sido responsável pela publicação de vários livros e manuais de navegação.

Foi nomeado, em 2006, por Despacho do Ministro da Defesa Nacional, representante ministerial no Grupo de Trabalho para o sistema de navegação por satélite GALILEO.

Entre Outubro de 2007 e Maio de 2011 desempenhou a função de Adjunto para o Planeamento Estratégico na Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, acumulando com o cargo de Professor da Escola Naval. Em 9 de Julho de 2008, recebeu, de Sua Alteza Real o Duque de Edimburgo o título de *Fellow of the Royal Institute of Navigation* – distinção concedida às personalidades que mais se destacaram, a nível mundial, no âmbito da Navegação – tendo sido o primeiro (e até agora o único) português a receber este título.

Tem publicado diversos artigos científicos e técnicos em revistas estrangeiras e nacionais e colabora frequentemente com a “Revista da Armada”, a “Revista de Marinha”, os “Anais do Clube Militar Naval”, a “Revista Militar” e a revista “Segurança & Defesa”. Em 2002, recebeu o prémio “Almirante Pereira Crespo” destinado à melhor colaboração para a “Revista da Armada” e, em 2009, recebeu o prémio “Almirante Augusto Osório” para o melhor artigo publicado nos “Anais do Clube Militar Naval”.

O Comandante Sardinha Monteiro assumiu o comando do NRP *Sagres* em 16 de Maio de 2011. É casado com Filipa Monteiro e o casal tem quatro filhos: Catarina, Martim, Simão e Mafalda.

Símbolos do Navio-Escola Sagres

Legado da Expansão e dos Descobrimentos

O infante D. Henrique, figura de proa do NRP “Sagres”, foi o terceiro filho do rei D. João I e nasceu no Porto a 4 de Março de 1394, tendo-se constituído, ao longo da sua vida, como o grande impulsionador da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses. Participou na conquista de Ceuta ao lado do seu pai e irmãos em 1415, tendo sido igualmente durante a sua existência que Portugal consolidou a sua opção atlântica, de resto já patente aquando da aliança estabelecida com Inglaterra, em 1373. É hoje unanimemente reconhecida a sua acção no apoio que proporcionou, a diferentes níveis, incentivando e promovendo viagens de exploração da costa ocidental africana e dos arquipélagos atlânticos. A sua atitude e perseverança reflectiram-se na descoberta (1419) e colonização (1425) da Madeira, dobrar do cabo Bojador (1434), descoberta (1427) e colonização (1439) dos Açores, e chegada ao cabo Branco (1441), ilha de Arguim (1443), rio Senegal (1444), ilhas de Cabo Verde (1456) e Serra Leoa (1460).



Com os seus navios às portas do golfo da Guiné, o infante D. Henrique faleceu em Sagres aos sessenta e seis anos, no dia 13 de Novembro de 1460. Fruto de uma atitude tão pragmática quanto avisada, criou as bases com vista a dar continuidade à expansão marítima por si iniciada, permitindo que esta, após a sua morte, dispusesse de condições para ser prosseguida. Se bem que os objectivos associados às primeiras viagens para sul possam não ter sido muito inovadores, a prazo, os resultados das navegações prosseguidas

metodicamente, ao longo de décadas, acabaram por se tornar num dos feitos de maior relevância da História da Humanidade. Considera-se, por isso, do mais elementar e estrito reconhecimento, que a sua divisa, *talant de bien faire* – vontade de bem fazer – seja, nos nossos dias, o lema que sublinha o brasão de armas da Escola Naval, instituição centenária, onde ainda hoje o espírito e os princípios do infante se mantêm como referência na formação técnica e humana dos futuros oficiais da Marinha Portuguesa. Igualmente homenageando o seu legado, o navio-escola *Sagres* ostenta, como figura de proa, a efígie do infante D. Henrique.

O Cabo de Sagres, situado na extremidade sudoeste de Portugal, havia muitos séculos que, além de proeminência geográfica, tinha também a ele associada uma enorme carga mítica, sendo mesmo conhecido entre os Romanos como *Promontorium Sacrum*. De resto, a raiz etimológica do próprio nome encerra ligação íntima com o carácter eminentemente sagrado do local, em grande medida dilatado pelo facto dos restos mortais de S. Vicente nele terem repousado, antes de D. Afonso Henriques (1111-1185) os ter mandado trasladar para Lisboa.

Ao que se sabe, o interesse do infante D. Henrique por Sagres só se encontra documentado a partir de 1443, solicitando autorização para aí mandar construir uma vila, o que parece encontrar



explicação no grande incremento que as viagens de exploração conheceram a partir de 1441. Neste contexto, seguramente que ao infante D. Henrique não passariam despercebidas as condicionantes com que se via confrontada toda a navegação, que, correndo ao largo da costa do Algarve, estabelecia a ligação entre o Mediterrâneo e o Norte da Europa. Por um lado, os navios que navegavam para norte viam-se frequentemente impedidos de passar à costa ocidental, devido ao vento e aos seus efeitos no mar, causados pela forte nortada de Verão. Pelo que, mais não lhes restava do

que procurar o abrigo natural da enseada de Sagres, aguardando pelas condições que lhes permitissem prosseguir a navegação. Por outro lado, os que viajavam em sentido contrário, muitas vezes fundeavam na baía de Lagos onde reabasteciam e davam descanso às respectivas tripulações. No entanto, sempre que soprava vento levante (de leste), também comum nesta região, a baía de Lagos, porque aberta àquele quadrante, não oferecia aos navios a protecção desejada, forçando-os a procurar abrigo na enseada de Belixe, situada entre os cabos de Sagres e São Vicente, até verem reunidas as condições que lhes permitissem demandar, em segurança, o estreito de Gibraltar. Pelo que antecede, facilmente se compreende que o cabo de Sagres, limite natural das enseadas que conferem protecção aos ventos mais comuns da região, seria obrigatoriamente ponto de encontro entre marinheiros, tendo-se revelado fundamental na troca de conhecimentos e experiências, beneficiando os propósitos do infante D. Henrique. Ao que acresce, relativamente a Lisboa, a sua menor distância à costa africana e aos arquipélagos atlânticos, cujo «descobrimto» constituiria o cerne dos planos do infante D. Henrique.

Não obstante as evidentes vantagens, Sagres nunca se conseguiu impor a Lagos e a Cádiz, como ponto obrigatório de paragem dos navios na costa sul, excepto nas condições referidas. Prova disso é atestada pelo facto de grande parte das expedições promovidas pelo infante D. Henrique ter partido de Lagos. Esta situação, aparentemente contraditória, encontra razões que a justificam, na medida em que a zona de Sagres, além de não contar com terrenos férteis que permitissem sustentar uma população numerosa, sofre ainda de uma crónica falta de água potável. Terão sido pois estes os factores que impediram que este local reunisse condições para satisfazer as vulgares necessidades de reabastecimento dos navios que aí fundeavam.

Em qualquer dos casos, foi no decurso das viagens patrocinadas pelo infante D. Henrique, que os seus navegadores reconheceram regimes de ventos e correntes; aperfeiçoaram métodos de navegação – estimada e astronómica – para com maior rigor determinar a posição do navio no mar; identificaram quais as características dos navios a melhorar com vista a vencer

as dificuldades da recente navegação no Atlântico, tanto no que respeita a um maior conforto da vida a bordo, como na estiva e transporte da respectiva carga. Em suma, foi toda esta actividade, levada a cabo com enorme perseverança e determinação, que redundou no mito da famosa *Escola de Sagres*. Não tendo chegado até nós qualquer prova real da sua existência, pelo menos nos moldes que hoje associamos a um local com essas características, dado o trabalho paulatinamente desenvolvido, conclui-se, no entanto, que a *Escola de Sagres*, constituiu um facto incontornável, simbolizada pela forma consistente e tenaz como os seus Marinheiros, simultaneamente mestres e alunos, buscaram dilatar os conhecimentos náuticos e geográficos de então e alcançar os objectivos estabelecidos.

Por tudo isto, “Sagres” foi escolhido para dar nome ao navio-escola da Marinha Portuguesa, homenageando-se assim os Marinheiros deste período áureo da nossa História Marítima.



A Cruz de Cristo é o *ex-libris* do NRP “Sagres”. A avaliar pelo testemunho do cronista Gaspar Correia (c.1495-c.1561), esta foi pela primeira vez utilizada nas velas dos navios da armada de Pedro Álvares Cabral, embora a sua origem seja bem mais remota. A cruz vermelha de hastes simétricas, vazada ao centro, era o símbolo da Ordem Militar de Cristo, fundada por D. Dinis em 1317, na sequência da extinção da Ordem dos Templários. Herdando os bens da antiga Ordem, a sua sede foi posteriormente transferida para o Convento de Cristo, em Tomar. De referir que o infante D. Henrique foi, a partir de 25 de Maio de 1420, e até à data da sua morte, o «regedor e governador»



da Ordem de Cristo, o que lhe permitiu ver ampliada a sua influência política e religiosa, bem como a disponibilidade financeira. De resto, as riquezas da Ordem Militar de Cristo, além de muitas outras rendas e recursos de que o infante D. Henrique dispunha, tê-lo-ão ajudado a fazer face às avultadas despesas inerentes à construção dos navios, tendo em vista a prossecução das viagens igualmente por si financiadas.

N.R.P. “SAGRES”

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS

DIMENSÕES:

- Deslocamento máximo:	1893 tons
- Deslocamento leve:	1536 tons
- Comprimento fora-a-fora:	89,5 m
- Comprimento à linha de água:	70,0 m
- Boca:	12,0 m
- Pontal:	7,55 m
- Calado:	5,5 m
- Altura dos mastros redondos:	45,5 m/39,4 m (*)
- Altura do mastro da mezena:	39,5 m

PROPULSÃO:

Vela: - armação em barca

- 1971 m² de superfície vélica
- 10 velas redondas e 13 velas latinas
- velocidade máxima 16,5 nós
- ângulo de estabilidade nula a 90°

Motor: - motor diesel (MTU)

- 1000 Cv
- velocidade 9 nós
- capacidade dos tanques de gasóleo 110000 l

GUARNIÇÃO:

- 9 Oficiais
- 16 Sargentos
- 114 Praças

O navio tem capacidade para embarcar 63 cadetes
(51 masculinos e 12 femininos)

(*) - Com os mastaréis acachapados.

N.R.P. “Sagres”
Base Naval de Lisboa
2810-001 ALMADA
Portugal

<http://www.marinha.pt/sagres>
sagres@marinha.pt

BRASÃO DE ARMAS

A Cruz de Cristo (vermelho) foi utilizada nas velas (branco) dos navios portugueses a partir do século XV. Era o símbolo da Ordem Militar de Cristo, da qual o Infante D. Henrique foi “regedor e governador”, desde 1420. Este facto constituiu um importante suporte económico e tornou possível o início da Expansão e dos Descobrimentos Portugueses.

O ramo de carrasqueira (ouro) era o símbolo pessoal do Infante e exprime a tenacidade, a rusticidade e o desapego pelos bens materiais e honras fáceis.

O astrolábio náutico (ouro), embora ainda não utilizado durante a vida do Infante, representa a ciência e a instrução da arte de navegar que permitiu aos pilotos portugueses demandarem novos portos, novos continentes e novas ilhas.

O fundo azul, onde se encontram inscritos os motivos a ouro acima referidos, representa o “mar oceano” que, na esteira dos Descobrimentos Portugueses, une e deixou de separar.

