

Navio-escola Sagres

Conceção teutónica, ténpera tropical e embaixador luso

Depois de haver servido os propósitos germânicos (1937-1945), o navio recuperou fôlego, durante pouco mais de uma década (1948-1961), no ambiente tropical do país irmão, antes de encetar novo rumo ditado pelos hábeis marinheiros portugueses (1962). Contas feitas, dos 75 anos que cumpre no próximo dia 30 de outubro, o NRP Sagres leva cinco décadas de relevantes serviços prestados a Portugal, à Marinha Portuguesa e aos portugueses que se encontram espalhados pelo mundo.

O *Albert Leo Schlageter*, terceiro navio da classe *Gorch Fock*, foi encomendado no dia 2 de dezembro de 1936 aos estaleiros *Blohm & Voss*, em Hamburgo. A sua construção teve início a 15 de julho do ano seguinte e foi lançado à água três meses e meio depois, no dia 30 de outubro.

Depois de nos primeiros dias de fevereiro de 1938 ter efetuado no rio Weser e na baía de Kiel as provas de mar, foi aumentado ao efetivo dos navios da *Kriegsmarine* (Marinha de Guerra) no dia 14 desse mês. Teve como primeiro comandante o *Fregattenkapitän* Bernhard Rogge (1899-1982), que anteriormente havia comandado o *Gorch Fock*, primeiro navio da classe, e que mais tarde ostentou o nome *Tovarisch*, primeiro sob bandeira da União Soviética e, posteriormente, ucraniana.

Concluídas as provas, o *Albert Leo Schlageter* largou de Brunsbüttel, no dia 20 de março de 1938, para a primeira viagem de instrução com cadetes da *Kriegsmarine*. Sob intenso nevoeiro, colidiu, três dias mais tarde, com o navio-vapor mercante inglês *Trojan Star*, propriedade da *Blue Star Line*, quando cruzava o estreito de Dover. Deste acidente resultaram inúmeras avarias, nomeadamente ao nível do gurupés e do aparelho. Rebocado até Dover, onde fundeou nessa noite, seguiu no dia seguinte, pelos próprios meios, para Hamburgo, dando novamente entrada no estaleiro onde, no mês anterior, havia sido concluída a sua construção e aprontamento.

Terminadas as reparações nos estaleiros da *Blohm & Voss*, a 11 de abril o navio largou de Hamburgo para aquela que veio a ser, de facto, a sua primeira viagem de instrução, fazendo escala nos portos de Santa Cruz de Tenerife, nas ilhas Canárias, e Port of Spain, no arquipélago de Trinidad e Tobago, antes de regressar à Alemanha, numa única tirada feita pelo norte da Escócia.

A 5 de abril do ano seguinte largava de Wilhelmshaven para a segunda e última grande viagem antes de começar a guerra. Visitou novamente o porto de Santa Cruz de Tenerife e ainda Recife, no Brasil, cruzando, pela primeira vez, a linha do Equador, no dia 8 de maio. Pouco depois de concluir esta navegação, e porque entretanto eclodira o conflito, a *Kriegsmarine* optou por manter o *Albert Leo Schlageter* atracado em Kiel, conjuntamente

com os outros navios irmãos, ministrando a bordo aulas de navegação e de marinharia.

Quatro anos volvidos, e considerando-se que faltava treino de mar aos jovens oficiais da *Kriegsmarine*, em janeiro de 1944 o *Albert Leo Schlageter* foi de novo colocado a navegar, até porque, por essa altura, o Báltico era tido como relativamente seguro para a

reparações de que carecia, desconhecendo-se ao certo se, entretanto, terá feito outras viagens. Na última fase da guerra foi em boa hora transferido para Flensburg, decisão que terá evitado a sua perda, uma vez que a cidade de Kiel, a base naval e os navios que aí se encontravam atracados e fundeados, foram destruídos pelos bombardeamentos aliados nos últimos dias do conflito.

Terminada a guerra, os quatro veleiros da *Kriegsmarine* (*Gorch Fock*, *Horst Wessel*, *Albert Leo Schlageter* e *Herbert Norkus*), foram, conjuntamente com os demais navios alemães, divididos em três lotes de idêntico valor, com a finalidade de serem repartidos pelos vencedores (Estados Unidos, União Soviética e Reino Unido), na sequência das reuniões que tiveram lugar em Berlim. Após algumas vicissitudes próprias da conjuntura em que decorreram as conversações, coube aos norte-americanos o lote onde se encontravam, entre outros, o couraçado *Prinz Eugen* e os veleiros *Horst Wessel* e *Albert Leo Schlageter*.

O *Horst Wessel* tornar-se-ia, em 1946, o navio-escola da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG) com o nome *Eagle*, mas, apesar dos esforços envidados por parte do Comandante da Base Americana em Bremerhaven, nos difíceis anos do pós-guerra não foi possível encontrar nos Estados Unidos uma instituição disponível e com capacidade para receber e manter o *Albert Leo Schlageter*. Por conseguinte, a 3 de julho de 1948, na sequência de um curto período de negociações, o navio acabou por ser cedido, a troco de 5.000 dólares, à Marinha Brasileira, como forma de reparar os prejuízos de guerra causados no Atlântico Sul aos seus navios pelos submarinos alemães. Na cerimónia do içar da bandeira do Brasil, que decorreu em Bremerhaven no dia 4 de julho a bordo do *Albert Leo Schlageter*, apenas estiveram presentes o Comandante da Base Norte-Americana no rio Weser, Captain H. R. Holcomb, a sua mulher, Mrs. Cinthia Holcomb, e o Capitão-de-mar-e-guerra Paulo Penido, Adido Naval junto da Embaixada do Brasil em Londres.

Muito embora estivesse em relativo bom estado, o navio não reunia, todavia, condições para empreender a longa viagem até ao Brasil, uma vez que o *Albert Leo Schlageter* carecia de algumas reparações. Além do



Içar da ostaga do mastro grande no *Albert Leo Schlageter*.

navegação. Na noite de 14 de novembro, no decurso de uma dessas navegações, quando efetuava uma viagem de instrução em conserva com o *Horst Wessel*, o navio foi vítima de uma mina que havia sido colocada pelos soviéticos, 20 milhas a nordeste do cabo Arkona. Os dois primeiros compartimentos estancados de vante ficaram totalmente alagados e, devido ao mau tempo que se fazia sentir, foi o *Horst Wessel* que aguentou o *Albert Leo Schlageter* com um cabo de reboque passado à popa. Acabaria por ser rebocado para o porto de Swinoujscie, na atual Polónia, depois de toda a sua guarnição ter lutado pela sobrevivência durante mais de 60 horas. Deste acidente, resultou a morte de um total de 18 homens, entre vítimas da explosão e outros que, tendo caído à água, não foi possível recuperar.

No final do ano o *Albert Leo Schlageter* seguiu a reboque para Kiel, onde foi sujeito às

Arquivo CTR António Gonçalves

mais, também não era viável, naquela altura, fazer chegar à Alemanha toda uma guarnição e treiná-la, de forma a poder atravessar o Atlântico em segurança. Por conseguinte, logo que terminadas as formalidades, procedeu-se à preparação do navio, que ainda no dia 4 de julho de 1948 deixou o porto de Bremerhaven, a reboque, rumo ao Rio de Janeiro. Para este serviço, foram contratados, no porto holandês de IJmuiden, o rebocador *Noord-Holland* bem como uma tripulação reduzida. Curiosamente, o preço pago pela operação de reboque foi exatamente o mesmo pelo qual o navio havia sido transacionado, ou seja, 5.000 dólares americanos. O que, por si só, atesta bem o seu valor simbólico.

No dia 6 de agosto, ao fim de 33 dias de viagem, o navio entrava pela primeira vez na baía de Guanabara. Depois de cuidadosamente inspecionado, foi cumprido um rigoroso período de fabricos, com vista a dotá-lo de todas as condições para desempenhar as funções de navio-escola. Recebeu o nome *Guanabara* e a cerimónia de incorporação na Marinha do Brasil teve lugar a bordo no dia 27 de outubro de 1948, presidida pelo Presidente da República, General Eurico Gaspar Dutra (1883-1974). Por esta ocasião, o Capitão-de-fragata Pedro Paulo de Araújo Suzano (1903-1978) tomou posse como primeiro comandante do *Guanabara*.

Durante o período em que navegou com a bandeira brasileira, o *Guanabara* manteve como figura de proa a águia alemã do *Albert Leo Schlageter*, à qual foi retirada a cruz suástica no brasão existente na sua base. Mantiveram-se, igualmente, as duas peças de artilharia anti-aérea (76mm/L63) do período alemão localizadas no castelo à proa, que foram regularmente utilizadas pelos alunos e pela guarnição do navio nas viagens de instrução, para exercícios de tiro. Tanto a águia alemã como as duas peças de artilharia só foram substituídas depois de Portugal adquirir o navio.

Na sua primeira viagem, o *Guanabara* visitou o porto de Recife, depois de largar do cais da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, a 8 de dezembro de 1948, debaixo de um violento temporal. Terminado o mau tempo, foi efetuada a compensação das agulhas magnéticas de bordo e o pano foi caçado pela primeira vez dois dias mais tarde.

Ao serviço da Marinha do Brasil, o navio-escola *Guanabara* efetuou inúmeras viagens de adaptação e de instrução com os guardas-marinhas e aspirantes da Escola Naval brasileira, mas também com alunos do Colégio Naval e da marinha mercante. Serviu ainda, por vezes, como meio de transporte de militares para as diferentes escolas de formação situadas ao longo do extenso litoral brasileiro, tendo sido utilizado na representação da Marinha do Brasil nos mais variados even-

tos e comemorações. Relativamente a portos estrangeiros, o *Guanabara* visitou apenas Montevidéu, no Uruguai, logo na segunda viagem, em janeiro de 1949.

Dez anos volvidos, mais precisamente a 14 de julho de 1959, o *Guanabara* largava para a última navegação. Fundeou no dia seguinte junto à ilha Francisca, onde embarcaram os alunos do Colégio Naval, suspendendo ainda nesse mesmo dia. Atracou no porto de Vitória no dia 18 e dali largou dois dias depois. Chegou ao Rio de Janeiro no dia 21, onde atracou pelas 15h45, completando, assim, a última viagem com a bandeira do Brasil.

Em cerca de treze anos ao serviço da Marinha do Brasil, o *Guanabara* efetuou um total de 79 viagens, incluindo as pequenas saídas de caráter técnico. Percorreu, neste período,

gos veleiros, *Albert Leo Schlageter/Guanabara* e USCG *Eagle*.

Por essa altura, a situação em que se encontrava o antigo navio-escola *Sagres* só permitia uma de três saídas, à época devidamente equacionadas e ponderadas: prosseguir com a sua utilização em grandes viagens oceânicas, com os perigos daí decorrentes; optar por viagens de instrução mais curtas e essencialmente costeiras, de forma a minimizar os riscos, mas que não teriam grande utilidade prática; ou, em alternativa, avançar para a construção de um novo navio-escola. Se a primeira hipótese colocava riscos difíceis de assumir, a segunda tornava as viagens de instrução pouco proveitosas e quase inúteis, ao passo que a terceira, face aos custos inerentes, não foi sequer considerada. Por conseguinte, quando surgiu a hipótese de aquisição do *Guanabara*, esta foi de pronto vista como uma excelente oportunidade. Viria, no entanto, a revestir-se de inúmeras peripécias até à sua concretização.

Em 1959 o Dr. Theotónio Pereira (1902-1972), então Ministro da Presidência, teve conhecimento de que a Marinha Brasileira havia parado o *Guanabara*, e que estaria, eventualmente, na disposição de vender o navio. Amante do mar e da nossa cultura marítima, entendia que não se deveria, de forma alguma, pôr fim à existência de veleiros na Marinha Portuguesa. Foram então encetados os primeiros contactos, com vista a saber quais as condições exigidas para a sua aquisição. Quando se soube que o próprio presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek de Oliveira (1902-1976), pretendia oferecer o navio a Portugal, tudo pareceu muito bem encaminhado. Não se concretizando de imediato a sua transferência devido a circunstâncias várias, pouco tempo depois Jânio Quadros (1917-1992) foi eleito



Cadetes em exercício de tiro a bordo do *Guanabara*.

presidente do Brasil. Rodeado por algumas pessoas que defendiam a manutenção do *Guanabara* na Marinha Brasileira, e mesmo a sua recuperação para voltar a navegar, o presidente Jânio Quadros desistiu da intenção do seu antecessor de oferecer o navio a Portugal. Em qualquer dos casos, importa sublinhar que durante o seu curto mandato foi tomada a decisão de vender o navio, talvez pelo facto de existir um princípio de acordo entre as autoridades dos dois países. Esta circunstância terá inibido, por si só, uma alteração dos planos por parte do governo brasileiro. Além disso, a orientação da Marinha Brasileira ia, como referimos, no sentido de pôr termo aos navios de vela, razão pela qual, do outro lado do Atlântico, a venda do *Guanabara* ia de encontro à opção que muitos advogavam. Desta forma, foi estabelecida a quantia de 150.000 dólares americanos – 4.500 contos à época – pela qual o navio seria transacionado.

cerca de 65 000 milhas em 861 dias de mar e apenas não navegou no ano de 1958. A 30 de novembro de 1960 o navio-escola *Guanabara* era formalmente abatido ao efetivo dos navios da Marinha Brasileira. A paragem do *Guanabara* foi o corolário de uma política iniciada em 1954, com vista a pôr fim à existência de navios de vela na Marinha do Brasil.

Naquela época, em Portugal, eram muitos os que preconizavam também o fim dos veleiros na Marinha Portuguesa. Os apologistas desta corrente, consideravam que se deveria apostar numa renovação virada para um navio-escola com outras características e mais moderno. Os que defendiam a sua manutenção, apontavam o facto de um número crescente de marinhas terem ao serviço navios-escolas veleiros, sublinhando que, três anos antes, em 1958, a própria Marinha Alemã havia construído de raiz o seu *Gorch Fock*, de acordo com os mesmos planos dos seus anti-

Arquivo Marinha do Brasil

Em Portugal, quando foi tomada a decisão de adquirir o *Guanabara*, o Dr. Theotónio Pereira, Ministro da Presidência, e o Dr. Franco Nogueira (1918-1993), Ministro dos Negócios Estrangeiros, lideraram, no seio do governo português, as ações com vista a angariar a verba necessária, gorada que estava a hipótese de o navio ser oferecido.

Ainda antes da formalização da venda do navio, seguiram para o Rio de Janeiro o Primeiro-tenente Ferreira da Apresentação e o Primeiro-sargento António de Sá Oliveira, com o objetivo de avaliar e coordenar a sua reparação. Foram, como se sabe, o primeiro engenheiro e o primeiro mestre do navio. Formalmente adquirido ao Brasil a 10 de outubro de 1961, o *Guanabara* veio substituir o antigo navio-escola homónimo, em virtude do seu avançado estado de degradação. De referir que quando o atual navio-escola *Sagres* foi adquirido ao Brasil, era ainda um navio relativamente novo, pois contava apenas 24 anos.

Na viagem aérea até ao Brasil, daquela que viria ser primeiro comandante do navio, o Capitão-tenente Silva Horta (1920-2012), ocorreu um grave acidente. Pelas 2h12 do dia 1 de novembro, na aproximação ao aeroporto de Recife, o avião onde este seguia, com mais 12 homens da futura guarnição, embateu num pequeno morro que se encontrava a cerca de 5 quilómetros da cabeceira da pista. Quando se despenhou, o aparelho sofreu graves danos e incendiou-se, acabando por explodir ao fim de algum tempo. Dos futuros elementos da guarnição da *Sagres* todos se salvaram, à exceção do Primeiro-sargento Ilídio Manuel da Costa (1914-1961). Aliás, entre a queda do avião e a explosão, que ocorreu ainda antes de chegar ajuda, o Comandante Silva Horta e os que se encontravam em melhores condições ajudaram a resgatar os restantes camaradas e muitos dos passageiros gravemente feridos a bordo do avião em chamas. Não obstante, de um total de 88 pessoas que seguiam no voo da *Panair*, só 36 sobreviveram.

A 8 de fevereiro de 1962, no Rio de Janeiro, teve lugar a bordo a cerimónia de aumento do NRP *Sagres* ao efetivo dos navios da Armada, nove dias depois de publicado em portaria. Este desencontro de datas ficou a dever-se ao facto de só na véspera se terem apresentado os 101 elementos da guarnição ainda em falta, que viajaram de Lisboa a bordo da fragata *Corte Real*.

Relativamente ao nome a atribuir ao navio, a escolha também não foi pacífica. Coube a última palavra ao Ministro da Marinha, Contra-almirante Quintanilha Mendonça Dias

(1898-1992), que de forma sagaz colocou um ponto final nesta questão:

«A um navio que vem manter uma tradição, deve, igualmente, manter-se o nome. A tradição da navegação à vela, a tradição do nome *Sagres*. Os navios, como os homens, criam predileções populares. Pela própria natureza da sua missão, o navio-escola à vela



O Dr. Theotónio Pereira, no seu iate *Bellatrix*, numa foto que ofereceu à *Sagres* em 1962, com dedicatória.

da Marinha Portuguesa está na alma dos Portugueses. É natural, é compreensível, que o nome se mantenha, já que a tradição não se perde também».

No dia 25 de abril, concluídas as reparações e efetuadas as imprescindíveis provas de



O Vicealmirante Bernard Rogge, primeiro Comandante do *Albert Leo Schlageter* a bordo da *Sagres* em Kiel, em 1963, com o Primeiro-tenente Ferreira da Apresentação.

mar, o navio-escola *Sagres* largou do Rio de Janeiro com destino a Lisboa, onde chegou a 23 de junho, depois de fazer escala no Recife, Mindelo e Funchal. Daí para cá, realizou 3 voltas ao mundo (1978-1979, 1982-1983 e 2010) e embarcou cadetes de 50 cursos da Escola Naval, sendo que alguns tiveram o

privilégio de realizar mais de uma viagem. Coube a primazia aos cadetes do curso *Luís de Camões* (1960), logo em 1962. No ano seguinte, o NRP *Sagres* esteve pela primeira vez em Kiel, na Alemanha, tendo recebido a bordo o Vicealmirante Bernard Rogge (1899-1982), que havia sido o primeiro comandante do *Albert Leo Schlageter*.

Desde então para cá, o navio-escola *Sagres* apenas não efetuou viagens de instrução em 1987 e 1990, por se encontrarem em curso, respetivamente, a primeira e segunda fases da grande reparação.

Na grande maioria dos portos, o navio é, por norma, visitado por muitos milhares de pessoas, constituindo-se como veículo privilegiado para a divulgação da nossa cultura e afirmação de Portugal no mundo cada vez mais globalizado em que vivemos. Neste particular, importa relembrar, a título de exemplo, alguns números de visitantes registados a bordo, que certamente nos ajudam melhor a refletir sobre esta questão: viagem de 1992 (185 000); Expo'98 (235 000); viagem do ano 2000 (133 000); estadia em Rouen em 2003 (102 000); e volta ao mundo em 2010 (300 000). Além dos muitos milhares de visitantes que habitualmente recebe em cada porto, o navio-escola *Sagres* é também motivo de orgulho para os portugueses que vivem além fronteiras.

Além dos milhares de visitantes anónimos, nestes 50 anos o NRP *Sagres* teve também o privilégio de acolher a bordo inúmeras personalidades, portuguesas e estrangeiras, destacando-se, meramente a título de exemplo, Amália Rodrigues (1920-1999), Fernando Pessa (1902-2002), Manoel de Oliveira, Alan Villiers (1903-1982), Bernard Rogge (1899-1982), Roger Chapelet (1903-1995), Helmut Schmidt, o duque de Edimburgo, os atuais reis da Bélgica, os reis da Suécia, os reis de Espanha e os Presidentes da República Ramalho Eanes, Mário Soares, Jorge Sampaio, Cavaco Silva, Joaquim Chissano (Moçambique), Fernando Henrique Cardoso e Lula da Silva (Brasil), a Rafael Correa (Equador) e Ramos Horta (Timor-Leste).

Nos atuais tempos de incerteza e temor em que vivemos, o NRP *Sagres* subsiste como imagem de prestígio associada a Portugal. Por conseguinte, no seu cinquentenário estão de parabéns o navio e o país, mas, sobretudo, a Marinha, por ter sabido, com enorme perseverança e ao longo de décadas, edificar um símbolo que engrandece Portugal, motivo de orgulho dos portugueses.

CFR António Manuel Gonçalves
Membro do CINAV