

## FRAGATA D.FERNANDO II E GLÓRIA

ADRIANO BEÇA GIL  
Capitão de Mar-e-Guerra

### HISTORIAL

A Fragata "D. Fernando II e Glória", o último grande navio à vela da Marinha Portuguesa e também a última "Nau" a fazer a chamada "Carreira da Índia" – verdadeira linha militar regular que desde o século XVI e durante mais de três séculos fez a ligação entre Portugal e aquela antiga colónia portuguesa – foi o último grande navio que os estaleiros do antigo Arsenal Real de Marinha de Damão construíram para a Marinha Portuguesa.

A Fragata recebeu o nome de "D. Fernando II e Glória" em homenagem a D. Fernando Saxe Coburgo Gota e a sua mulher, a Rainha D. Maria II, cujo nome era Maria da Glória.

O casco foi construído com madeira de teca proveniente de Nagar-Aveli pelo mouro Yadó Semogi e vários operários portugueses e indianos, tendo sido responsável pela supervisão de todos os trabalhos o guarda-marinha construtor naval Gil José da Conceição. Na sua construção seguiram-se os planos dos traçamentos efectuados no Arsenal de Marinha de Lisboa pelas formas da Fragata de 50 peças "Duquesa de Bragança", planos esses que seriam utilizados na construção de várias outras Fragatas.

Após o lançamento à água, em 22 de Outubro de 1843, foi rebocado para Goa onde aparelhou em galera.

A sua construção importou em 100.630 mil réis.

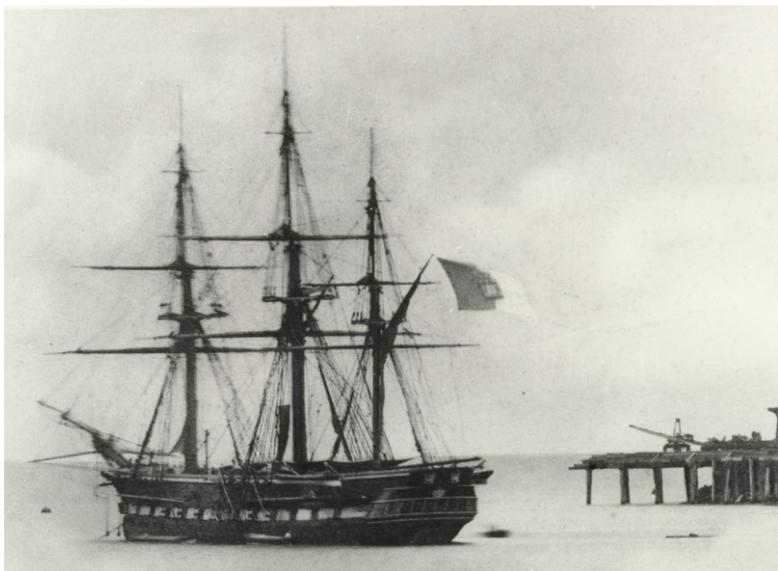
O navio, embora construído pelos planos duma Fragata de 50 peças, foi de início preparado para receber 60 bocas de fogo, tendo em 1863/65 sido transformado para receber só 50 peças, 22 no convés e 28 na bateria.

A guarnição do navio variava consoante a missão a desempenhar, indo do mínimo de 145 homens na viagem inaugural ao máximo de 379 numa viagem de representação.

A Fragata tinha boas qualidades náuticas e de habitabilidade, designadamente no que se refere a desafogo das instalações, aspecto este de suma importância numa época em que ainda se faziam viagens de três meses, sem escala, com muitas pessoas a bordo. Numa das viagens chegou a transportar 650 pessoas, incluindo passageiros.

A viagem inaugural, de Goa para Lisboa, teve lugar em 1845, com largada a 2 de Fevereiro e chegada ao Tejo a 4 de Julho do mesmo ano. Desde então foi utilizada em missões de vários tipos até Setembro de 1865, data em que substituiu a Nau “Vasco da Gama” como Escola de Artilharia.

Durante os 33 anos em que navegou, percorrendo cerca de cem mil milhas correspondentes a quase cinco viagens de circum-navegação, a "D.Fernando", como era conhecida, provou ser um navio resistente e de grande utilidade, tendo efectuado numerosas viagens à Índia, a Moçambique e a Angola para transportar para aqueles antigos territórios portugueses unidades militares do Exército e da Marinha ou colonos e degredados, estes últimos normalmente acompanhados de familiares. Chegou mesmo a transportar emigrados políticos espanhóis para os Açores. De entre as missões que lhe foram confiadas, destacam-se a participação como navio-chefe de uma força naval na ocupação de Ambriz, em Angola, que em 1855 se revoltara por instigação da Inglaterra, e a



Viagem aos Açores (1878)

viagem que serviu para ajudar o esforço de colonização da Huíla, em Angola, em que como navio de guerra teve a insólita e curiosa missão de transportar ovelhas, cavalos e éguas do Cabo da Boa Esperança para Moçâmedes, numa verdadeira missão de serviço público. Colaborou com o grande sertanejo António Silva Porto transportando, em 1855, treze angolanos da ilha de Moçambique para Benguela, depois destes terem completado a travessia de África, de Benguela à costa de Moçambique.

Em 1878 a D.Fernando efectuou aquela que seria a última missão no mar: uma viagem de instrução de guarda-marinhas aos Açores durante a qual salvou a tripulação da barca americana “Lawrence”, de Boston, que se incendiara.

Em 1889 sofreu profundas alterações para melhor servir como Escola de Artilharia Naval, substituindo-se a antiga e airosa mastreação por três deselegantes masts inteiriços, com vergas de sinais e construindo-se dois redutos a cada bordo para colocação de peças de artilharia modernas, para instrução. Manteve essa utilização até 1938, altura em que passou a desempenhar as funções de navio-chefe das Forças Navais do Continente, estacionadas no Tejo, funções que manteve até finais de 1939. Seguiu-se um período de cerca de cinco anos em que o navio não teve missões especiais atribuídas a partir do qual deixou de estar em condições de ser utilizado pela Marinha.

Em 1948 iniciou uma nova fase da sua vida passando a servir como sede da Obra Social da Fragata “D. Fernando”, criada para recolher rapazes oriundos de famílias de fracos recursos económicos, que ali recebiam instrução escolar e treino de marinaria. Seria nessas funções que no dia 3 de Abril de 1963 um violento incêndio a destruiu em grande parte, deixando-a muito maltratada e encalhada no Mar da Palha, no rio Tejo. A “D.Fernando” tinha servido a Marinha e o país, ininterruptamente, durante cento e vinte anos, circunstância verdadeiramente excepcional para um navio.

### A RECUPERAÇÃO

A ideia de restaurar a Fragata surgira muito antes do incêndio que a destruiu em 1963. O Vice-Almirante Sarmiento Rodrigues defendera o restauro do navio tal como havia sido construído em Damão e a sua colocação no dique do velho Arsenal de Marinha, junto à Ribeira das Naus.

Mais tarde, em 1970, retomou o assunto sustentado agora com os estudos que haviam sido publicados nos Anais do Clube Militar Naval pelo Vice-Almirante Ramos Pereira, que defendia a mesma ideia. Em 1971, já na qualidade de Presidente do Centro de Estudos de Marinha, insistiu na



Escola de Artilharia Naval (1889)

recuperação do navio. O então ministro da Marinha, Vice-Almirante Pereira Crespo, tentou iniciar os trabalhos de recuperação do navio, mas perante o parecer desfavorável do Arsenal do Alfeite o que restava da Fragata permaneceu na situação em que se encontrava no Mar da Palha.

Em Janeiro de 1973 foi publicada a notícia de que iria ser lançado um concurso público para venda dos restos da Fragata. Foram muitos os protestos que se fizeram ouvir, chegando mesmo a organizar-se uma associação para tentar salvar o navio, mas sem sucesso. No entanto o concurso viria a ser suspenso, em 3 de Fevereiro, por decisão do ministro da Marinha, Vice-Almirante Pereira Crespo. Em Junho do mesmo ano um conjunto de individualidades decidiu formar um grupo com a designação de Agrupamento de Estudos de Arqueologia Naval que, apesar do reconhecimento oficial e do apoio institucional, não avançou com qualquer acção concreta.

A Fragata “D.Fernando II e Glória”, que durante anos foi um verdadeiro ex-libris do Tejo e serviu de modelo a muitos pintores, como o Rei D.Carlos, mantinha-se no estuário deste rio encaçada e adornada sobre bombordo, há quase três décadas, teimando em mostrar que o desgaste natural do tempo se devia sobrepor ao esquecimento dos homens.

Um conjunto de circunstâncias fazia com que se reunissem neste navio alguns factos de grande simbolismo e historicamente relevantes. Assim é que a Fragata “D. Fernando II e Glória”:

- Foi o último navio exclusivamente à vela construído para a Marinha Portuguesa, quando na Europa já se utilizava a propulsão mista e a construção naval compósita;
- Foi o último navio da Marinha Portuguesa construído nos estaleiros de Damão, após séculos de laboração destes em prol da nossa Armada;
- Foi o último navio da Marinha Portuguesa a efectuar a chamada “Carreira da Índia”, verdadeira linha militar regular, de carácter logístico, entre Portugal e a Índia, iniciada no Séc. XVI e que a “D. Fernando” viria a encerrar quase quatro séculos volvidos.

O *International Register of Historic Ships*, publicação editada com o patrocínio do *World Ship Trust*, organismo internacional que tem como objectivo primário elaborar o registo dos navios e outros tipos de embarcações com interesse histórico em todo o mundo, preservados ou merecedores de recuperação, de restauro e exposição pública, refere a Fragata “D. Fernando II e Glória” como a quarta Fragata armada e o oitavo navio de guerra à vela mais antigo do mundo.

Em Portugal, nação com mais de oito séculos de história ligada ao mar, a preservação do património cultural marítimo é uma tarefa a ser encarada seriamente. Os navios e embarcações com interesse histórico devem ser considerados, não um peso a suportar, mas um testemunho marcante do passado histórico deste país.

É de salientar que em Portugal existem já alguns exemplos de preservação de património deste tipo, referindo-se em primeiro lugar, pela importância e antiguidade, a magnífica colecção de galeotas reais dos séculos XVIII e XIX do Museu de Marinha e mais recentemente, o lugre bacalhoeiro “Creoula” e várias outras embarcações tradicionais em vias de extinção, que um pouco por todo o país vêm sendo recuperadas graças ao manifesto interesse e empenhamento de municípios ribeirinhos, museus regionais e outras organizações culturais.

É pois neste contexto que se deve inserir a recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória”, com o simbolismo que ela encerra e com o historial de uma Fragata do século XIX que serviu Portugal durante 120 anos, para a restaurar restituindo-lhe assim o seu esplendor inicial.

Mas seria em 1988 que viria a ser dado um passo decisivo para a recuperação da Fragata. A dez anos da passagem do 5º centenário da



Navio Chefe (1938)

descoberta do caminho marítimo para a Índia planeavam-se já os eventos a organizar para comemorar condignamente a efeméride, cabendo à Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses a responsabilidade pela sua organização.

Em 1988 chefiava a Marinha o Almirante António Manuel Andrade e Silva que desde longa data vinha acalentando o sonho de um dia ver a Fragata recuperada. Grande entusiasta pela vela, costumava passar muitas vezes no Mar da Palha onde o casco do navio jazia carbonizado, observando “aquele espectáculo” que o chocava.

E decidiu agir para alterar a situação. Lançou mãos à obra, falou com o Governo e chegou-se a um acordo: se o Governo pagasse metade do restauro ele comprometia-se a arranjar mecenas para cobrir a outra metade. Contactou os principais responsáveis por grandes empresas tendo tido sucesso. Alargou a área de angariação de fundos a pessoas individuais tendo sido muitos os que contribuíram para o restauro do navio, num total de cerca de quinhentas pessoas e empresas.

A participação mecenática no projecto de recuperação da Fragata viria a atingir, no final, o significativo montante da ordem dos 3.750.000 Euros (750.000 contos). Tudo isto ficou a dever-se ao Almirante Andrade e Silva, o verdadeiro impulsionador da recuperação da “D. Fernando”, que se empenhou de alma e coração no projecto de restauro do navio.



Incêndio (3Abr 1963)

### O Restauro Estrutural

A apresentação oficial do projecto de recuperação teve lugar em 11 de Setembro de 1990, a bordo do navio-escola “Sagres”, atracado no cais de Gaia, com a presença do Presidente da República Dr. Mário Soares.

Este projecto, considerado pelo Governo como de interesse cultural e enquadrado na Lei do Mecenato, foi de imediato alvo de interesse de muitas empresas, instituições e particulares que, em conjunto com o Estado Português, apoiariam financeiramente a reconstrução da Fragata.

Em 2 de Outubro de 1990, de novo a bordo do navio-escola “Sagres”, mas agora em Lisboa, em cerimónia presidida pelo Primeiro Ministro Professor Doutor Aníbal Cavaco Silva, realizou-se a assinatura do protocolo entre a Marinha e a Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, com o objectivo de se levar por diante a recuperação da Fragata “D.Fernando II e Glória”. Assinaram pela Marinha o Chefe do Estado-Maior da Armada e pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses o Dr. Vasco Graça Moura, em representação do Ministro Adjunto e da Juventude, Engenheiro Couto dos Santos, grande entusiasta do projecto de recuperação da Fragata.



O que restou após o incêndio

O protocolo previa que o custo do empreendimento seria assegurado por financiamento público e mecénático, em que o primeiro seria suportado pelo Ministério da Defesa Nacional e pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.

Na assinatura do protocolo, a estimativa do custo global do projecto era, inicialmente, da ordem de 700.000 contos (sem IVA). No entanto, ao longo dos anos esta previsão sofreu vários ajustamentos tendo o custo final do restauro ultrapassado bastante o dobro daquele valor. Assegurado o apoio do Governo ao restauro do navio o projecto foi confiado à Marinha, ficando o Arsenal do Alfeite responsável técnico pela gestão do projecto e pela condução dos trabalhos de recuperação e reconstrução.

Com a finalidade de fazer o acompanhamento dos trabalhos de recuperação da Fragata foi criada a Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata “D.Fernando II e Glória” (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº63/90, de 16 de Outubro). Esta comissão foi presidida pelo Almirante Ref Augusto Souto Cruz até 22 de Maio de 1991 e a partir dessa data pelo Capitão de Mar-e-Guerra, na Reserva da Armada, José Fernandes Martins e Silva, director do Museu de Marinha.

De acordo com o estabelecido no protocolo atrás mencionado foi criada, por despacho conjunto de 24 de Janeiro de 1991 do Ministro da Defesa Nacional e do Ministro Adjunto e da Juventude, uma comissão mista reunindo representantes da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses e da Marinha e presidida pelo Almirante Andrade e Silva, à qual competia supervisionar o projecto de recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória”.

As obras de recuperação da “D. Fernando” foram iniciadas em Novembro de 1990. O Arsenal do Alfeite deu início aos trabalhos preliminares de desobstrução do casco para o fazer flutuar. Em 20 de Janeiro de 1992 o casco é posto a flutuar, quase trinta anos após o incêndio, e removido do local onde se encontrava para a doca seca do Arsenal do Alfeite. No entanto, não dispondo o Arsenal do Alfeite de condições que lhe permitissem manter ocupadas por período prolongado as estruturas de construção e de reparação de navios, necessárias para assegurar as intervenções nos navios da Armada, subcontratou outro estaleiro para realizar o restauro estrutural da Fragata. Assim, em Setembro do mesmo ano, o casco que havia sido retirado do Mar da Palha foi transportado na doca flutuante do Arsenal do Alfeite para o estaleiro da "Ria-Marine", em Aveiro.

O contrato de restauro estrutural com o estaleiro “Ria-Marine” só seria assinado em 2 de Julho de 1993, passados mais de nove meses de diligências administrativas – Tribunal de Contas, Ministério das Finanças e outras.

Em 5 de Julho de 1993 iniciaram-se os trabalhos de restauro. Em 8 de Fevereiro de 1994 procedeu-se ao assentamento da primeira baliza de vante e em 19 de Julho do mesmo ano teve lugar o assentamento da última baliza, a 58ª. Os trabalhos de restauro estrutural foram dados por concluídos em 8 de Abril de 1997 com o lançamento à água da “D. Fernando”, operação que decorreu com grande luzimento e sucesso, tendo constituído um marco fundamental do projecto de recuperação e motivo de fundada alegria para os que, diariamente trabalhavam, há mais de seis anos, naquele complexo processo.

## O Aprestamento

Em 1 de Maio o navio largou, a reboque, do porto de Aveiro para Lisboa onde chegou dois dias depois, com um acolhimento festivo por parte de centenas de embarcações de recreio, tendo seguido para o Arsenal do Alfeite onde iria ser feito o aprestamento e o apetrechamento museológico, última fase do projecto de recuperação da Fragata. Em 7 de Julho entrou na doca seca para colocar o forro de cobre no casco; a título de curiosidade,

refere-se que esta montagem representou a colocação de duas mil chapas de cobre fixadas ao costado por 315 mil pregos do mesmo metal. Ainda em doca seca, montou-se também o enorme leme, bem como os quatro mastros reais – gurupés, traquete, grande e gata. Aproveitando a situação favorável do navio em seco procedeu-se à abertura de tomadas e descargas de água no costado, ao embarque de cerca de 170 toneladas de lastro, à montagem da central de tratamento de esgotos e do grupo motor-gerador.



Recuperação do casco (1992)

O navio saiu da doca seca em 15 de Setembro para prosseguir o aprestamento.

De Outubro de 1997 a Fevereiro de 1998, com o navio atracado ao cais, no Arsenal do Alfeite, procedeu-se à montagem do arvoredo e do aparelho, ao mesmo tempo que se efectuava o aprestamento do convés e interiores. Foi instalado a bordo todo o equipamento que tinha sido adquirido, cedido ou fabricado para apetrechar o interior, merecendo especial destaque o mobiliário da época, os serviços de cristal e porcelana, o apetrechamento da botica, e os manequins feitos com grande realismo para recriar cenas da vida de bordo.

Em 27 de Fevereiro de 1998 o Arsenal do Alfeite fez a entrega administrativa do navio à Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória”.

### AUMENTO AO EFECTIVO

Em 27 de Abril de 1998 a Fragata “D. Fernando” foi aumentada ao efectivo de Unidades Auxiliares da Marinha – UAM 203 – (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 24/98). Posteriormente, o Decreto-Lei 188/98, de 10 de Julho, veio definir a natureza e o estatuto da Fragata, como uma unidade auxiliar inserida na orgânica da Marinha com a qualidade de navio-museu.

Em 28 de Abril de 1998 a “D. Fernando” foi solenemente reintegrada na Marinha, em cerimónia realizada na Base Naval de Lisboa, no Alfeite. Presidiu à cerimónia o Ministro da Defesa Nacional Dr. Veiga Simão, tendo usado da palavra o Almirante Andrade e Silva, o Chefe do Estado-Maior da Armada Almirante Nuno Vieira Matias e o Ministro da Defesa Nacional. Após os discursos, o Chefe do Estado-Maior da Armada entregou a bandeira nacional ao Capitão de Mar-e-Guerra, na Reserva da Armada, Adriano Manuel de Sousa Beça Gil, nomeado para o cargo de comandante da UAM “D.Fernando II e Glória” por portaria dessa mesma data. A bandeira foi içada a bordo, com honras, ao som do Hino Nacional executado pela Banda da Armada formada no Cais de Honra da Base Naval do Alfeite.

A Fragata foi seguidamente visitada pelo Ministro da Defesa Nacional, pelo Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional e por diversas outras autoridades civis e militares e por muitos convidados.

Em 30 de Abril o navio foi visitado pelo Presidente da República Dr. Jorge Sampaio que assinou o Livro de Honra da Fragata onde escreveu as seguintes palavras: “Gratas felicitações a todos quantos contribuíram para esta fantástica e tão bela recuperação, que honra a nossa capacidade. Uma palavra especial de homenagem ao Almirante Andrade e Silva. Fica aqui um símbolo magnífico da nossa relação com o mar e, no futuro, um belo Museu para deleite de todos e, sobretudo, para a formação histórica dos mais jovens. Bem hajam!”.

Seguiu-se um almoço na “antecâmara do comandante”, espaço museológico, em que participaram para além do Presidente da República e do Chefe do Estado-Maior da Armada, o Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas general Espírito Santo, o Presidente da Comissão

Mista Interministerial, o Secretário de Estado da Defesa Nacional engenheiro Pereira Penedos, em representação do Ministro da Defesa Nacional, o Secretário-Geral da Presidência da República embaixador José Vicente de Bragança, o Chefe da Casa Militar da Presidência da República General Faria Leal, o Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada Vice-Almirante Barata Botelho, o director do Museu de Marinha e o comandante do navio.

O navio permaneceu na Base Naval até 13 de Abril, em preparação para aquela que seria a sua primeira missão – participar na Exposição Internacional de Lisboa- Expo '98.



Recuperação – Ria Marine Aveiro

## Lotação

A lotação da UAM “D. Fernando II e Glória” foi aprovada em 30 de Abril de 1998 (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº26/98). A lotação era constituída pelos seguintes elementos: um oficial superior, um sargento de manobra, três cabos ou primeiros-marinheiros de manobra, um cabo condutor de máquinas, um cabo electricista e três grumetes sem classe, no total de dez elementos.

A experiência adquirida durante a permanência do navio na Expo '98 permitiu fundamentar uma proposta de alteração à lotação em vigor, tendo sido aprovada uma nova lotação que passou a ser constituída por dezassete elementos: um oficial superior, dois sargentos de manobra, quatro cabos ou primeiros-marinheiros de manobra, três primeiros-marinheiros de manobra, dois segundos-marinheiros ou primeiros-grumetes de manobra, um cabo condutor de máquinas, um cabo electricista e três ajudantes de manobra (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 28/99, de 28 de Maio).

### Dependência Funcional

Em 12 de Agosto de 1998 a Fragata “D. Fernando II e Glória” foi atribuída ao Museu de Marinha que “no âmbito das suas competências, prosseguirá os desígnios que imperaram no esforço de recuperação desta Fragata” (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 41/98).

### APRIMEIRA MISSÃO DO NAVIO

O navio iniciou a sua primeira missão em 13 de Maio de 1998. Largou da Base Naval do Alfeite, a reboque, rumo à marina da Exposição Internacional de Lisboa – Expo'98, onde seria integrado na exibição náutica, para servir de Pavilhão das Comunidades Portuguesas.

Na coberta do navio foi instalado o Pavilhão das Comunidades Portuguesas, da responsabilidade da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, que se manteria durante o período da Exposição Internacional de Lisboa.

A Fragata “D. Fernando II e Glória” constituiu uma das maiores atracções para os numerosos visitantes que acorreram a Lisboa no ano em que se comemorava o 500º aniversário da chegada de Vasco da Gama à Índia. Durante o período da Expo '98 o navio foi visitado, gratuitamente, por 857.576 pessoas, tendo sido entregues aos visitantes nº 250 mil, nº 500 mil e nº 750 mil certificados alusivos ao facto e lembranças do navio.

Foram várias as personalidades nacionais e estrangeiras que visitaram o navio durante o período da Expo '98 das quais se destacam: Ministro da Defesa de Espanha, Presidente e Vice-Presidente da República da Rússia, Presidente da República Portuguesa por ocasião do Dia de Portugal, Ministro da Marinha do Brasil, Príncipe Filipe da Bélgica, Príncipe das Astúrias, Filipe de Bourbon e Grécia e Príncipe Henrique de Luxemburgo.

A Feira Internacional de Lisboa encerrou em 30 de Setembro. Contudo, o navio manteve-se na marina até 6 de Outubro, aguardando condições favoráveis de tempo e maré.



Recuperação – roda de proa

## AFRAGATA RECEBE GALARDÃO INTERNACIONAL

Em Setembro de 1998 a *World Ship Trust* distinguiu a “D. Fernando” com o *International Maritime Heritage Award* em reconhecimento da elevada qualidade do trabalho de restauro realizado.

A entrega do galardão teve lugar em 11 de Março de 1999, em cerimónia realizada a bordo, presidida pelo Presidente da República Dr. Jorge Sampaio, encontrando-se o navio atracado no cais Norte da Doca de Alcântara.

Estiveram presentes os Chefes do Estado-Maior dos três Ramos das Forças Armadas, os Embaixadores de França e do Reino-Unido, diversos mecenas e muitos colaboradores envolvidos no projecto de recuperação do navio.

O galardão foi entregue pelo senhor Jacques Chauveau, presidente do *World Ship Trust*, que realçou a qualidade do trabalho executado e o empenhamento de todos quantos participaram no projecto de restauro.

O Chefe do Estado-Maior da Armada agradeceu a distinção e salientou os esforços realizados que permitiram concretizar o projecto de

recuperação daquele que foi o último navio à vela a fazer a “Carreira da Índia”

O Presidente da República sublinhou a liderança do Almirante Andrade e Silva em todo o processo de restauro do navio e distinguiu o trabalho que a Marinha vem realizando na área cultural pela preservação do património e na divulgação da história marítima portuguesa.

## ACTIVIDADE OPERACIONAL

O navio permaneceu na marina da Expo '98 até 6 de Outubro de 1998 donde largou, a reboque, para a Base Naval do Alfeite a fim de realizar trabalhos de manutenção mais urgentes – conclusão de trabalhos incompletos e realização de outros cuja necessidade surgiu durante a estadia de cinco meses na marina da Expo '98.

Não existindo por parte do Arsenal do Alfeite disponibilidade para execução dos trabalhos naquela oportunidade, o navio largou em 26 de Novembro, a reboque, para a Doca de Alcântara – cais Norte, onde ficou estacionado.

O navio abriu a visitas em 2 de Dezembro tendo sido visitado por 3.212 pessoas durante esse mês.

Durante o ano de 1999 o navio foi muito utilizado para a realização de diversas exposições e eventos sociais. Em Novembro o navio largou, a reboque, para a Base Naval do Alfeite para um curto período de fabricos.

No período de Janeiro a Novembro desse ano o foi visitado por 17.574 pessoas.

Em finais de Março de 2000 foram estabelecidos contactos com a Administração do Porto de Lisboa com vista ao estacionamento do navio na Doca de Alcântara. Não respeitando o compromisso que assumira perante o Almirante Andrade e Silva e o director do Museu de Marinha, a Administração do Porto de Lisboa cedeu aquele espaço da Doca de Alcântara a diversos interesses turísticos e comerciais, impossibilitando o seu uso pela Fragata “D. Fernando II e Glória”.

Face à indisponibilidade de ser encontrado outro local adequado e disponível na área do porto de Lisboa a Fragata ficou atracada ao cais de montante da Doca da Marinha, de 3 de Maio a 31 de Outubro de 2000, tendo sido visitada por 24.914 pessoas.

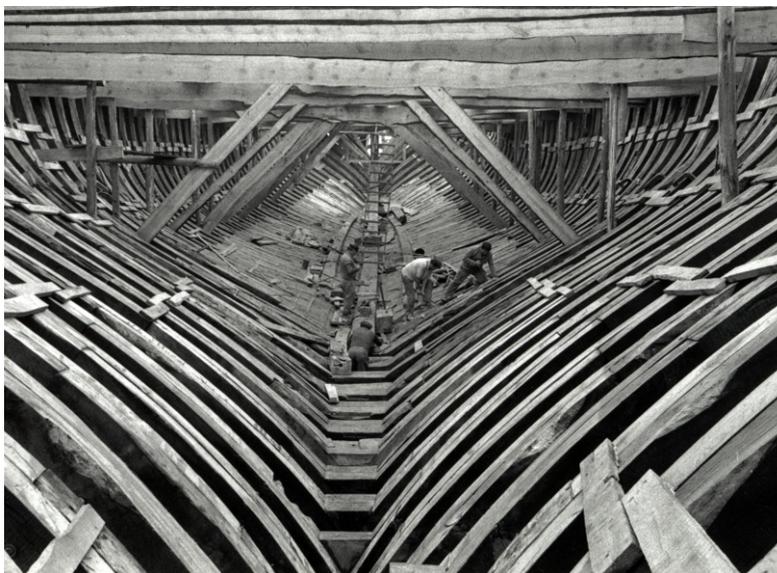
Em Outubro regressou à Base Naval do Alfeite em virtude de as condições do local não serem as mais adequadas devido à corrente e maretta que ali se fazem sentir, com maior intensidade no período de Outono e

Inverno, e que provocam constantes encostos e submetem a estrutura do navio a esforços indesejáveis.

No ano seguinte, não havendo outro local disponível na área do porto de Lisboa, a Fragata ficou atracada no mesmo local onde estivera no ano anterior, na Doca da Marinha, no período de 15 de Maio a 30 de Outubro, tendo regressado à Base Naval, Alfeite a fim de iniciar um prolongado período de fabricos que duraria até Maio de 2003.

Durante aquele período foi visitada por 21.139 pessoas.

No início de 2003 foram iniciados contactos ao nível governamental no sentido de ser encontrada uma solução para o estacionamento do navio no



Recuperação do porão

porto de Lisboa. A nova administração portuária manifestou abertura disponibilizando, a título temporário, parte do cais Sul da Doca de Alcântara.

O navio mantém-se atracado na Doca de Alcântara, cais Sul, desde Maio de 2003, tendo sido visitado apenas por 6.018 pessoas no período de 20 de Maio a 31 de Dezembro desse ano.

## COMISSÕES DE ACOMPANHAMENTO

### Extinção de Comissões

Concluído o projecto de recuperação da Fragata, elaborados os relatórios necessários e encerradas as contas, foi extinta a Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória” que havia sido criada em 16 de Outubro de 1990, (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 56/99, de 3 de Setembro).

Em 21 de Setembro de 2000 foi extinta a Comissão Mista de Acompanhamento do Projecto de Recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória” por proposta do seu presidente (despacho conjunto nº 998/2000 da Presidência do Conselho de Ministros e Ministério da Defesa Nacional).

A comissão havia sido criada em 24 de Janeiro de 1991.

### Comissão Técnica-Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória”

Um grande navio à vela, inteiramente construído em madeira, tem problemas específicos que requerem conhecimentos que hoje em dia raras pessoas dominam. Ainda durante a vigência da Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória” tinha sido aventada a hipótese de ser criada uma comissão constituída por personalidades de reconhecido mérito no âmbito de veleiros de madeira.

Acresce o facto de que, já em 1999, se vinham sentindo dificuldades causadas por anomalias que iam surgindo, nomeadamente o aparecimento de fungos detectados em princípios desse ano no porão do navio e a queda de um turco, por apodrecimento da madeira, em Novembro do mesmo ano.

Por proposta do director do Museu de Marinha foi criada a Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória” (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 04/01, de 21 de Fevereiro de 2001).

A esta comissão, presidida pelo director do Museu de Marinha, compete, como órgão consultivo, emitir pareceres sobre assuntos de carácter técnico da “D. Fernando” no âmbito da investigação histórica e da museologia associada, da construção naval em madeira e da conservação da madeira e do aparelho do navio.

A Comissão tem a seguinte composição:

- a) o director do Museu de Marinha;
- b) o comandante da Fragata “D. Fernando II e Glória”

c) as seguintes individualidades:

Almirante Ref António Manuel da Cunha Esteves de Andrade e Silva;

Dr. Manuel Leitão

Capitão-de-Fragata ECN Ref Óscar Napoleão Filgueiras Mota;

Capitão da Marinha Mercante António Marques da Silva;

Capitão-de-Fragata SG Ref Ferdinando de Oliveira Simões.

A Comissão reuniu-se pela primeira vez em 20 de Março de 2001, a bordo da Fragata. Na oportunidade o director do Museu de Marinha deu a conhecer aos presentes os relatórios elaborados por técnicos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil – LNEC, referentes ao estado de conservação e capacidade resistente da madeira estrutural da Fragata. Esses relatórios tinham sido elaborados em Fevereiro de 2000 e Fevereiro de 2001, e concluíam, com preocupação, uma situação grave que poderia comprometer as condições de navegabilidade e segurança do navio. A Comissão foi unânime em considerar a indispensabilidade da realização urgente de uma vistoria geral ao navio.

Em reunião realizada em 2 de Abril de 2001 a Comissão analisou os resultados da inspecção efectuada ao navio pelo engenheiro Óscar Mota, membro da Comissão, e reconheceu a necessidade de se proceder com



Recuperação da bateria

urgência ao levantamento sistemático das partes do navio em mau estado, especialmente daquelas que se situam em madeiras de pinho bravo e em algumas madeiras exóticas e proceder à monitorização permanente do navio, acompanhando a sua evolução.

A Comissão acompanhou a evolução do processo de intervenção correctiva das anomalias detectadas, mantendo contactos frequentes com os organismos envolvidos, Direcção de Navios e Arsenal do Alfeite, apresentando propostas de intervenção e reunindo por várias vezes.

Na última reunião da Comissão realizada, em 27 de Março de 2003, a pedido do seu presidente, na sequência da decisão do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de transferir, temporariamente, a responsabilidade da manutenção da Fragata da Direcção de Navios para o Museu de Marinha, foi unanimemente reconhecido que aquele órgão consultivo, com a competência e composição actuais, não estava em condições de assegurar o apoio ao Museu de Marinha por forma a que este pudesse assumir a responsabilidade da manutenção da Fragata.



O cirurgião

### Manutenção da Fragata: transferência de responsabilidade

Tendo em consideração que “a afirmação da Fragata “D. Fernando II e Glória”, como navio histórico e polo de difusão da história e das tradições marítimas portuguesas, passa pela conveniente divulgação junto da sociedade civil” e tornando-se necessária a realização de estudos com vista à definição das melhores opções para a promoção da Fragata, incluindo a identificação de modalidades complementares de financiamento, foi nomeado o Vice-Almirante Ref Fausto Brito e Abreu para estudar e propor alternativas para o futuro da Fragata “D. Fernando II e Glória”, nomeadamente no respeitante ao

seu financiamento, enquadrado numa óptica de auto-sustentação (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 24/03, de 14 de Março).

Na sequência do despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de 17 de Março de 2003, em que foi expressa a decisão de transferir a responsabilidade da manutenção da Fragata para outro organismo, a definir posteriormente, limitando-se a Direcção de Navios a dar assessoria técnica, a pedido, foi essa responsabilidade transferida em 20 de Maio de 2003, temporariamente, para o Museu de Marinha apoiado pela Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória”.

### Núcleo Técnico de Construção Naval em Madeira

Reconhecendo-se que a Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória”, com a competência e composição actuais, não estava em condições de assegurar o apoio ao Museu de Marinha por forma a que este pudesse assumir a responsabilidade da manutenção da Fragata e, na procura de uma solução para o enquadramento da “D. Fernando” consentânea com o seu estatuto de navio histórico de reconhecido interesse nacional e mundial, de preferência envolvendo outros organismos públicos e privados, foi constituído no âmbito do Museu de Marinha, a título experimental e temporário, o Núcleo Técnico de Construção Naval em Madeira - NUTEMA (despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 45/03 de 2 de Julho de 2003).

Trata-se de um órgão de natureza consultiva e executiva com a finalidade de apoiar o director do Museu de Marinha nos aspectos relativos à manutenção das embarcações de madeira atribuídas àquele órgão cultural, em especial a Fragata “D. Fernando II e Glória”. A criação deste núcleo técnico surge na sequência da decisão do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada de retirar a responsabilidade técnica da manutenção da Fragata da Direcção de Navios transferindo-a, temporariamente, para o Museu de Marinha.

Na sequência do despacho que criou o NUTEMA realizou-se em 11 de Fevereiro de 2004, a bordo da Fragata “D. Fernando II e Glória”, a cerimónia de assinatura dos protocolos de cooperação entre a Marinha e o Instituto Nacional de Engenharia e Tecnologia Industrial (INETI) e entre a Marinha e o Registo Internacional de Navios (RINAVE). Estiveram presentes o Presidente do Conselho Directivo do INETI, o Director-Geral da RINAVE, os membros da Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória”, o Contra-Almirante Presidente da Comissão

Cultural da Marinha, o Chefe do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada e outras individualidades.

Em 01 de Março de 2004, por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada nº 11/04, foram nomeados membros do NUTEMA, exercendo funções não remuneradas, as seguintes personalidades:

- Capitão-de-Fragata ECN Ref Óscar Napoleão Filgueiras Mota, que preside;
- Engenheiro José António Santos, em representação do INETI,
- Engenheiro Rodrigo Nuno Silva de Araújo, em representação da RINAVE,
- Sr. Mário Rosado Figueiredo;
- Sr. Torcato Araújo Rocha.

O Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada deu posse ao Núcleo Técnico de Construção Naval em Madeira em cerimónia realizada a bordo da Fragata “D. Fernando II e Glória” em 11 de Março de 2004. Foram empossadas as personalidades acima referidas.

De entre as individualidades presentes destacam-se o Presidente do Conselho Directivo do INETI, o Director-Geral da RINAVE, o Almirante Ref Andrade e Silva, o Vice-Almirante Ref Ferraz Sacchetti, Presidente da Academia de Marinha, o Vice-Almirante Ref Brito e Abreu, o Vice-Almirante Superintendente dos Serviços do Material, o Contra-Almirante Presidente da Comissão Cultural da Marinha, o Contra-Almirante Director da Revista da Armada, o Contra-Almirante Director de Navios, o Contra-Almirante Director do Serviço de Pessoal e os membros da Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória”.

Na oportunidade o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada salientou a relevância nacional do projecto da recuperação da Fragata “D. Fernando” representativa da História das Marinhas nacionais e do próprio País. Referindo-se à reabilitação da “D. Fernando” como navio-museu, sublinhou a necessidade urgente de procurar fontes sustentadas exteriores à Marinha como forma de solucionar a questão financeira e de procurar uma solução técnica para a manutenção e preservação do navio, temporariamente concretizada pela criação do NUTEMA, decorrente da sua determinação de retirar a responsabilidade técnica da recuperação e manutenção da Fragata da Direcção de Navios, sem prejuízo do apoio que a Marinha continuará a dar e nunca regateará, em todas as vertentes, que não a financeira, àquela obra. Expressou a sua confiança nos empossados, salientando as suas competências específicas e a sua paixão pela Fragata, tendo sublinhado a natureza voluntária do seu contributo, o que atesta um



O Comandante

notável espírito altruísta e de dedicação à causa. Agradeceu às instituições representadas, INETI e RINAVE, o apoio e cooperação que disponibilizaram em favor da Fragata, e à Administração do Porto de Lisboa, à Câmara Municipal de Lisboa e ao Metropolitano de Lisboa o interesse, apoio e compreensão manifestados pelo projecto de manutenção da Fragata.

## MANUTENÇÃO E PRESERVAÇÃO DA FRAGATA

Quando em 1990 foi decidido recuperar a “D.Fernando” pelo seu elevado valor histórico e patrimonial foi entendido manter-se o navio na sua condição original através de um trabalho rigoroso. Foram executados trabalhos de recuperação dos elementos estruturais principais em madeira antiga de teca. No entanto, devido ao elevado índice de destruição (apenas foram aproveitados cerca de treze por cento da madeira original) em que o navio se encontrava após mais de trinta anos em que o casco permaneceu encalhado e submerso no mar da Palha, no rio Tejo, ao elevado custo de madeira de teca, e às dificuldades na obtenção de madeiras de teca com as dimensões pretendidas, foi decidido utilizar na recuperação do navio

outras espécies de madeira mais económicas como a câmbala, o pinho bravo e o pinho nórdico.

No restauro foram utilizadas tanto quanto possível métodos tradicionais próprios da época tomando por base as instruções do Manual de Restauro de Navios Antigos, EUA.

Em 27 de Fevereiro de 1998, terminados os trabalhos de aprestamento, estando a Fragata atracada ao cais do Arsenal do Alfeite, realizou-se a bordo a cerimónia de entrega administrativa do navio à Comissão Executiva para a Recuperação da Fragata “D. Fernando II e Glória”.

Em princípios de 1999 foram detectados no Paiol da Bolacha os primeiros sinais da existência de fungos, posteriormente detectados noutros compartimentos igualmente situados abaixo da coberta. Após contactos do comandante do navio com o Arsenal do Alfeite foram realizadas inspecções com vista a verificar a extensão das colónias de fungos, em que intervieram personalidades com conhecimentos específicos na área da madeira, designadamente técnicos do Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC). Das inspecções então realizadas foi possível confirmar uma extensão de afectação das madeiras superior à que seria inicialmente previsível, tendo sido tomadas algumas medidas urgentes no sentido de contrariar e fazer cessar a propagação de parasitas, nomeadamente a ventilação e desumidificação dos compartimentos afectados.

Em Novembro de 1999 partiu-se o turco de estibordo, por enfraquecimento da madeira, provocando estragos na embarcação que se encontrava suspensa. Procedeu-se à substituição do turco.

Posteriormente, em princípios de 2001, inspecções levadas a efeito pela Direcção de Navios, Comissão Técnica Consultiva da Fragata “D. Fernando II e Glória” e Arsenal do Alfeite, revelaram a existência de danos generalizados em elementos estruturais do casco, no forro interior das obras vivas, em elementos das obras mortas e no arvoredo. As inspecções realizadas permitiram confirmar a existência duma deterioração mais extensa do que seria de supor atribuível a vários factores, nomeadamente: alguma madeira de pinho bravo que não estaria suficientemente sazoadada ou devidamente tratada aquando da sua aplicação; alguma madeira antiga, de teca, apresentava menor resistência do que seria de esperar; o período de estadia do navio na Expo '98 que representou uma carga térmica muito forte (visitantes, projectores, televisores e permanência na mesma posição durante cerca de seis meses), o que ajudou a criar condições de desenvolvimento de parasitas. Para além disso a ausência de um plano de prevenção e manutenção adequado terá

contribuído para que as madeiras ficassem mais vulneráveis à acção de agentes agressores – fungos e insectos xilófagos.

Em complemento das medidas inicialmente tomadas foram realizadas intervenções que tiveram como linhas de acção principais a melhoria das condições de ventilação, através de limpeza e ventilação dos espaços interiores visando minimizar a continuação dos processos de degradação das madeiras, a reparação de componentes danificados e o estabelecimento de um programa detalhado de preservação da madeira com o uso de tecnologias actuais. Nos trabalhos de levantamento de componentes estruturais danificados e da sua reabilitação foram utilizados desde Setembro de 2001, em permanência, dois carpinteiros do Arsenal do Alfeite cedidos no âmbito



A caminho da EXPO

da autorização superior que permitia recorrer à mão-de-obra disponível no Arsenal do Alfeite que não estivesse afectada a qualquer outro projecto. Este pessoal permaneceu no navio até Agosto de 2002.

Em 2002 face à necessidade de uma inspecção mais cuidadosa foram efectuadas inspecções técnicas complementares, executadas com maior minúcia, que obrigaram à remoção de lastro do navio, de aprestamento e até componentes estruturais – balizas e outros reforços – para conseguir

acesso interior ao fundo. A inspecção permitiu confirmar a existência de um elevado grau de afectação em algumas zonas do navio, com prejuízo da resistência aos esforços a que um navio de madeira, a nado, é submetido. Embora estivessem em curso no navio diversas acções de reparação e manutenção, realizadas por operários do Arsenal do Alfeite e elementos da guarnição do navio, o tipo de intervenção então avaliada como indispensável representava custos não comportáveis pelo orçamento da Marinha, pelo que o navio não foi aberto ao público durante o ano de 2002 até ser possível concretizar um conjunto de trabalhos de manutenção indispensáveis para garantir a segurança do navio e das pessoas.

Foi igualmente inspecionado o arvoredo tendo-se detectado a degradação de elementos constituintes – vergas – essencialmente devida à acção combinada de insectos xilófagos e da degradação do esquema de pintura decorrente da exposição à intempérie e aos raios solares.

De entre os trabalhos mais significativos realizados até Maio de 2003 envolvendo pessoal técnico do Arsenal do Alfeite, referem-se: o tratamento anti-fúngico de elementos estruturais do casco, pela aplicação de produtos à base de boratos, eficazes na eliminação de fungos, insectos e bactérias; a melhoria do sistema de ventilação dos interiores do navio; a remoção de madeiras podres do paiol da bolacha, do paiol do mestre e de outros locais afectados e a substituição pontual de elementos estruturais do casco com madeira nova lamelada; a revisão da mastreação incluindo a remoção de todas as vergas, substituição da carangueja da mezena, da verga do grande e da verga do traquete por novas peças manufacturadas com madeira lamelada; substituição da retranca; substituição das madeiras dos cestos da gávea do mastro do traquete, do mastro grande e do mastro da gata; reparação e tratamento das restantes vergas com produtos à base de boratos com a forma do sal em gel aplicados com trincha e pintura; pintura dos mastros; revisão geral do aparelho e do poleame efectuada pela guarnição do navio, reforçada pontualmente por elementos da guarnição do navio-escola “Sagres”.

Com a deslocação do navio para a Doca de Alcântara, em Maio de 2003, cessaram os trabalhos de manutenção que vinham sendo realizados pelo Arsenal do Alfeite, supervisionados pela Direcção de Navios. Já com o navio na Doca de Alcântara apenas foi concluída a calafetagem do convés e prosseguiram, até Agosto desse ano, outros pequenos trabalhos no interior do navio. O tratamento anti-fúngico continuou a ser aplicado por elementos da guarnição do navio.

Após a transferência da responsabilidade da manutenção da Fragata para o Museu de Marinha, o NUTEMA tem vindo, desde Março de 2004,



Na EXPO '98

a realizar inspeções com o propósito de definir e propor as acções de manutenção que considere prioritariamente mais adequadas executar no navio.

Desde 1 de Abril de 2004 mantém-se a bordo um carpinteiro, disponibilizado pelo Arsenal do Alfeite, para colaborar nas acções de monitorização da madeira e para realizar pontualmente trabalhos na madeira.

## ESTACIONAMENTO DO NAVIO

A experiência adquirida durante a permanência do navio na Marina da Expo '98 permitiu retirar algumas importantes conclusões quanto ao comportamento do navio perante as condições de atracação actualmente disponíveis na área de Lisboa e à necessidade de ser encontrado um local para estacionamento do navio que proporcione condições náuticas adequadas. De facto a estrutura do navio não deve ser sujeita a esforços, especialmente nos sectores de popa, cujas consequências, embora não observáveis a curto prazo, provocarão alquebramentos que poderão por em causa a segurança do navio a médio prazo. Preferencialmente o navio deverá permanecer estacionado em local protegido de ventos e correntes, onde estas não se façam sentir ou sejam muito fracas, onde a mareta seja inexistente ou pouco significativa, para proteger o navio de esforços indesejáveis com vista a garantir o conforto e segurança dos visitantes, tendo em consideração que os navios daquela época eram concebidos para estarem fundeados e não atracados.

A situação actual do navio na Doca de Alcântara – cais Sul – oferece boas condições do ponto de vista náutico, mas pouco favoráveis do ponto de vista de acessibilidades e da envolvente. Trata-se de um local que, embora ofereça boas condições de estacionamento, não dispõe das melhores acessibilidades e não tem a necessária dignidade para aí posicionar um navio-museu, verdadeira relíquia nacional, com grande valor histórico. O cais Norte da mesma doca, onde o navio permaneceu de Novembro de 1998 a Novembro de 1999, oferece condições adequadas do ponto de vista náutico, boas acessibilidades, envolvente mais digna do que no cais Sul e dispõe de uma ampla área adjacente para estacionamento de viaturas.

Outras alternativas apresentam-se possíveis e constam de um estudo apresentado ao Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada em Agosto de 1999, onde são seleccionadas as opções mais adequadas quanto aos locais e períodos sazonais para estacionamento da “D. Fernando” na área do porto de Lisboa. Tendo em linha de conta a segurança do navio e das pessoas face às condições do local, à visibilidade do navio no local, aos apoios logísticos existentes, às acessibilidades, ao enquadramento e à expectativa de visitantes, foram seleccionados dez locais possíveis: Cais da Princesa, Doca do Bom Sucesso, Doca de Belém, Estação Fluvial de Belém, ponte-cais a construir frente à Cordoaria Nacional, Doca de Alcântara – cais Norte e topo Poente, Cais de Santos, Doca da Marinha, Cabo Ruivo.

A permanência do navio atracado ao Cais da Princesa, se bem que posicionado num local privilegiado em termos de enquadramento e afluência de visitantes nacionais e estrangeiros, não oferece as adequadas condições de segurança para o navio e pessoas uma vez que ficará desprotegido de ventos do Sul e Sudoeste, de correntes e de mareta. Tanto a Doca do Bom Sucesso como a Doca de Belém proporcionariam boas condições de amarração, onde o navio ficaria bem protegido de correntes e mareta, bem enquadrado numa área historicamente relevante e muito frequentada por turistas nacionais e estrangeiros, visível a toda a volta. A localização em Cabo Ruivo não se afigura adequada, porquanto o navio ficará sujeito a fortes correntes, isolado, longe do centro mais frequentado do Parque das Nações.

## O NAVIO-MUSEU

A “D. Fernando” é actualmente um navio-museu e está atribuída ao Museu de Marinha. Restaurada como era em 1845, para além do apetrechamento próprio de um veleiro do século XIX e da reconstituição de cenas da vida de bordo que dão aos visitantes a possibilidade de se aperceberem com grande fidelidade como era o ambiente a bordo de uma Fragata daquela época, pode ser utilizada como local de realização de eventos de carácter cultural e social.

O navio tem quatro pavimentos que, de cima para baixo, são respectivamente o convés, a bateria, a coberta e o porão. Numa breve visita merecem especial referência os seguintes componentes e áreas do navio:

– Convés: o navio arma em galera com quatro mastros, o gurupés à proa e três mastros principais- o traquete, o grande e a gata. O mastro grande tem 46 m de altura sobre o convés.

No convés existe um cabrestante usado para manobra de cabos, para içar e arrear embarcações e bocas de fogo. O cabrestante é manobrado por 14 barras em madeira empurradas por 28 a 42 homens. A meio navio, à popa, encontra-se a roda do leme dupla, construída em teca, tendo na proximidade uma bitácula com agulha de marear.

No convés existem duas embarcações: a lancha, de maior porte, para 16 remadores, a bombordo, e a estibordo um escaler para 12 remadores. Suspensos de turcos nas alhetas, a bombordo e estibordo, existem duas pequenas embarcações, sendo a de bombordo a canoa do comandante. À popa, suspenso de turcos, encontra-se um bote com múltiplos usos na rotina diária de bordo.

Neste pavimento existem vinte bocas de fogo de 32 libras designadas

por “caronadas” e duas de 12 libras, à proa, conhecidas por “peças de caça” para serem usadas contra navios inimigos em fuga ou alcançados.

– Bateria: neste pavimento encontra-se a artilharia principal do navio constituída por 22 bocas de fogo com um calibre de 18 libras, cada uma pesando duas toneladas. É neste pavimento que se situam os alojamentos do comandante, o cabrestante para manobrar as âncoras, as bombas de esgoto e incêndio, o fogão, e à proa o curral onde se transportavam animais vivos destinados à alimentação dos embarcados.

– Coberta: Neste pavimento, situado imediatamente por debaixo da bateria, aloja-se a guarnição do navio e outros embarcados como passageiros; nele situam-se os camarotes do carpinteiro e do mestre e a enfermaria, à proa; a botica, o camarote do cirurgião e o camarote do oficial navegador, a estibordo e a câmara de oficiais a meio navio, a ré.

– Porão: área do navio situada entre a coberta e o fundo do navio onde estão localizados os tanques da aguada e paióis diversos, dos quais merecem especial referência a oficina do carpinteiro e os paióis da pólvora avante e a ré.

Foi instalado a bordo todo o equipamento que tinha sido adquirido, cedido ou fabricado para apetrechar o interior. Merecem destaque o mobiliário da época para os alojamentos do comandante, onde algumas peças são provenientes da Confraria da Capela de S. Roque, para a câmara de oficiais, e os serviços de cristal e porcelana expressamente fabricados, a título mecenático, pelas melhores fábricas nacionais, segundo modelos coevos existentes no Museu de Marinha. O equipamento de cozinha foi cedido pelo Palácio Nacional da Ajuda; o fogão foi manufacturado por empresa da especialidade e o apetrechamento da botica foi cedido pelo Museu da Farmácia.

O navio conta com vários manequins, executados por especialistas, trabalhados com grande realismo para recriar cenas da vida de bordo em meados do século XIX. Nos manequins podem ser reconhecidos rostos de familiares e amigos do Almirante Andrade e Silva que serviram de modelo para a sua execução, uma vez que houve dificuldade em encontrar “voluntários” para o efeito. O próprio Almirante emprestou o seu rosto ao cirurgião do navio e o Capitão de Mar-e-Guerra Malhão Pereira deu o rosto ao manequim do comandante do navio.

A Fragata dispõe de um sistema de audio-guias em seis idiomas – português, espanhol, francês, inglês, alemão e japonês – e uma versão infantil, que proporcionam ao visitante o acompanhamento passando por vinte e seis pontos notáveis do navio (estações). Dispõe ainda de um sistema vídeo de segurança, em circuito fechado.

No mastro grande foram fixadas duas placas, uma de homenagem ao grande obreiro do projecto de recuperação da Fragata e outra de agradecimento a todos quantos participaram no restauro do navio. Nelas podem ler-se as seguintes inscrições:

-----  
“ FRAGATA D.FERNANDO II E GLÓRIA  
RESTAURADA PELA MARINHA DE GUERRA DE 1990 A 1998  
NO ARSENAL DO ALFEITE E NO ESTALEIRO RIA-MARINE,  
COM A PARTICIPAÇÃO DO GOVERNO, DA COMISSÃO  
NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES DOS  
DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES, DE MECENAS, DE  
DESINTERESSADOS COLABORADORES E APOIANTES

-----  
“AO ALMIRANTE ANTÓNIO MANUEL DE ANDRADE E SILVA  
HOMENAGEM PELO SONHO QUE TORNOU REALIDADE  
NESTA FRAGATA RESTAURADA”

ABRIL 1998  
MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA”.

-----  
A Fragata “D. Fernando II e Glória”, o último navio à vela da Marinha Portuguesa, todo construído em madeira, verdadeira relíquia nacional, carregada de História, que a Marinha Portuguesa se orgulha de ter recuperado para que possa servir de exemplo às futuras gerações de portugueses, é agora um navio-museu que deve ser visitado por todos e por todos acarinhado.

Lisboa, 30 de Abril de 2004

## FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA

---



## COMANDANTES DA FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA

### Serviço no mar

- CFG Torcato José Marques, 5-10-1843 a 7-8-1845  
CMG Joaquim António de Castro, 10-1-1851 a 18-11-1851  
CTEN Tertuliano Turíbio Pinto Lobato (encarregado do comando),  
18-11-1851 a 3-12-1851  
CMG Francisco Soares Franco, 3-12-1851 a 1-9-1852  
CTEN Roberio Teodorico da Costa e Silva, 1-9-1852 a 14-6-1853  
CMG Francisco Soares Franco, 14-6-1853 a 27-10-1853  
CMG Vicente José dos Santos Moreira Lima, 27-10-1853 a 3-7-1856  
CMG António Ricardo Graça, 3-7-1856 a 24-7-1858  
CMG Torcato José Marques, 2-5-1859 a 20-4-1860  
CTEN José Thompson (encarregado do comando), 21-4-1860 a 12-6-1860  
CTEN Frederico Carlos Rosa, 20-2-1861 a 2-6-1863  
CMG Carlos Craveiro Lopes, 7-6-1865 a 17-8-1865  
CFG João Francisco Régio de Lima (encarregado do comando),  
18-8-1865 a 14-9-1865  
CMG Joaquim José de Andrada Pinto, 14-9-1865 a 30-4-1866  
CMG José Baptista de Andrade, 30-4-1866 a 30-11-1866  
CTEN João Baptista Garção, 30-11-1866 a 20-12-1872  
CTEN Rodrigo Augusto Teixeira Pinha (interino por impedimento do  
comandante Garção desde 11-12-1872), 12-3-1873 a 14-10-1877  
CTEN António Maria de Sande Vasconcelos e Carvalho,  
14-10-1878 a 2-10-1878

### Escola de Artilharia Naval

- CFG José Alemão de Mendonça Cisneiros e Faria,  
2-10-1878 a 30-11-1888  
CMG Rodrigo Augusto Teixeira Pinha, 30-11-1888 a 1-3-1890  
CFG Carlos Augusto Schultz Xavier (interino), 1-3-1890 a 26-3-1890  
CMG Fernando Augusto da Costa Cabral, 26-3-1890 a 6-2-1892  
CTEN António Júlio de Oliveira Andrea (interino),  
6-10-1892 a 18-10-1892  
CMG Cipriano Lopes de Andrade, 18-10-1892 a 5-4-1894  
CTEN António Júlio de Oliveira Andrea (interino), 5-4-1894 a 14-8-1894

- CMG Cipriano Lopes de Andrade, 14-8-1894 a 18-3-1895  
CMG Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, 18-3-1895 a 18-5-1895  
CMG Cipriano Lopes de Andrade, 18-5-1895 a 12-5-1896  
CTEN Emídio Augusto Cáceres Fronteira (interino),  
12-5-1896 a 23-5-1896  
CMG Carlos Augusto Schultz Xavier, 23-5-1896 a 26-9-1896  
CMG Francisco Joaquim Ferreira do Amaral, 26-9-1896 a 12-5-1897  
CFG António Júlio de Oliveira Andrea, 12-5-1897 a 14-8-1897  
CMG Guilherme Augusto Brito Capelo, 14-8-1897 a 12-11-1897  
CFG António Júlio de Oliveira Andrea, 12-11-1897 a 22-11-1897  
CMG António Sérgio de Sousa, 22-11-1897 a 8-7-1899  
CMG Caetano Rodrigues Caminha, 8-7-1899 a 1-8-1899  
CMG António Sérgio de Sousa, 1-8-1899 a 9-12-1899  
CMG Carlos Augusto Schultz Xavier, 9-12-1899 a 18-04-1906  
CTEN Manuel Eduardo Correia, 18-4-1906 a 18-4-1906  
CMG Caetano Rodrigues Caminha, 18-4-1906 a 11-10-1910  
CTEN Manuel Eduardo Correia, 11-10-1910 a 21-10-1910  
CMG Augusto José de Almeida, 21-10-1910 a 7-10-1912  
CMG Francisco Júlio Barbosa Leal, 7-10-1912 a 20-12-1913  
CTEN Antero Elísio do Nascimento Trigo, 20-12-1913 a 7-1-1914  
CMG António Augusto Alves Loureiro, 7-1-1914 a 7-1-1915  
CMG Francisco Júlio Barbosa Leal, 7-1-1915 a 20-5-1915  
CTEN José de Abreu Barbosa Bacelar, 20-5-1915 a 22-7-1915  
CMG João do Canto e Castro Silva Antunes, 22-7-1915 a 25-1-1916  
CTEN Filipe Emílio de Paiva, 25-1-1916 a 3-2-1916  
CMG Pedro Bercó, 3-2-1916 a 13-9-1917  
CMG Emílio Alberto de Macedo e Couto, 13-9-1917 a 28-1-1918  
CMG Miguel Evaristo Teixeira de Barros, 28-1-1918 a 7-2-1919  
CMG Jorge Fradesso Salazar Moscoso, 7-1932 a 6-12-1932  
CMG Fernando Augusto Pereira da Silva, 6-12-1932 a 13-1-1933  
CMG Bento Xavier Vieira da Silva, 13-1-1933 a 1-5-1933  
CMG Emílio Gagean, 1-5-1933 a 27-3-1934  
CMG Marcelino Carlos, 27-3-1934 a 11-10-1934  
CMG Augusto Carlos Saldanha, 11-10-1934 a 7-12-1934  
CMG Manuel Peixoto Martins Mendes Norton, 7-12-1934 a 6-6-1935  
CMG João Baptista de Barros, 6-6-1935 a 25-5-1937  
CMG Augusto Gonçalves de Azevedo Franco, 25-5-1937 a 30-9-1937

CMG Manuel José Possante, 30-9-1937 a 23-12-1937

CFG Jaime Correia do Inso, 23-12-1937 a 13-1-1938

#### Navio-Chefe das Forças Navais no Tejo

CMG José Eduardo de Carvalho Crato, 13-1-1938 a 17-8-1938

1TEN Diogo António José Leite Pereira de Melo e Alvim,  
17-8-1938 a 9-9-1938

CMG António Alemão de Cisneiros e Faria, 9-9-1938 a 22-11-1938

CMG Francisco Luís Rebelo, 22-11-1938 a 27-9-1939

#### Navio sem funções especiais

CFG Álvaro Fortée Rebelo, 27-9-1939 a 7-10-1939

1TEN Horácio Rebordão, 7-10-1939 a 28-10-1939

1TEN Alberto de Campos, 28-10-1939 a 9-8-1940

CTEN Eugénio Marinho Teixeira Rebelo, 9-8-1940 a 26-2-1943

#### Navio-Museu

CMG Res Adriano Manuel de Sousa Beça Gil, 28-4-1998 a 16-7-1999

CMG Res Paulo Jorge Rodrigues Grade Richart, 16-7-1999 a 09-11-2003

CMG Res José Manuel Guerreiro Brou, 09-11-2003 a

#### *FONTES CONSULTADAS*

- Arquivo da Comissão Mista de Acompanhamento do Projecto de Recuperação da Fragata “D.Fernando II e Glória”
- Arquivo da Comissão Executiva de Recuperação da Fragata “D.Fernando II e Glória”
- D. Fernando II e Glória – A Fragata que Renasceu das Cinzas – A Sacchetti, Edição CTT, Lisboa, Out 1988
- A Última da Índia, Fragata “D.Fernando II e Glória”, Separata de “O Independente”, edição nº515, de 27 de Março de 1998