



# RUMOS



Corpo Nacional  
de Escutas

## Capítulo I - Apresentação

- Objetivo do Documento
- Enquadramento Histórico do Escutismo Marítimo
- Organização e enquadramento na Estrutura Nacional

## Capítulo II - O Mar como Escola

## Capítulo III - Agrupamento

## Capítulo IV - Unidades Marítimas

- I - Alcateia
- II - Flotilha
- III – Frota
- IV - Comunidade

## Capítulo V - Atividades Náuticas

- Preparação
- Segurança
- Embarcações

## Capítulo VI- Formação de Adultos



## Capítulo I – Apresentação

O objetivo deste documento é traçar o rumo que norteia o Escutismo Marítimo em Portugal.

Neste sentido, B.-P. deixou-nos algumas pistas para navegarmos até bom porto:

“Não há talvez maiores heróis nem exploradores mais completos do que os marinheiros que tripulam os barcos salva-vidas das costas de todos os Oceanos do Mundo. Durante as tempestades perigosas têm de estar ALERTA, para se levantarem da cama a qualquer hora e arriscarem a vida para salvar o próximo.

Muito me agrada que tantos escuteiros se dediquem às actividades marítimas e aprendendo a manobra de um barco e a arte de marinheiro, estejam também a aprender a ocupar o seu lugar no serviço da pátria como marinheiros da armada ou da marinha mercante ou como tripulantes dos salva-vidas da costa.

Um navio pode ser o céu ou o inferno – isso depende inteiramente dos que vão lá dentro. Se forem desabridos, rezingões e desmazelados, formarão uma tripulação desgraçada. Se estiverem, como os escuteiros, alegremente resolvidos a tirar o melhor partido das circunstâncias, a dar e tomar, a conservarem o navio arrumado e limpo, constituirão uma família feliz e a vida do mar será para eles um prazer.

[...]

### Cruzeiros em Barcos

Em vez de ir a pé ou de bicicleta é pratica excelente para uma patrulha pegar num barco e explorar um rio, ou fazer uma excursão através do país, acampando do mesmo modo que num acampamento volante. Mas ninguém pode ser admitido no barco sem que saiba nadar bem e seja capaz de percorrer pelo menos 50m vestido (com o mínimo de camisa, calção e peúgas), porque se podem dar desastres, e sendo todos nadadores o caso não tem importância.

Uma das minhas experiências mais agradáveis de escuteiro marítimo foi um cruzeiro fluvial que fiz com dois dos meus irmãos. Subimos o Tamisa num barco de lona desmontável até onde a água era suficiente. Atingimos assim os montes Chiltern, onde nunca nenhum barco chegara. Levávamos material de cozinha, tenda e roupa de cama, e de noite acampávamos em terra.



Quando chegámos às nascentes do rio, transportámos o barco para além da divisória das águas e lançámo-lo de novo à água no curso que descia para poente e que, passadas algumas milhas, se transformava no Avon.

Atravessámo-lo à vela com o patilhão ao fundo, até que conseguimos abordar a Chepstow, na margem fronteira. Daqui dirigimo-nos para a nossa casa perto de Llandogo, subindo os rápidos de Wye através daquela lindíssima região.

De Londres ao país de Gales, quase sempre por água com carradas de aventuras e grande divertimento!

Mas qualquer de vós seria capaz de fazer outro tanto, se dispusesse a tentar.

Por isso, vinde daí escuteiros – preparai-vos para a vida e, se apreciardes as actividades marítimas tanto como eu as apreciei, passareis um tempo admirável.” (*Escutismo para Rapazes*, Palestra de Bivaque nº6)



## Enquadramento Histórico do Escutismo Marítimo

A situação geográfica de Portugal, anfiteatro debruçado sobre o Atlântico, no extremo ocidental da Europa, constitui sem dúvida um dos aspetos de um condicionalismo estimulador de feitos que haviam de desenrolar-se nas águas dos Oceanos. Porém, decerto mais que tudo isso foram condições fundamentais dos êxitos que vieram a ser alcançados, as qualidades da gente portuguesa, a sua capacidade de adaptação às dificuldades de longas e penosas navegações; apta a todas as tarefas; pronta a viver no mar durante meses, animada de um espírito de aventura que confunde o entendimento.

Esta atração pelo mar atinge, ainda hoje, os jovens apesar dos custos e dificuldades impostas a este tipo de atividades. O Escutismo, como movimento de jovens tinha de acompanhar este desenvolvimento, já pensado por Baden-Powell com o surgimento das primeiras unidades marítimas, bem como o primeiro manual para marítimos em 1912.

Na verdade, quando o escutismo se iniciou na Grã-Bretanha em 1907, após Baden-Powell ter publicado o seu *Escutismo para rapazes*, alguns agrupamentos de escuteiros começaram a incluir atividades náuticas nos seus projetos de atividades. Na primeira edição de *Scouting for Boys*, Baden-Powell mencionou que "Um escuteiro deve ser capaz de governar uma embarcação, para trazê-lo corretamente ao lado de um navio ou cais...". Desta forma, B.-P. deu-se conta que este tipo de atividades era extremamente útil e em dezembro de 1908, foi criada a primeira insígnia da especialidade, Seamanship.

Depois de ter organizado o acampamento de Brownsea em 1907, e Humshaugh em 1908, B.-P. organizou um outro virado para as atividades marítimas, que decorreu de 7 a 21 de agosto de 1909 em Buckler's Hard, e a bordo do navio de treino, TS Mercury, ficando conhecido como o Beaulieu River Scout Camp. Os 100 rapazes que participaram, 92 dos quais escolhidos através de uma competição na revista *The Scout*, dividiram-se metade a bordo do TS Mercury e os restantes acampados em Buckler's Hard, trocando de lugares ao fim da primeira semana. Este acampamento está para a criação do escutismo marítimo, tal como o acampamento de Brownsea está para a criação do escutismo.



Apesar de em 1909 já haver registos da formação de grupos de escuteiros em Inglaterra, que se assumiam como marítimos, *Scouts of the Sea*, conforme refere uma publicação de Julho de 1909, *The Chums*, só em outubro de 1910 foi aprovada uma especificidade do uniforme para Escuteiros Marítimos, substituindo-se o tradicional chapéu de abas largas (“chapéu B.-P.”) por um boné típico da marinha.

Baden-Powell via as atividades marítimas como mais um tipo de formação que servia os propósitos do Escutismo e, em 1911, publicou uma brochura intitulada *Sea Scouting for Boys*, destinada a Dirigentes, na qual definiu um esquema para os Escuteiros Marítimos. No entanto, tinha a noção que havia necessidade de um manual apropriado. O irmão mais velho de B.-P., Warington Baden-Powell, com quem tinha realizado expedições náuticas em criança, escreveu o livro *Sea Scouting and Seamanship for Boys*, em 1912, para sistematizar as atividades dos agrupamentos marítimos que então tinham surgido. Este livro traçou as linhas mestras da formação dos Escuteiros Marítimos e contribuiu substancialmente para o desenvolvimento deste recém-formado ramo do Escutismo.

Durante a Primeira Guerra Mundial, os Escuteiros Marítimos prestaram um valioso contributo ao seu país, vigiando toda a costa inglesa, como sinalizadores no rio Tamisa, para além de outras tarefas como o serviço de bombeiros, socorristas e mensageiros, mobilizando-se assim cerca de 23.000 jovens. Estes grupos eram coordenados por um oficial da Royal Navy. Este desempenho foi muito reconhecido pelas autoridades britânicas e promoveu a boa imagem do Movimento Escutista. Durante a Segunda guerra mundial, os escuteiros marítimos britânicos mais uma vez forneceram serviços valiosos contribuindo assim para o esforço de guerra.

Em Portugal o primeiro passo foi dado no Corpo Nacional de Scouts, CNS / CNE com a formação do 1.º Grupo de Scouts marítimos, “S. João o Pescador”, em 1 de janeiro de 1926, na Póvoa do Varzim, vindo a desaparecer mais tarde em finais de 1928. É a partir da Póvoa de Varzim que observamos a tentativa de organização de outras unidades náuticas em Vila do Conde (1926), Porto (1926), Algés (1933), Lourenço Marques (1933) e Barreiro (1936).



Em 2019, estão activos 21 agrupamentos marítimos, que no seu total perfazem um efetivo de cerca 1500 elementos:

216 - São Martinho, Funchal, Madeira

217 - Sé, Funchal, Madeira

235 - Figueira da Foz, Coimbra

253 - Seixal, Setúbal

413 - Ferragudo, Algarve

497 - São Mateus, Calheta, Açores

692 - São Jacinto, Aveiro

797 - Nova Oeiras, Lisboa

869 - São Martinho do Porto, Lisboa

878 - Costa Nova, Aveiro

928 - S.Mateus, Graciosa, Açores

929 - Belém, Lisboa

1100 - Parque das Nações, Lisboa

1117 - Setúbal, Setúbal

1180 - Santa Cruz, Barreiro, Setúbal

1197 - São José, Ponta Delgada, Açores

1223 - Vila Franca do Campo, Açores

1270 - Cinco Ribeiras, Angra do Heroísmo, Açores

1319 - São Pedro, Figueira da Foz, Coimbra

1331 - Carvoeiro, Algarve

1377 - Leça da Palmeira, Porto



Assim, e como em muitos outros países do mundo, também em Portugal se está a desenvolver nos últimos anos o Escutismo Marítimo, respondendo simultaneamente à necessidade de aventura dos jovens e à procura de empenhamento por adultos interessados em diversificar as opções postas à disposição dos jovens pelo Escutismo, desenvolvendo uma salutar via de expansão para o movimento.



## Organização e enquadramento na Estrutura Nacional

O Escutismo Marítimo, apesar de integrado em todas as equipas do CNE, tem representação específica na Equipa Nacional Marítima, integrada na Equipa Nacional Pedagógica.



## Capítulo II - O Mar como Escola

### O MAR COMO ESCOLA

A proposta do C.N.E. para o Escutismo Marítimo assenta sobre os três princípios essenciais do movimento a nível mundial.

#### 1. O direito ao desenvolvimento espiritual

A aventura escutista oferece aos jovens a ocasião de se confrontarem com as questões da vida e de ouvirem o Evangelho como uma palavra incarnada que chama cada um à conversão.

#### 2. O dever da solidariedade

O movimento deve permitir a cada jovem ir ao encontro de outro, qualquer que seja; de descobrir-se solidário com a comunidade, com o seu país, com o mundo.

Tornar-se um cidadão empenhado na promoção da paz e do desenvolvimento.

#### 3. A responsabilidade sobre si próprio

A pedagogia do Escutismo, dá importância à dimensão pessoal: quer formar espíritos criativos, críticos e capazes de elaborar projetos; quer também formar pessoas à vontade nos seus corpos, possuindo o gosto pelo perigo e pelo esforço.

Esta expansão dos jovens, tanto no plano físico como no prático, moral, social e espiritual, aparece particularmente favorecida pelas condições do meio marítimo e da vida a bordo de um veleiro.

Vamos reencontrar assim as seis áreas de desenvolvimento do Escutismo: físico, afetivo, carácter, espiritual, intelectual e social.

A vela, o remo, a canoagem fazem compreender a necessidade da resistência física e ajuda ao desenvolvimento manual, do sentido de equilíbrio; remar contra o vento, fazer uma amarração,



çar uma vela; são situações que requerem uma grande agilidade e força, que será conseguida com o trabalho em conjunto e a vida ao ar livre.

## **TÉCNICA MARÍTIMA**

O desejo dos jovens de andar numa embarcação, passa por uma exigência muito forte. A tecnologia de base (vocabulário e manobras) é importante: para o neófito, muitos objetos a bordo são parecidos com um cabo, mas os iniciados esforçam-se por dar-lhes nomes bizarros e variados.

A aprendizagem marítima, tal como a boa cozinha, necessita de tempo para formação, de muito tempo e de experiência: um ano para formar um tripulante, dois ou três para um Patrão de Embarcação.

A necessidade de tempo é um excelente antídoto contra a tendência, cada vez mais generalizada de querer tudo imediatamente.

É necessário acrescentar que a competência marítima atrai visivelmente os jovens, numa sociedade dominada por técnicas cada vez mais complexas. Assim, esta aprendizagem deixa antever a possibilidade de entrar por sua vez, dentro deste universo de especialidades e de planear o seu futuro.

Conseguir uma especialidade nos escuteiros, pode tornar a dar confiança a um jovem desorientado pelas dificuldades escolares, por exemplo.

## **NATUREZA**

O mar é, sem dúvida, o elemento natural que permaneceu mais selvagem: não tem autoestradas, nem atalhos. Para os jovens é a ocasião de adquirir consciência da ligação vital entre o Homem e o seu meio de origem.

O mar é essencial à nossa subsistência e ganhamos cada vez mais consciência do seu papel e importância, à medida que ele vai sendo ameaçado pela poluição e pela pesca inconsciente e criminosa. Atravessar um lençol de nafta, ou assistir à morte de aves e peixes em consequência dele leva a uma tomada de consciência ecológica mais convincente do que a maior parte dos discursos.



## BELEZA

O espetáculo do mar, do céu e da costa, a descoberta da fauna e da flora marítima, introduzem espontaneamente os jovens ao culto da beleza natural.

Os marinheiros e as embarcações continuam a ser um dos temas mais versados, tanto na pintura, como na fotografia, literatura, enquanto os banhistas sonham modestamente diante das praias avermelhadas pelo sol poente dos postais.

O silêncio, a infinidade dos horizontes, o movimento perpétuo das ondas, o abstrato da paisagem marítima solicitam mais imaginação do que a requerida numa observação mais atenta. Daí a tendência em ligar a meditação ao retrato do navegador, pelo menos tradicionalmente.

## CONFIANÇA EM SI MESMO

Largar amarras significa sempre tomar um risco: as incertezas da meteorologia, dos lugares e das pessoas desconhecidas que vamos encontrar.

Entre a figura crispada do aprendiz na sua primeira saída quando a embarcação entra numa zona agitada e a segurança do Patrão da Embarcação preparando-se para pôr de capa diante de um vento mais forte, quanta apreensão dominada! A confiança em si mesmo cresce na confrontação com as situações cada vez mais difíceis e variadas; encoraja-o a procurar cada vez mais longe, o seu limite em todos os aspetos.

## HUMILDADE

Mas o marinheiro sabe também, que deve fazer a prova de prudência e de humildade, avaliando a sua aventura em função das suas possibilidades (competência, material, condição física, etc.) e as dificuldades da zona de navegação.

Para os jovens Moços ou Marinheiros, se a aventura é demasiado audaciosa, pode colocar o jovem numa situação onde ele corre o risco de entrar em pânico ou de se recusar a agir.

Importa acautelar o cumprimento das regras e das zonas de navegação impostas pelas normas de segurança e pelo bom senso. É esta toda a importância da vida de Companheiro, que permite



fazer inteiramente a experiência do cruzeiro antes de retornar a uma prática menos ambiciosa, no quadro de apoio a uma das Unidades de mais jovens.

Acrescente-se, no entanto, que, se a aventura é demasiado fácil, os jovens não são colocados em situações onde possam fazer descobertas nem de se ultrapassarem a si próprios, levando mesmo muitas vezes a subestimarem as situações de perigo. Fazer um acampamento, durante dois anos seguidos, no mesmo local não é aconselhável.

## **DISCIPLINA**

A bordo, a necessidade de disciplina e de uma autoridade única é evidente, visto que eles contribuem para se realizar um projeto decidido em comum, com o máximo de segurança. É esta a diferença entre o Patrão de embarcação escuteiro e um comandante de galera.

A escolha de uma aventura, seja um fim de semana ou um acampamento, é trabalho da tripulação ou da unidade em Conselho.

Pelo contrário, a decisão do patrão de embarcação de rizar com a aproximação de vento forte, será executada sem que para isso seja necessário reunir uma sessão extraordinária do Conselho. A discussão sobre a necessidade da manobra deverá ser realizada em terra, quando se fizer a avaliação.

## **RESPONSABILIDADE**

A utilização da embarcação coletiva, permite praticar realmente uma vida em equipa. Em princípio, salvo em algumas situações, somos contrários à utilização pelos escuteiros dos monotipos ligeiros, utilizados nas escolas de vela. Cada tripulante sabe o que é necessário na manobra e que um desfalecimento ou desatenção da sua parte, pode pôr em perigo a segurança de todos; assim, no domingo passado, no momento de virar de bordo num canal, o Daniel não conseguiu safar o nó da escota do estai, pelo que a embarcação não virou indo embater no cais.

Entre as diferentes funções a desempenhar a bordo, a do Patrão é essencial. A sua autoridade está assente sobre o reconhecimento da sua competência, da sua experiência e da sua habilitação legal para o governo da embarcação, mas exerce as suas funções ao serviço do projeto escolhido pela tripulação.

Tem ainda de ter em conta o progresso de cada um dos outros membros da tripulação ou tripulação, evitando, por exemplo, monopolizar o leme. Deve assumir o seu papel de comando, calmo, preciso e firme. Os gritos traduzem normalmente a incompetência dos seus autores, porque se a tripulação não consegue fazer a manobra, é porque o patrão não a treinou ou instruiu bem, ou então não soube evitar uma situação demasiado perigosa

## TRADIÇÃO CULTURAL

Ser marinheiro é entrar numa tradição, tão antiga quanto rica: histórias simbólicas ou verdadeiras (Ulisses, Bartolomeu Dias, Gil Eanes, Vasco da Gama), romances, poemas, canções, quadros, trajes, arquitetura naval e técnicas de navegação, feitos extraordinários, tanto do passado como do presente, exprimem as relações ambíguas, umas vezes amorosas, outras agressivas, do homem com o mar. Aí está um suporte inesgotável para o imaginário: temas para jogos, expedições, cruzeiros, celebrações, inquéritos, veladas, modelos, maquetas, etc.

A referência à tradição marítima, vem felizmente compensar a tendência dos adolescentes, para pôr tudo em questão, muitas vezes reforçada pela crise de valores que a nossa época conhece. A experiência das gerações precedentes, mesmo que os jogos a contestem, é-lhes necessária para estruturarem a sua personalidade.

## SOLIDARIEDADE

Afinal, a solidariedade das pessoas ligadas ao mar, mesmo que sofra um pouco com as rivalidades entre pescadores e desportistas, partidários da vela e do motor, acaba por se mostrar verdadeira. A antiguidade e o dinamismo das associações e organizações de salvamento, demonstram-no amplamente.

Esta solidariedade, começa por se encontrar em cada tripulação, através da complementaridade de cada um nas manobras e pela confrontação com os mesmos perigos e dificuldades.

Evidentemente que não temos todos os dias ocasião para salvar um marinheiro, mas deve-se tentar desenvolver este estado de espírito, navegando, por vezes, apenas para segurança dos outros, estando atento aos mais novos, ou aos doentes, formando-se enfim como salvador.

A solidariedade é assim, um comportamento quotidiano com algumas horas de heroísmo.



## ESPIRITUALIDADE

Seria aventuroso pretender que as atividades náuticas levassem por si só, a uma abertura dos jovens a Deus. No entanto, ela favorece o viver autêntico de numerosos valores e riquezas que nesta vida são a condição essencial da revelação.

Como navegar para uma procura espiritual se as atividades não são nem apaixonantes, nem exigentes? Partindo daí, a revisão da vida da Unidade dará a tudo o que foi vivido o seu sentido último, o da Aliança renovadora entre Deus e o seu povo.

Os diferentes papéis a desempenhar pela animação da fé propostos a cada secção, facilita a expressão deste despertar para a fé, seja nos conselhos, veladas, festas ou celebrações.

Esta maneira de ler a sua vida quotidiana não é espontânea nos jovens: é necessária uma intervenção explícita dos animadores e do Assistente.



## Capítulo III – Agrupamento

O Agrupamento é a célula base da nossa associação. A sua missão é propor o escutismo aos jovens entre os 6 e os 22 anos, numa zona geográfica restrita (paróquia), repartidos por 4 secções (Alcateia, Flotilha, Frota e Comunidade).

Em localidades próximas do mar, rios ou lagos navegáveis, podem organizar-se Agrupamentos.

A criação de um Agrupamento Marítimo, pressupõe um certo número de ações, que são perfeitamente realizáveis com um pouco de dinamismo.

### O interesse é contagioso:

1. Dispor de um plano de água próximo: mar, rio, lago ou albufeira.
2. Encontrar um Chefe de Agrupamento adulto, que assegure uma permanência de 3 a 4 anos.
3. Estabelecer contactos com a Junta Regional e com a Equipa Nacional Marítima, que ajudará com todos os seus conselhos e apoio técnico.
4. Encontrar os Chefes de Unidade e os Assistentes: temos de nos assegurar que as suas ofertas de colaboração não surgem apenas pela simples atração pela técnica marítima. Os futuros Chefes farão os respetivos cursos necessários.
5. No início do Agrupamento será importante a colaboração de um bom técnico marítimo, que possua no mínimo a carta de marinheiro, capaz de assumir a responsabilidade da navegação que seja necessária fazer, no âmbito da instrução técnica que ele deve iniciar com os animadores e Chefes. Não é obrigatório que seja o Chefe de Agrupamento.
6. Procurar uma sede ou base, indispensável para encontro dos jovens, dos Chefes, das famílias e para a criação de uma rede de relações favoráveis.

É também necessário um local para guardar e conservar o material náutico. É uma comunidade local educativa, de testemunho visível, que pretendemos criar.

Numa cidade grande, muitos grupos pequenos, bem implantados, serão mais dinâmicos que um só grupo grande.

7. Efetuar contactos com as autoridades marítimas, Instituto de Socorros a Náufragos, Câmara Municipal, Junta de Freguesia, Clubes Náuticos e outros. O acolhimento é quase sempre favorável e talvez estes nos possam dar um ajuda preciosa. De qualquer maneira, encontraremos no futuro incompreensões e rivalidades sempre possíveis, mas ultrapassáveis.
8. Adquirir nos primeiros anos de existência as embarcações necessárias, mesmo em segunda mão. No início, poder-se-ão utilizar embarcações cedidas por particulares, por outros Agrupamentos, etc. Há também a possibilidade da autoconstrução.
9. Dispor de um local, próximo de um ancoradouro, se possível, para guarda das embarcações que não possam permanecer na água, bem como do restante material.
10. Quanto aos jovens... eles aí estão!



## A BASE

Qualquer Agrupamento necessita de um espaço onde possa funcionar, quer no aspeto administrativo, quer na preparação das atividades. Nos Agrupamentos Marítimos, esse espaço assume uma primordial importância. Para além da sede, necessita de um estaleiro e de um cais, ou acesso a um cais, onde possa armazenar, reparar e ancorar as suas embarcações.

### A Base

Esta deve ficar o mais próximo possível da água, com bons acessos para colocar as embarcações na água com um mínimo de espaço e de estragos.

### O espaço para cada unidade

Cada secção deverá ter uma cobertura – um espaço próprio onde possa viver. O ideal seria que cada bando, tripulação, equipagem e companhia tivesse um espaço próprio.

Para a Chefia deverá existir uma cobertura para reuniões e se possível outra para Secretaria, se não, esta poderá estar na de reuniões.

### O espaço comum

Uma Base, antes de mais, é um espaço de encontro das famílias e dos jovens, onde se sentem bem e possam construir algo de diferente e alimentar a sua imaginação. É um espaço de animação, de convívio, de vivência em grupo, onde todos têm um papel ativo, onde existirá um espaço comum de todo o Agrupamento, onde os projetos serão apresentados, em que todos terão contacto com a vida do Agrupamento, participando na sua decoração.

Será o espaço ideal para se expor os troféus, a reportagem fotográfica de uma atividade, para se fazer uma festa de Natal ou onde se comemore o aniversário de um Moço.

## O estaleiro

Uma das principais dificuldades dos Escuteiros é a questão financeira e o Escutismo Marítimo não é imune a essa dificuldade, sendo na maioria dos casos, maior, porque além de todo o material de campo, terão também de adquirir material náutico, que é bastante oneroso.

As maneiras de atenuar essas dificuldades são: a autoconstrução e a aquisição de embarcações em segunda mão.

A autoconstrução tem a dupla vantagem de ser mais barata e de contribuir para a formação dos jovens, quer na obtenção das etapas e insígnias, quer no descobrir de uma profissão.

A aquisição em segunda mão, é a opção mais utilizada, porque, por vezes, adquirem-se embarcações mais baratas, podendo, no entanto, tornar-se uma verdadeira dor de cabeça, devido às constantes reparações que poderão necessitar.

Daí a necessidade de o Agrupamento ter uma estrutura que permita a reparação e construção de embarcações, além de permitir a arrumação de todo o material náutico: embarcações, palamenta, motores, velas, etc.

Deverá ter equipamento e ferramentas adaptadas ao fim a que se destinam, assim como estruturas que permitam a correta manutenção e arrumação do material.

A importância de um tanque onde se lavem e testem os motores, de uma zona onde se possam lavar e secar as velas, os coletes e os cabos, de um local para arrumar os mastros corretamente, onde se possa arrumar as velas sem criarem vincos ou se quebrarem, é por demais reconhecida por todos.

Todo este espaço – o Estaleiro – assume uma importância fundamental para os Agrupamentos Marítimos.

## O cais

É extremamente difícil aos Agrupamentos Marítimos possuírem ancoradouros próprios. No entanto se o possuírem este deverá ser um local abrigado que tenha facilidades para pôr e tirar as embarcações da água e possua facilidades que permitam a atracação.

Se não possuírem esta facilidades deverão, no mínimo, possuir um local próprio num ancoradouro público, ou então um bom acesso à água desde o estaleiro.

## Capítulo IV - Unidades Marítimas

### ALCATEIA

#### Organização

- Uma Alcateia está organizada em bandos, de 2 a 5, com 6 a 8 Lobitos dos 6 aos 10 anos.
- Para a formação dos bandos deve ter-se em conta o género, a idade e a experiência náutica de cada Lobito/pata-tenra.
- Os bandos devem ter um canto próprio onde guardam os seus tesouros e materiais.
- A bandeirola do bando é de tecido azul celeste, debruada a amarelo com a cabeça do lobo desenhada, da cor do Bando.
- Dentro do Bando cada Lobito deverá assumir um cargo com as seguintes responsabilidades:
  - **Guia de Bando:** É escolhido pelos elementos do Bando, sendo ratificada pelo Chefe de Alcateia. As suas funções serão:
    - Dirigir e animar o seu bando.
    - Ajudar o seu bando a progredir.
    - Transportar a bandeirola do seu bando.
    - Representar o Bando nos Conselho de Guias e no Conselho de Alcateia.
    - Distribuir tarefas e cargos.
    - Nomear o sub-guia ouvindo o bando e os dirigentes.
  - **Sub-guia:** Auxilia e substitui o guia em caso de ausência
  - **Escrivão:** responsável por fazer o registo das atividades e arquivar os documentos do Bando.
  - **Lobito de detalhe:** Responsável pela parte financeira do Bando;
  - **Lobito de baú:** Responsável pelo material do bando (no covil e em campo)
  - **Lobito de paiol:** Responsável pela manutenção do material náutico utilizado pelo bando.

- **Animador:** Responsável por ajudar o bando em todos os momentos de animação
- **Botica:** Responsável pelo material de farmácia do bando e zelar pela saúde e bem-estar do bando.
- **Taifa:** Responsável pela área alimentar, ajudando no planejamento confecção e distribuição das refeições.



Entre os Guias de Bando deve ser designado, em sintonia com o Conselho de Guias, o Guia de Alcateia, que será um exemplo a seguir por todos os lobitos e pata-tenras.

A vida da Alcateia é organizada e decidida em três conselhos, com funções distintas, onde participam os Lobitos consoante as tarefas pelas quais são responsáveis:

**Conselho de Guias:** É o órgão permanente que sob a coordenação do Chefe da Alcateia, orienta a vida da unidade e onde cada Guia é efetivamente o representante responsável da sua Tripulação. É neste espaço que é escolhido o Guia de Alcateia / Guia dos Guias.

**Conselho de Caçada:** Após a aprovação de cada Caçada, reúne-se para concretizar o projeto votado em Conselho de Alcateia.

**Conselho de Alcateia / Rocha do Conselho:** Toda a unidade com o fim primordial de eleger uma Caçada. Cada Bando através do seu representante, ou em conjunto, apresenta o seu

anteprojeto, fazendo uma campanha em favor da sua caçada, tentando obter a aprovação da Alcateia, sem atacar os restantes. Reúne-se, também, para fazer a avaliação da Caçada.

## Equipa de animação

- **Chefe de Alcateia (Aquelá)** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Chefe de Alcateia Adjunto** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Instrutores** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.

## Vivência (Mística, imaginário e simbologia)

S. Francisco de Assis é o patrono da Alcateia e por isso um modelo para os lobitos. Com ele aprendem a louvar o Criador, a amar a Natureza e a ver em Deus Pai a origem de tudo o que existe. Através do exemplo e da vida de S. Francisco os lobitos vão-se deixar encantar pela beleza da obra criada e ver no Menino Jesus o maior dom de Deus à Humanidade, aprendendo a viver como Ele e para Ele.

O imaginário da Alcateia deve ter como base o *Livro da Selva*. O chefe deve contar aos seus lobitos a história de Maugli, relacionando os animais da selva com as personagens da vida real. A história de Maugli viver-se-á na Alcateia através de caçadas, jogos, danças da selva e representações.

Deverá dar-se especial atenção ao capítulo IV do Livro da Selva - A Foca Branca, cujo imaginário poderá enriquecer a aprendizagem das técnicas e vivência das atividades náuticas. Cótique tal como os lobitos, faz a sua aprendizagem náutica e de exploração do meio aquático. A vontade de aprender e conhecer, a grande curiosidade por “mundos desconhecidos”, o espírito observador, o ouvir com atenção os mais velhos pode fazer do Cótique um bom exemplo a ser

seguido pelos lobitos. Assim tal como Cótique, os lobitos podem aprender a arte de navegar em segurança e o gosto pela navegação.

A nível de símbolos destaca-se a cabeça do lobo que encima o mastro, o totem da Alcateia que deve ter um lugar de destaque no covil e as bandeirolas de cada bando que devem ser valorizadas e muito bem cuidadas pelos lobitos, já que são a primeira marca do bando a que pertencem.

A mística e o imaginário da alcateia, embora presentes em todas as atividades encontram expressão concreta nos diversos cerimoniais onde se podem destacar Grande Uivo, Círculo de Parada, Danças da Selva, Abertura e Bênção da Flor Vermelha (Fogo de Conselho), Vigília de Oração, Promessa, Investidura de Guias e Cargos, Entrega de insígnias, etc.



## FLOTILHA

### Organização

- Uma Flotilha está organizada em tripulações, de 2 a 5, com 5 a 8 Moços, escuteiros marítimos com idades compreendidas entre os 10 e os 14 anos.
- As Tripulações são células hierarquizadas, com vida própria, e possuem um canto íntimo, onde guardam os troféus e outros materiais. São designadas pelo nome de um animal marinho, o Totem, simbolizando que a Tripulação assumiu na sua vivência as virtudes ou características salientes próprias do animal.
- Cada Tripulação escolherá um lema que faz referência a uma qualidade ou característica do animal escolhido.
- A bandeirola da Tripulação, é debruada a branco sobre fundo azul celeste, tendo no seu interior a silhueta do animal a preto.
- Cada Moço deve assumir um cargo dentro da sua Tripulação, que se estrutura da seguinte forma:
  - **Timoneiro:** É escolhido pelos elementos da Tripulação, sendo ratificada pelo Chefe de Flotilha. As suas funções serão:
    - Dirigir, animar a Tripulação;
    - Transportar a bandeirola da Tripulação;
    - Distribuir as tarefas;
    - Representar a Tripulação nos Conselhos de Timoneiros;
    - Nomear o Sota-Timoneiro, ouvida a Tripulação.
  - **Sota-Timoneiro:** tem como função principal substituir o Timoneiro, na sua ausência, podendo acumular outra responsabilidade.
  - **Moço Escrivão:** responsável pela escrituração do Livro de Bordo da Tripulação (Livro que regista todo o historial da Tripulação).
  - **Moço do Detalhe:** responsável pela parte financeira, quotas, compras e sua escrituração.
  - **Moço do Paiol:** responsável pela palamenta da Tripulação e da sua embarcação.

- **Moço do Baú:** responsável pelo material de campo.
- **Moço da Botica:** responsável pela farmácia e material de segurança.
- **Moço da Taifa:** responsável pela cozinha.
- **Animador:** responsável pelos momentos de animação da tripulação.



A vida da Flotilha é organizada e decidida em três conselhos, com funções distintas, onde participam os moços consoante as tarefas pelas quais são responsáveis:

**Conselho de Timoneiros:** É o órgão permanente que sob a coordenação do Chefe de Flotilha, orienta a vida da unidade e onde cada Timoneiro é efetivamente o representante responsável da sua Tripulação. É neste espaço que é escolhido o Timoneiro de Flotilha / Timoneiro dos Timoneiros.

**Conselho de Expedição:** Após a aprovação de cada Expedição, reúne-se para concretizar o projeto votado em Conselho de Flotilha.

**Conselho de Flotilha / Grande Conselho:** Toda a unidade com o fim primordial de eleger uma Expedição. Cada Tripulação através do seu representante, ou em conjunto, apresenta o seu anteprojeto, fazendo uma campanha em favor da sua expedição, tentando obter a aprovação da Flotilha, sem atacar os restantes. Reúne-se, também, para fazer a avaliação da Expedição.

## Equipa de animação

- **Chefe de Flotilha** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Chefe de Flotilha Adjunto** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Instrutores** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.

## Vivência (mística, imaginário e simbologia)

O patrono dos Moços é São Tiago, um dos apóstolos que acompanhou Jesus. Guiado pela sua fé, Tiago partiu à aventura, levando consigo a vara, o chapéu e o cantil para o auxiliarem na caminhada. Era guiado por uma estrela que mantinha a sua fé bem cintilante para que não se desviasse do caminho. Este apóstolo ficou conhecido pelas suas viagens e perseverança e é por isso que representa para os Moços um exemplo a seguir, como aquele que partiu à aventura sem perder o rumo.

Da mesma forma, as viagens dos Descobrimentos, as grandes expedições marítimas, os corsários, a aprendizagem da vela e do remo, a exploração de novas terras, embarcar para descobrir o mundo e a si próprio, orientam esta secção.

A Flotilha inspira-se em Gil Eanes, Gonçalves Zarco, Diogo Cão, Bartolomeu Dias, Vasco da Gama, Pedro Alvares Cabral, Fernão de Magalhães, que pela sua irreverência e simbolismo constituem

um modelo para os Moços. São guiados pelo desejo de explorar, de conhecer o mundo, o meio marítimo, as tradições, as novas técnicas para assim testarem as suas capacidades.

Os Moços sabem viver com a natureza, respeitando-a, procurando conhecê-la e compreender os seus elementos e aproveitá-los da melhor maneira. Sabem cozinhar, montar a sua tenda e instalar um campo; conhecem as árvores, as conchas, os peixes, pescam sem destruir e conhecem as formas de poluição que ameaçam a vida nos oceanos e marés.

Os Moços gostam de usar as mãos aprendendo a serem hábeis, a colaborar na conservação das embarcações, da palamenta e da aparelhagem das embarcações, compartilhando os seus conhecimentos e conhecem a arte de marinheiro. Conhecem o seu corpo, exercitando-o, através de uma alimentação equilibrada, das regras de higiene e da prática de desportos com a vela, o remo e a natação.

Pela sua vivência marítima, os Moços têm na vela latina e na canoa mais dois símbolos com os quais se identificam, além da flor-de-lis e dos representados em São Tiago. A vela latina ou triangular é importante por ter sido um elemento fundamental da técnica náutica durante os Descobrimentos, simbolizando a partida para a aventura e a vontade de conhecer novos mares. Esta vela, adaptada às caravelas portuguesas, permitia bolinar e aproveitar o vento contrário, tornando o que era, em tempos, uma adversidade em algo útil e essencial.

Já a canoa está bem presente na história do Escutismo. A personalidade de cada um começa a formar-se desde muito cedo e o que cada um escolhe ser reflete-se no seu futuro. Por isso mesmo, para espelhar o ideal que destinou para os escuteiros, B.-P. usou a imagem de uma canoa, como símbolo de uma boa navegação: “Impele a tua própria canoa, e não contes que outros te remem o barco. Partindo do ribeiro da infância e seguindo pelo rio da adolescência, empreendes uma viagem de aventura através do oceano da idade adulta em direcção ao porto do destino.



Hás-de encontrar dificuldades e perigos, baixios e tempestades, no percurso. Mas, sem aventuras, a vida seria sumamente insulsa. Com pilotagem atenta, navegação franca e persistência jovial, não há razão para que a tua viagem não constitua êxito completo, por muito pequeno que seja o regato donde partires.” Pela sua vivência construída em cada atividade, os Moços estão atentos a Cristo e à Sua Palavra e descobrem Deus todos os dias, na sua obra magnífica que é a natureza.



## FROTA

### Organização:

- Tomam a designação de Frotas as unidades em que se organizam os Marinheiros, escutas marítimos dos 14 aos 17 anos.
- Os Marinheiros organizam-se em Equipagens de 5 a 7 elementos, no mínimo 2 e no máximo 5 Equipagens. Rapazes e raparigas poderão constituir Equipagens mistas.
- As Equipagens são designadas por nomes de navegadores, o Totem que simboliza o que a Equipagem assumiu na sua vivência, a coragem, personalidade, etc.
- A bandeirola da Equipagem, é debruada a branco sobre fundo azul-escuro, tendo no seu interior a silhueta do navegador.
- Cada Equipagem adota um distintivo de formato triangular de fundo azul e letras bordadas ou gravadas a branco. Ela designa-se pelo nome de uma personagem ligada ao meio marítimo, quer no campo das descobertas, da pesca, da investigação ou das aventuras e proezas náuticas, com o qual se identifique.
- Como célula hierarquizada, a Equipagem terá a seguinte estrutura:
  - **Mestre de Frota** - o Mestre dos Mestres de Equipagem.
  - **Mestre de Equipagem** - É escolhido pelos elementos da Equipagem, sendo ratificada pelo Chefe de Frota. As suas funções serão:
    - Dirigir a Equipagem;
    - Coordenar as atividades da equipagem;
    - Orientar as suas reuniões;
    - Fomentar e manter a ordem e a disciplina na Equipagem;
    - Representar a Equipagem nos Conselhos e perante a Chefia;
    - Avaliar o progresso dos elementos da equipagem;
    - Nomear o Contra-Mestre;
  - **Contra-Mestre** - tem como função principal substituir o Mestre, na sua ausência, podendo acumular outra responsabilidade.

- **Marinheiro Cronista** - responsável pela escrituração do Diário de Bordo da Equipagem, Diário de Bordo da Embarcação.
- **Marinheiro do Detalhe** - responsável pelas finanças da equipagem.
- **Marinheiro do Paiol** - guarda material náutico e da embarcação da equipagem;
- **Marinheiro do Baú**: responsável pelo material de campo.
- **Marinheiro da Taifa** - responsável pela cozinha;
- **Marinheiro da Botica** - responsável pelo material de socorrismo e de segurança
- **Marinheiro Animador** - responsável pela animação da Equipagem, espiritual, lúdica, etc.



A vida da Frota é organizada e decidida em três conselhos, com funções distintas, onde participam os Marinheiros consoante as tarefas pelas quais são responsáveis:

**Conselho de Mestres:** É constituído pela equipa de animação, Mestres e Contra-Mestre de Equipagem e Assistente de Agrupamento. Discute e delibera sobre as seguintes matérias inerentes à Frota: Gestão, Disciplina, Formação, Organização dos Cruzeiros, etc.

**Conselho de Cruzeiro:** Após a aprovação de cada Cruzeiro, reúne-se para concretizar o projeto.

**Conselho de Frota / Grande Conselho:** Composto por todos os Marinheiros e pela equipa de animação. Constitui a instância legislativa da unidade, onde são tomadas as grandes decisões ou escolhidos os cruzeiros. Toda a unidade com o fim primordial de eleger um “Cruzeiro”. Cada Equipagem através do seu representante, ou em conjunto, apresenta o seu anteprojeto, fazendo uma campanha em favor do seu Cruzeiro, tentando obter a aprovação da Frota, sem atacar os restantes. Reúne-se também, para fazer a avaliação do Cruzeiro.

## Equipa de animação

- **Chefe de Frota** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Chefe de Frota Adjunto** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Instrutores** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.

## Vivência (mística e simbologia)

O cruzeiro. As grandes regatas à vela, os cruzeiros científicos, as nossas tradições náuticas, nas descobertas, nas viagens comerciais, na pesca do bacalhau, servem de inspiração aos Marinheiros transportando-os a uma vida cheia de viagens e aventuras aos quatro cantos do mundo, aos encontros nas escalas e à experimentação de novos modelos: o oficial de marinha, o navegador, o pescador, o ecologista marítimo. Explorar o que nunca foi explorado. O Marinheiro ama a vida e deve procurar desenvolver todas as suas capacidades, amar o seu corpo e respeitar o dos outros. Inventar e criar, fazem do Marinheiro um ator e não um espectador.

Na procura de Deus, partilha as suas convicções e encontra nas dúvidas, as razões para crer. Reza com aquele que crê em Jesus Cristo. Um Marinheiro não age só para si, rejeita a injustiça



e trata todos de igual modo. Os seus atos definem-no. Sabe escolher e ir até ao fim. O Patrono dos Marinheiros é São Pedro - São Pedro é a rocha sobre a qual a Igreja se começou a erguer e, nesse sentido, ele foi, sobretudo, construtor de comunidade.

Os quatro símbolos dos Marinheiros são:

O Icthus

A Machada

A Gota de Água

A Rosa-dos-ventos

## **Coberta**

É o espaço da Equipagem na Base onde se desenrolam as reuniões de Equipagem, este espaço deverá ser decorado sob o tema Náutico e deverá destacar o Totem e os registos da vida da Equipagem.

## **Atividades**

Os empreendimentos ou projetos dos Marinheiros designam-se por "cruzeiros".

As Equipagens reúnem-se todos os meses, ou quando necessário, para a preparação de um cruzeiro que foi escolhido em conjunto.

A par com a navegação, o cruzeiro comportará um aspeto de exploração ou de serviço, para permitir a descoberta da realidade social: palestra de um elemento do I.S.N., conversa com a mulher de um pescador, trabalho com os pescadores de pesca artesanal, limpeza de praias, estudo sobre a vida dos antigos pescadores, vigilância de uma praia.

Entretanto, os Marinheiros devem ser encorajados a escolher as mais variadas atividades: construções, proezas desportivas, atividades científicas, serviços sociais, exposições, encontros internacionais, etc.

As atividades marítimas são uma abertura suplementar, não uma limitação.



## COMUNIDADE

### Organização

- A Comunidade é uma unidade constituída por jovens dos 18 aos 22 anos, apelidados de Companheiros, em busca da maturidade plena.
- “Comunidade” é uma expressão bem portuguesa de um espaço de fortes vivências, associado muitas vezes às realidades existentes nas zonas costeiras ou junto a planos de água.
- O termo “Companheiro” tem para o escuteiro marítimo da IV secção o duplo significado de “homem do mar” e de “homem fraterno” (sendo aliás este sentido facilmente perceptível no resto da população escutista e outra). Qualquer destas dimensões é de primordial importância na vivência da IV secção marítima. A origem da designação “Companheiro”, na tradição marítima portuguesa, vem de pertencer a uma “Companha”, termo que, curiosamente tanto se encontra no Litoral Centro como nos Açores.
- A Comunidade estrutura-se em Companhas, que não deverão ter mais de 7 nem menos de 5 Companheiros. Reúnem-se, todas as semanas idealmente, e no mínimo, uma vez por mês.
- As Companhas são células hierarquizadas, com vida própria, e possuem um canto íntimo, onde guardam os troféus e outros materiais. São designadas pelo nome de um navegador, o Totem, simbolizando que a Companha assumiu na sua vivência as virtudes ou características salientes próprias do navegador.
- Cada Companha escolherá um lema que faz referência a uma qualidade ou característica do navegador escolhido.
- A bandeirola da Companha, é debruada a azul escuro sobre fundo branco, tendo no seu interior a silhueta do navegador a preto.
- Cada Companheiro deve assumir um cargo dentro da sua Companha, que se estrutura da seguinte forma:
  - **Arrais:** É escolhido pelos elementos da Companha, sendo ratificada pelo Chefe de Comunidade. As suas funções serão:

- Dirigir, animar a Companhia;
  - Transportar a bandeirola da Companhia;
  - Distribuir as tarefas;
  - Representar a Companhia nos Conselhos de Arrais;
  - Nomear o Segundo-Arrais, ouvida a Companhia.
- **Segundo-Arrais:** tem como função principal substituir o Arrais, na sua ausência, podendo acumular outra responsabilidade.
  - **Companheiro Escrivão:** responsável pela escrituração do Livro de Bordo da Companhia (Livro que regista todo o historial da Companhia).
  - **Companheiro do Detalhe:** responsável pela parte financeira, quotas, compras e sua escrituração.
  - **Companheiro do Paiol:** responsável pela palamenta da Companhia e da sua embarcação.
  - **Companheiro do Baú:** responsável pelo material de campo.
  - **Companheiro da Botica:** responsável pela farmácia e material de segurança.
  - **Companheiro da Taifa:** responsável pela cozinha.
  - **Companheiro Animador:** responsável pelos momentos de animação da Companhia.



## Conselhos

A vida da Comunidade é organizada e decidida em três conselhos, com funções distintas, onde participam os Companheiros consoante as tarefas pelas quais são responsáveis:

**Conselho de Comunidade:** Composto por todos os Companheiros e pela equipa de animação. Constitui a instância legislativa da unidade, onde são tomadas as grandes decisões, escolhidos as Campanhas e os Grandes Cruzeiros.

**Conselho de Arrais:** É constituído pela equipa de animação, Arrais e Assistente de Agrupamento. Discute e delibera sobre as seguintes matérias inerentes à Comunidade: Gestão, Disciplina, Formação, Organização de Campanhas, etc.

**Conselho de Campanha:** Após a aprovação de cada Campanha, reúne-se para concretizar o projeto.

## Equipa de Animação

A Comunidade é animada por uma equipa de animadores adultos composta por:

- **Chefe de Comunidade** - Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE, deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir preferencialmente Carta de Patrão Local. Deve ainda ter tido vivência escutista na Comunidade enquanto elemento.
- **Chefe de Comunidade Adjunto** - com idade aconselhável igual ou superior a 25 anos. Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá ter concluído a formação específica para dirigente marítimo e possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.
- **Instrutores** - com idade aconselhável igual ou superior a 25 anos. Para além dos requisitos estatuídos no Regulamento Geral do CNE deverá possuir no mínimo a Carta de Marinheiro.

## Promessa / Compromisso

É a cerimónia oficial de entrada na Comunidade e de admissão na IV secção. Só será realizada por aqueles que após tomarem conhecimento do funcionamento interno da Comunidade e da proposta de valores que nela vigora (fase de adesão), decidem tomar parte nessa “viagem” que, em conjunto com os outros, os levarão à busca da Felicidade.

## A Largada

É a cerimónia que marca o fim e o sucesso de uma “viagem” (a da Formação Escutista) e o início de uma outra, pelos mares da vida adulta, com todos os seus momentos de agitação ou de calma onde o Companheiro saberá dar testemunho de cidadania já que a sua preparação lhe permitirá manter a estabilidade nas mais variadas circunstâncias.

## Vivência (mística e simbologia)

A especificidade do Escutismo Marítimo justifica a existência de uma IV Secção marítima com identidade própria, capaz de assumir a vocação formativa que lhe é exigida, tirando partido do meio náutico, que proporciona aos jovens adultos um variadíssimo conjunto de atividades e experiências, não só no campo técnico, mas também no social, cultural, espiritual, ambiental, etc.

Esta é uma proposta com raízes portuguesas, que se apoia na tradição de um povo marcado pela vivência junto à água e que dela muitas vezes depende de forma dramática. As nossas referências são homens e mulheres genuínos que a vida fez solidários, francos, justos, simples, amantes da liberdade, respeitadores da vida, conhecedores e respeitadores da natureza (do mar ou rios em particular), hábeis na sua arte, etc.

Não poderemos encontrar aqui a essência dos valores do Homem Novo? É um ponto de partida que está bem ao nosso alcance. O resto é a rota de cada um!

### **Ideal: o “Homem Novo”.**

O Companheiro assume integralmente o ideal do “Homem Novo”. Sabe que a “novidade” não consiste na adesão permanente às “últimas modas” mas sim na descoberta, aprofundamento e assunção dos valores genuínos que estão ligados à própria natureza do homem e que, por isso mesmo, o farão ser mais feliz. Não uma felicidade ligada a coisas efémeras (dinheiro, fama, prazer, vício, etc.) mas a verdadeira Felicidade. Aquela que tem como referência a “novidade radical das Bem-Aventuranças”.

De facto, parece estranho que, num tempo como o que se vive, de extraordinários avanços em todos os campos e em que o progresso parece não ter limite, seja necessário mergulhar ao interior de si mesmo para encontrar algo verdadeiramente inovador: a vontade de amar, o gosto de fazer, a necessidade de partilhar, o desejo de viver, o prazer de Servir, a satisfação de sentir, a emoção do criar....

A proposta que é feita aos Companheiros não é meramente “romântica”, é uma proposta concreta destinada a ser vivida por eles todos os dias: na sua escola, no seu trabalho, com os seus amigos, com a sua família, etc. Dentro do seu pequeno mundo estarão assim a ser artesão de um mundo novo.

## Etapas de progressão

- **A Barca** - Convida o jovem a embarcar, a arriscar, a decidir se quer empreender ou não esta viagem que o pode levar longe. Está ali pronta para ser o seu suporte e o seu abrigo nessa viagem. É na Barca que o jovem encontra os outros companheiros para aprender a ser autónomo e ter o seu papel na Comunidade para assim iniciar a sua Campanha. É a fase de Autonomia.
- **O Leme** - Símbolo das decisões que terá de tomar, das rotas que entende seguir. Com ele terá a capacidade de escolher e corrigir o seu próprio rumo. Unindo a vela ao Leme, terá o vento de Deus, o sopro do Espírito Santo, que por vezes nos empurra numa direção inesperada. Recordará ao Companheiro todos aqueles fatores que não dependem exclusivamente dele e que o obrigarão a manter-se atento e humilde. Um vento forte aconselhará a rizar a vela assim como, em circunstâncias da sua vida o Companheiro será levado a abrandar e a refletir. É a fase de Responsabilidade.
- **A Rede** - De pouco serviria a viagem se não tivesse um objetivo admirável. Aos primeiros apóstolos, Cristo chamou “pescadores de homens”. O assumir total dos valores do Homem Novo só se completa quando os conseguimos fazer passar a outros. Há que fazer passar a mensagem, por palavras ou ações, nos diversos círculos em que nos movimentamos. Nesta fase o companheiro está pronto para fazer a sua Largada. É a fase da Animação e Liderança.

## Os Modelos do Companheiro

Nesta redescoberta daquilo que é autêntico e genuíno as referências do Companheiro têm de estar ligadas à água, onde tudo começou; essa água do mar de onde saiu a vida ou a água do rio que batizou Jesus Cristo. Água com a qual a gente do mar estabelece uma estreita e estranha relação que acaba por marcar a sua própria maneira de ser.



Será então gente como esta que o Companheiro terá como modelo: gente com os pés assentes na terra, mas para os quais o horizonte não é limite, gente que vive a ânsia de ir mais além. Gente do mar, de hoje, mas também de ontem; como os primeiros apóstolos. Ou gente que não sendo do mar, não resistiu ao seu apelo e fez dele caminho para outras paragens; como os peregrinos ou como S. Paulo, patrono da IVª secção, que o utilizou como meio de propagação do Evangelho.

## Os Símbolos

Entende-se como útil que as diversas etapas que o Companheiro cumpre, na sua passagem pela Comunidade, com vista a preparar-se para a Grande Viagem (que se inicia com a largada) sejam associadas a símbolos com elevado significado:

- A Barca - Convida o jovem (aspirante ou aprendiz) a embarcar, a arriscar, a decidir se quer empreender ou não esta viagem que o pode levar longe. Está ali pronta para ser o seu suporte e o seu abrigo nessa viagem. É a fase de adesão.
- O Leme - Símbolo das decisões que terá de tomar, das rotas que entende seguir. Com ele terá a capacidade de escolher e corrigir o seu próprio rumo. É a fase de Autonomia.
- O Vento - (Simbolizado por uma vela) - será o vento de Deus, o sopro do Espírito Santo, que por vezes nos empurra numa direção inesperada. Recordará ao Companheiro todos aqueles fatores que não dependem exclusivamente dele e que o obrigarão a manter-se atento e humilde. Um vento forte aconselhará a rizar a vela assim como, em circunstâncias da sua vida o Companheiro será levado a abrandar e a refletir. É a fase de Responsabilidade.
- A Rede - De pouco serviria a viagem se não tivesse um objetivo admirável. Aos primeiros apóstolos, Cristo chamou “pescador de homens”. O assumir total dos valores do Homem Novo só se completa quando os conseguimos fazer passar a outros. Há que fazer passar a mensagem, por palavras ou ações, nos diversos círculos em que nos movimentamos. É a fase da Animação e Liderança.

Pronto! Está agora o Companheiro apetrechado para poder encetar a Grande Viagem. É tempo



da partida. Recebe o Pão, alimento do corpo, dado em partilha e em comunhão e o Evangelho, pão espírito, anúncio da Boa Nova de Cristo. E parte... rumo à Vida.

## Atividades

Tendo presente a Mística e Simbologia adotadas, a atividade típica tem de refletir uma realidade que se articule com a vida do mar, mas que em simultâneo, permita a concretização da Pedagogia do Projeto conforme o preconizado em todo o CNE.

Surge assim o conceito de Campanha que (à semelhança da Caminhada para os Caminheiros) é uma proposta de trabalho para múltiplas atividades dos Companheiros, de modo a organizar as suas aventuras, ações de Serviço, vivências fraternas, progressos e peregrinações de uma forma harmoniosa, eficaz e estimulante, visando a formação integral, preconizada por B.-P.

A diferença fundamental reside no ambiente em que normalmente essas atividades se desenrolam e na própria temática, que gira à volta do meio aquático: poluição marítima, arqueologia náutica, Oceanografia, limpeza de áreas poluídas (junto a planos de água), construção naval, proteção de áreas protegidas, realidade piscatórias, etc.

As atividades náuticas são de tal maneira cativantes que se poderá, facilmente, cair na tentação de, simplesmente, as efetuar sem qualquer suporte pedagógico, tal como um vulgar clube de vela, de remo, de canoagem, etc. A tal não poderá ser chamado Escutismo.

As atividades náuticas que se realizem (tal como as outras) são uma ferramenta no processo de formação do Companheiro. Elas ajudam-no a descobrir-se a si próprio, aos outros, ao mundo, a Deus.

É assim fundamental que todas as atividades que se efetuem tenham um suporte pedagógico que possibilite que, após a sua realização, o Companheiro possa sentir que cresceu.

## Projeto Pessoal de Vida (PPV)

O Companheiro é um jovem adulto a quem o Escutismo ajuda a definir com verdade, clareza e rigor toda a sua personalidade de Homem, com base na pedagogia Escutista.

Como todos nós, o Companheiro é um jovem com horizontes mais vastos, apresentando-se à sua comunidade e ao mundo afastado, numa nova forma de existência.

A mística do Companheiro, com seus valores, irá ajudar a formar um Homem Novo, que se pretende lançar na vida, que seja capaz de vivê-la, olhá-la e interpretá-la de uma forma nova e com uma nova mentalidade.

As qualidades que iremos apresentar como características de um Companheiro, só serão autênticas se vividas com naturalidade.

Fazer o bem, viver para ser útil e servir é o hábito que deve ficar do Companheiro.

Em face do que foi dito, o jovem adulto deve elaborar o seu projeto pessoal de vida de forma a referenciar toda a sua Campanha sendo o seu compromisso de atuação ao longo da campanha.

Este projeto deve ser elaborado de forma a proporcionar o enriquecimento e o desenvolvimento destas qualidades, o respeito pelos valores propostos na mística, a progressão sugerida no sistema de progresso e os fins do Companheirismo.

Como referência, apontam-se alguns itens sobre as qualidades atrás focadas:

- A Mística e Valores Propostos
- Fins do Companheirismo
- Progresso sugerido
- Desenvolvimento de Qualidades:
  - Técnicas;
  - Físicas;
  - Morais;
  - Sociais;
  - Intelectuais;
  - Profissionais;
  - Espirituais.

O projeto poderá ser revisto no fim de uma Campanha, Etapa de Progresso ou num determinado momento da campanha, sempre por iniciativa do jovem adulto.



O projeto de desenvolvimento pessoal e progresso para a campanha deverá ser o elemento mais importante de referência, medida para o jovem adulto que vai trilhar uma nova fase da sua vida.

## Como fazer o PPV

O Projeto Pessoal de Vida, deverá ter em atenção os seguintes parâmetros:

- Uma parte aberta, onde deverão estar bem visíveis os objetivos educativos a que o jovem adulto se propõe, assim como as ações concretas que vai realizar para os cumprir. Esta parte será partilhada com o Chefe de Comunidade e a restante Comunidade, uma vez que poderão existir objetivos comuns com outros companheiros, na mesma fase da Campanha – tornando-nos a todos simultaneamente “atores” e “observadores” – e assim mais responsáveis uns pelos outros dentro da Comunidade; o conjunto de todos os PPV dos companheiros servirá de base à Carta de Comunidade precisamente por enquadrar uma vivência posta em comum;
- Uma parte fechada, onde estarão os objetivos mais íntimos do jovem adulto. Esta parte não estará visível a todos, mas deve ser partilhada preferencialmente com o Chefe de Comunidade ou com outro adulto de confiança, que consiga ir acompanhando e orientando, servindo como “fiel de balança” relativamente aos objetivos a que cada um se propõe.

## Carta de Comunidade

O Companheirismo tem de ser um avanço progressivo para a Largada, e como tal precisa de ser norteado por valores e pequenas regras que pouco a pouco vão ajudar a construir uma grande obra, que é o Homem.

Dentro deste espírito, a Carta de Comunidade, o documento definidor das grandes linhas de ação desta Secção, é um conjunto de regras simples, que orienta a vida do Companheiro, da Companha e da própria Comunidade ao longo da Campanha.

Estas regras devem de estar de acordo com os valores do Companheirismo.

A Carta de Comunidade é uma carta de intenções (de atitudes e ações), elaborada em termos genéricos, mas precisos e ricos de conteúdo.

Deve ser elaborada em Conselho de Comunidade e revista, em princípio, anualmente. As modificações da carta são decididas em Conselho de Comunidade e podem ser apresentadas quer pela Companhia quer individualmente.

No fim de cada Campanha, na avaliação, deve haver espaço para uma pequena reflexão sobre a Carta de Comunidade de maneira a fazer-se uma revisão de vida.

A Carta de Comunidade, é um Projeto Pessoal e Progresso Comunitário, que deverá ser uma excelente ajuda para autoformação integral do Companheiro.

É necessário, portanto, oferecer aos Companheiros um progresso comunitário que consista em esforço:

- Adaptado às suas necessidades e possibilidades;
- Escolhido e vivido em Comum;
- Orientado para a aquisição de qualidades indispensáveis para a vida.

Tudo isto porque:

“Na idade de Companheiros todos os jovens têm a secreta ambição de realizar grandes coisas”

**QUALIDADES TÉCNICAS** - O Companheiro deve aprender, adquirir e desenvolver um conjunto de qualidades e competências técnicas que façam dele um homem atuante, eficaz e útil.

**QUALIDADES FÍSICAS** - O Companheiro deve saber manter-se em boa forma física, no equilíbrio de todas as suas forças, na educação de todos os seus impulsos, numa preocupação justa pela sua saúde e pela do próximo, proporcionando uma vida sã, corrigindo deficiências, para um melhor equilíbrio da sua pessoa.

**QUALIDADES MORAIS** - Em toda a sua maneira de ser e agir, o Companheiro reflete o seu espírito Escutista, com nítida observância dos Princípios, da Lei e da Promessa.

**QUALIDADES SOCIAIS** - O Companheiro procura desenvolver o sentido dos outros, a simplicidade e a aceitação da diferença. Toma interesse por tudo o que o cerca e torna-se um elemento de colaboração e cooperação intensa no seu meio.

**QUALIDADES INTELECTUAIS** - O Companheiro desenvolve a sua capacidade global para atuar por forma a atingir determinados fins, pensar racionalmente e proceder com eficiência em relação ao Ambiente.

**QUALIDADES VOCACIONAIS** - É fundamental que o Companheiro se conheça a si próprio para poder escolher no período de formação escolar e no mundo do trabalho. Num mundo em constante mudança, os Companheiros devem estar preparados para se adaptarem aos novos padrões profissionais, devendo saber fazer as suas opções nos momentos corretos.

**QUALIDADES ESPIRITUAIS** - O Companheiro deve ter consciência da sua Fé, aprofundá-la, vivê-la e testemunhá-la. O Companheiro é um filho de Deus que procura, até à dimensão de Jesus Cristo, que é a sua lei viva, continuando a sua missão de construção do Reino.

Este projeto de desenvolvimento pessoal e progresso deve ser elaborado antes da Promessa /Compromisso e deve ser guardado pelo responsável da Comunidade ou pelo Chefe de Agrupamento, caso não exista ainda Chefe de Comunidade e o próprio Companheiro.



## Capítulo V - Atividades Náuticas

### PREPARAÇÃO

A nossa ação pedagógica de formação integral dos jovens é sobretudo desenvolvida no exterior, sujeitando os jovens a viver em pequenos grupos, com tarefas distribuídas por cada elemento, na natureza, no campo ou no nosso caso em meio náutico.

“Atividades - todas as oportunidades para que cada criança ou jovem possa progredir nas 6 áreas de desenvolvimento, e que contribuem para ir alcançando os Objetivos Educativos adotados.”

Glossário Pedagógico do CNE

“Uma atividade é um conjunto de experiências que proporciona a cada jovem a oportunidade de adquirir conhecimentos, competências e atitudes que o/a levam a atingir um ou mais objetivos educativos estabelecidos.” RAP, WOSM

### A Experiência

A Experiência é o que acontece dentro de cada pessoa.

É o que cada um “tira” da ação.

É o resultado para cada pessoa depois de estar exposta a diferentes situações.

A experiência proporciona também progressos diferenciados.

### A Atividade – O Campo Marítimo

As velas estão enfunadas, iniciou-se a aventura, mas afinal onde vão e fazer o quê? Nada foi programado! De qualquer maneira acabaremos por passar bem o tempo. Isto não chega! Fazer-se ao mar é bom, mas saber porquê e como, ainda é melhor.

Qualquer que seja o tipo de atividade náutica, a fidelidade ao espírito escutista deve ser mantida, através de tempos de descoberta e serviço: vigília com o faroleiro, saída num arrastão ou traineira, limpeza de uma praia, investigação sobre pescas ou poluição, visita a uma marinha de sal, conversas com pescadores, etc.

A Atividade foi escolhida por todos os elementos da Unidade, em Conselho: partir à descoberta do túmulo do Capitão Nemo ou procurar petroleiros poluidores; é o tempo da imaginação. Mas é preciso ter em conta o tipo de navegação que tal projeto exige, o nível técnico das tripulações, as embarcações a utilizar e os possíveis locais de acampamento. É o tempo de organizar.

## E DEPOIS DA ESCOLHA?

### Plano de água

Marca-se a rota a seguir ou delimita-se com precisão a zona de navegação, segundo o caso. O plano de água tem de ser meticulosamente estudado na carta e no terreno, com todos os Padrões de Embarcação.

### As cartas devem conter:

- Os pontos de referência (balizas, boias, etc.)
- Os perigos (fundões, rochedos, escolhos, baixios, correntes, etc.)

Completar as cartas com as entradas dos portos.

Os pontos de paragem e os abrigos de recurso devem ser preparados em função dos possíveis caprichos do tempo, de uma embarcação em dificuldades que seja obrigada a arribar.

Antes de partirem, os Padrões de Embarcação devem estar familiarizados com o plano de água em que vão navegar. Não será quando a Flotilha estiver dispersa dentro do nevoeiro, que vão discutir a localização dos baixios.

### O Paiol

Antes da partida é necessário verificar o estado do aparelho, da palamenta das embarcações e do equipamento pessoal. Torna-se pouco cómodo voltar à base, porque o ferro ficou esquecido no estaleiro.



## As Instruções

A sua necessidade depende muito dos objetivos da saída. Não se deve despender demasiado tempo (meia-hora aproximadamente) e preparar material para explicação, mesmo se estiverem na praia (ex.: um quadro de papel, a carta, etc.).

Antes de aparelhar, devem ser explicados a finalidade e o desenrolar da saída a todas as tripulações (ex.: vamos jogar à caça da baleia ou aprender a fazer o ponto, seguir esta rota e regressar a esta hora).

Relembrar as medidas de segurança: porto de arribação, navegação em grupo, horário das ligações rádio ou outro sistema de comunicações, lista de abrigos, etc.

## A CHEGADA

Após a chegada, a vontade é de voltar para os braços quentes e acolhedores do lar, esquecendo todo o trabalho que é necessário fazer para deixar em ótimas condições de funcionamento e conservação todo o material utilizado.

É a altura de lavar com água doce todo o material náutico, arejar as velas e tendas, arrumar todo o material de campo, ancorar corretamente as embarcações, enfim terminar a atividade.

## O Papel da Equipa de Animação

A Equipa de Animação tem de garantir todas as condições para a realização da atividade. Além de acompanhar todo o processo envolvido no Método do Projeto, tem de ter o conhecimento exato do plano de água, indo previamente ao local escolhido, e estabelecer os contactos necessários: Autoridade Marítima da Região, Clubes de Vela, Escolas de Vela e Agrupamentos Marítimos.

Em suma, programar a rota de forma a colocar as Tripulações em situação de poderem aplicar os conhecimentos técnicos obtidos para fomentar o progresso da unidade, preparar o material necessário, ter uma solução alternativa para o caso de o tempo impedir a saída.



Os documentos úteis a consultar, são:

- Cartas de navegação,
- Roteiro da costa,
- Sinalização dos portos,
- Editais da Capitania,
- Tabela de marés,
- Cartas topográficas,
- Guias turísticos da região,
- Meteorologia.

## ESCOLHOS A EVITAR

Todas as medalhas têm o seu reverso. A especificidade do Escutismo marítimo, levada de uma forma menos cuidada e com estreiteza de vistas, conduz a escolhos bem conhecidos.

## Limitação à técnica

Concentramo-nos, muitas vezes, em demasia sobre os aspetos técnicos da vela ou do remo. É evidente que um bom nível de competência, é necessário para ter acesso a projetos mais interessantes e ambiciosos, permitindo por esse motivo realizá-los nas melhores condições de serenidade e segurança.

No entanto, o nosso objetivo não é formar tripulantes para a Taça da América, mas sim, fazer os jovens viver aventuras à sua medida (mesmo que elas sejam insuficientes para os dirigentes) e suficientemente variadas para satisfazer as suas necessidades de desenvolvimento nas diferentes áreas: físico, afetivo, carácter, espiritual, intelectual e social.

É aqui que, surge para alguns, uma contradição entre a exigência técnica muito grande e a Pedagogia de Projeto, que resulta na escolha das atividades pelos jovens, com tudo o que isso comporta de imprevisível, incómodo para alguns. Mas encontrar certos programas sem pés nem cabeça e que conhecem a mesma roupagem há anos, é desolador. Reparar as embarcações,



estudar as rotas de navegação, fazer treinos, acampamentos e depois voltar a começar do princípio no próximo ano.

Se devemos permitir aos jovens a realização da maioria dos seus sonhos, não deveríamos também oferecer-lhes a possibilidade de montarem uma peça de teatro ou realizarem uma atividade de montanha?

Para fixar ideias, digamos que 2/3 das atividades devem girar à volta do mar e das embarcações e o restante 1/3 deve ser deixado à nossa imaginação e dos rapazes. Quando lhes damos a oportunidade de fazerem propostas, até surgem ideias interessantes.

## **Fuga à sociedade**

Outro perigo é o fazer vela com pretexto para se fecharem sobre si mesmos, em vez de ela ser uma abertura suplementar. A embarcação dá coragem para fugir do mundo habitado, razão que foi origem da vocação de alguns velejadores para a navegação em solitário.

É por isso que consideramos a embarcação antes de tudo, como um meio de revelação. No final da travessia, outros homens nos esperam, com os seus problemas e as suas esperanças. Teremos prazer em encontrá-los e se for possível, em ajudá-los.

Esta ação de desenvolvimento comunitário diz respeito aos marinheiros e aos amigos. Um cruzeiro, para nós não é turismo marítimo!

As atividades náuticas, são portadoras de valores preciosos para a educação, mas seria perigoso considerar que elas agem por si próprias, como por uma espécie de magia.

Concluindo, não é suficiente como alguns pensam, meter os jovens numa embarcação e dar-lhes uma boa formação técnica. O estilo e os objetivos da navegação, a pedagogia utilizada, são importantes e mais ainda, a experiência e a generosidade do dirigente ou animador marítimo.



## SEGURANÇA

### 1 - UM ESTADO DE ESPÍRITO

É preciso recordar que o mar, por vezes, é perigoso. Os Dirigentes e animadores são responsáveis, não só por eles próprios, mas também pelas equipagens, tripulações, bandos ou equipagens das suas unidades e nunca o devem esquecer. A começar pelo uso do colete por todos, mesmo pelos dirigentes, e durante todo o tempo: um jovem que caia à água com bom tempo, após uma prolongada exposição ao sol pode ser vítima de uma hidrocussão, que não nos dará tempo para o recuperar sem o colete e no entanto "o tempo estava tão bom".

A segurança é sobretudo um estado de espírito.

### Conhecimento dos seus limites

Procurar escolher a navegação em função das possibilidades do grupo, das embarcações e dos possíveis perigos existentes no plano de água, onde vai decorrer a atividade.



## Autoridade do Patrão

Aquele que é reconhecido pela sua competência e experiência sabe impor, quando necessário, as suas opiniões e decisões à tripulação ou equipagem. Não se deixa levar pela demagogia do perigo, a qual, os outros jovens podem pôr a funcionar.

Se o senhor "Beaufort" se meter de cabeça erguida no alto da sua escala, o Patrão anula a saída, sem receio de passar por uma humilhação.

## Consciência do perigo

O principal perigo é talvez a baixa taxa de acidentes com os Escuteiros Marítimos. A excessiva confiança é por vezes de tal modo que, o respeito pelas regras diminui. Para esses que sejam tentados a relaxar a sua atenção, devem ter sempre presentes os muitos acidentes que acontecem, na sua maioria mortais, todos os anos, com os profissionais de pesca, precisamente por desrespeito das regras de segurança e do bom senso.

## 2 - DEFINIÇÃO DAS CONDIÇÕES DE NAVEGAÇÃO

Os Escuteiros Marítimos efetuam todos os anos dezenas de atividades na água, quer em rios, lagos ou no mar.

Preocupada em deixar às equipagens e tripulações uma larga autonomia, respeitando assim os princípios básicos da pedagogia escutista, mas procurando por outro lado garantir a sua segurança, a Estão definidas 3 tipos de condições:

- Limitação das zonas e dos tipos de navegação, em função da idade dos participantes;
- Definição e controlo da competência técnica dos Dirigentes e Instrutores
- Respeito pela regulamentação de segurança, imposta pelas entidades oficiais e pela Coordenação Marítima.



## ALCATEIA

Objetivos: iniciação à vela, remo e natação

Categoria: navegação na proximidade imediata de uma praia abrigada ou em águas interiores

## FLOTILHA

Objetivos: aprendizagem da vela, remo e aperfeiçoamento da natação

Categoria: Navegação até 3 milhas de um abrigo

## FROTA

Objetivos: Iniciação ao salvamento costeiro e salvamento

Categoria: Navegação até 5 milhas de um abrigo; navegação diurna

## COMUNIDADE

Objetivos: Aperfeiçoamento do cruzeiro costeiro e salvamento; iniciação ao cruzeiro oceânico;

Categoria: Navegação diurna e noturna.

### 3 - UM CHEFE: DUAS RESPONSABILIDADES

A noção de responsabilidade existe, cada vez que uma pessoa atribui um prejuízo, ligado diretamente, ou não, ao comportamento de uma outra.

O prejuízo é um estrago onde a pessoa se declara vítima. Pode tratar-se de feridas (danos corporais), de um atentado à reputação (danos morais), ou de estragos causados aos seus bens (danos materiais).



## A responsabilidade civil

A responsabilidade civil, intervém em caso de litígio entre particulares ou pessoas coletivas. É a obrigação de reparar um dano causado a outros em consequência de um acidente do qual se é responsável. Muitas vezes age-se, indemnizando as vítimas.

Entende-se por acidente tudo o que acontece de forma inesperada:

- Por um erro nosso, o qual derivou de uma ação efetiva, de uma imprudência ou de uma negligência;
- Pela ação errada de pessoas por quem devemos responder;
- Pelo efeito provocado por objetos que estão à nossa guarda.

Exemplos de responsabilidade civil, em relação a pessoas:

"Um chefe deixa brincar os Moços com arcos, sem cumprir as regras de segurança. Em caso de acidente, é sua a responsabilidade como organizador da atividade."

"Uma Tripulação incendeia uma quinta durante uma atividade de exploração. O organizador da atividade é o responsável, uma vez que a responsabilidade do organizador pode ser comprometida em cada acidente ligado às atividades escutistas".

Exemplos de responsabilidade civil em relação a objetos:

"As amarras de uma embarcação, rebentam durante uma tempestade, e ela vai abalroar outra. O proprietário da embarcação à deriva é o responsável.

A associação é obrigada a ter seguro para os seguintes casos:

**Responsabilidade civil** da associação cobre a responsabilidade dos Chefes e dos jovens sobre terceiros não escutas, em atividades escutistas.

## Acidentes pessoais

Cobre os danos corporais nos jovens, no decorrer de atividades escutistas.



Todos os Chefes e jovens, na altura de pagarem a sua quotização, ficam abrangidos por estes dois seguros. O que quer dizer, que nunca devemos levar jovens não segurados, para que em caso de acidente, não tenha o Chefe de pagar a indemnização à família.

## A responsabilidade penal

A responsabilidade penal atinge os que atentam contra a lei e regulamentos instituídos pela sociedade, para garantir a ordem por ela imposta.

No quadro do Escutismo Marítimo pode tratar-se de homicídio involuntário, de cortes e feridas devidas a negligências, imprudência ou falta de assistência a pessoas em perigo.

A pessoa reconhecida como penalmente responsável em julgamento, pode ser condenada a pena de prisão, interdição de envolvimento com jovens, etc.

As responsabilidades civil e penal podem conjugar-se num caso: imagine (sendo bastante improvável) que um Chefe organiza um jogo noturno, com Moços em Optimist. Se um Moço cai à água ou tem um acidente e se fere, o Chefe é penalmente responsável por imprudência (cortes e ferimentos), porque a navegação noturna é interdita para Moços. O Chefe pode, neste caso, ser processado pelos pais.

## 4 - REGRAS DA BOA CONDUTA A BORDO

Se a tripulação não é responsável pelo humor do tempo, ou por um destroço à deriva, deve, no entanto, manter-se constantemente atenta às seguintes regras:

- Manter sempre as escotas na mão para poder atuar rapidamente perante uma situação de perigo. Utilizar mordedores;
- Ter um vigia de vento, para avisar o timoneiro das perigosas refregas ou golpes de vento;
- Não se sentar nos bordos da embarcação;



- Prender o mosquetão do arnês, quando o mar se levanta, ou de noite com mau tempo, pois inesperadamente pode acontecer aquele que é o acidente mais vulgar em navegação, além dos naufrágios, a queda de homem ao mar.

## 5 - O VESTUÁRIO

Existem belos versos sobre a água do mar, mas quando esta começa a entrar pelo pescoço e a escorrer pelas costas, por se ter esquecido de alguma peça essencial do vestuário, o assunto deixa de convidar à poesia.

A menos que a sua ideia de um barco seja uma espécie de palácio flutuante com 35 metros de comprimento, no qual dará ocasionalmente uma olhadela ao mar, através das vigias, será conveniente dar bastante atenção ao vestuário que se deve usar numa atividade marítima.

Nunca se deve embarcar e sair para uma atividade sem se envergar o vestuário apropriado, que permita total liberdade de movimentos, tendo em atenção o estado do tempo e as condições do plano de água.

Todo o vestuário deve ser concebido tendo em vista o conforto, a manutenção do calor e a utilidade prática, sem esquecer a robustez, tão importante quando os seus utilizadores são jovens.

Em linguagem marítima as camadas exteriores de vestuário são normalmente designadas por oleados, estes devem ser de cor amarelada ou mesmo alaranjada, sendo estas cores as mais fáceis de sobressair à distância. Se começar a chover com muita intensidade, é aconselhável enrolar uma toalha à volta do pescoço, como se fosse um cachecol, porque evitará que a água entre por aí e desça pela coluna. Os fechos de correr devem ser lubrificados com um pouco de creme de lanolina.

Nunca usar botas de caminhada de cano alto porque dificultam bastante a natação em caso de necessidade, podendo-se tornar uns ótimos ferros.

Todos os países têm os seus regulamentos sobre coletes salva-vidas - o princípio básico é que o colete quando cheio, deve suportar uma pessoa inerte, semiconsciente e cansada um pouco inclinada para trás de modo a manter o nariz e a boca livres e não impedir a respiração. Deve ser concebido de tal modo que a pessoa que o use deva poder nadar, e flutuar, convenientemente.

Todos devem envergar o colete salva-vidas, conforme o determinam as normas de segurança e a legislação em vigor.

Se a embarcação se virar, três regras fundamentais devem ser observadas:

1. Nunca a abandonar, é mais fácil descobrir uma embarcação do que uma cabeça;
2. Se o mastro quebrar não o deixar afundar, nunca se sabe se não virá a ser útil;
3. Pedir auxílio, agitar os braços em cima da cabeça, devagar para não se confundir com o adeus.

## EMBARCAÇÕES

A embarcação é na sua essência a ferramenta pedagógica em maior evidência no escutismo marítimo, é nela que se desenvolvem as competências, que se provam os conhecimentos e se maturam as atitudes de cada tripulante nas suas tarefas e responsabilidades, tanto a seco como a navegar.

A abordagem a este capítulo pretende definir as embarcações “ideais” para a alcateia, flotilha, frota e comunidade, de modo a trabalhar e desenvolver as crianças e jovens da associação na sua componente náutica de acordo com os objetivos pedagógicos do programa educativo, propiciando assim uma oferta de oportunidades educativas ao dispor do escutismo marítimo.

**Alcateia:** A idade dos lobitos propicia a aprendizagem náutica. É nesta altura que geralmente aprendem a nadar ganhando maior à-vontade no meio náutico e facilmente adquirem competências no domínio da segurança (vestir e usar o colete de salvação).



A embarcação típica da Alcateia é o optimist. Pelas suas características esta embarcação permite uma primeira abordagem à navegação à vela, favorecendo a aprendizagem da nomenclatura náutica, das vozes de comando, das manobras de navegação e segurança e da arte de marinharia.

A canoagem é um exemplo de uma outra atividade adequada à alcateia. A canoa também propicia uma ótima abordagem ao meio náutico facilitando a adaptação à água e às especificidades náuticas.

**Flotilha:** Devido à especificidade das Flotilhas, as Expedições escolhidas pelos Moços, são, na maioria das vezes, inspiradas pelo meio marítimo e fornecem assim a ocasião de os iniciar na prática da vela, do remo e da canoagem. A navegação deve fazer-se em embarcações ligeiras, adaptadas à idade e podendo embarcar uma tripulação. Por estes motivos, a embarcação tipo da Tripulação é o Scout/Dot.

As saídas devem ser feitas em águas interiores ou zonas abrigadas de portos, a partir de uma base fixa e não ultrapassando um dia.

**Frota:** Quanto à navegação cada equipagem deve possuir uma embarcação capaz de transportar toda a equipagem. O responsável pela manobra da embarcação é o seu elemento mais qualificado, podendo não ser o chefe de equipagem, nunca devendo ser um dirigente. Os patrões de embarcação devem possuir a carta de principiante. As saídas da equipagem, quando só, não devem ultrapassar um dia e necessitam da autorização do Chefe de Frota. Pressupõem a presença de um chefe ou instrutor de Frota e de uma embarcação de apoio que possa ajudar outra em perigo.

**Comunidade:** Mais uma vez a Mística e os modelos escolhidos estão na base das opções para o tipo de Navegação a fazer e para o tipo de embarcação a adotar. Por outro lado, há que ter presentes as realidades locais, as suas possibilidades e os seus condicionalismos, de modo a poderem-se fazer escolhas realistas e passíveis de serem adotadas pelas Comunidades, qualquer que seja a sua localização.



Daí que a opção seja a de não haver uma embarcação-tipo mas propor às Comunidades que optem pelas embarcações que melhor se adaptem aos objetivos das diferentes atividades, aos planos de água, à realidade local, às disponibilidades financeiras existentes, etc.

É evidente que a vivência em Companhia implicará a necessidade de efetuar navegação numa embarcação que possa albergar todos os seus membros e respetiva bagagem, mas também não será menos importante que, por exemplo, o Companheiro que percorre a primeira etapa, possa ter ocasião de “impelir a sua própria canoa” por entre os rápidos de um rio sinuoso.

Tendo presente que o objetivo é ir “Sempre Mais Além”, será natural que o topo da escala de ambição apareça a navegação costeira ou oceânica, o que obrigará à utilização de embarcação adequada (própria ou cedida) e à posse das habilitações necessárias. Tal sucederá de uma forma natural, à medida que a Comunidade, em geral, e os Companheiros em particular, forem evoluindo. Deste modo, a passagem do Companheiro pela Comunidade será um crescendo, tanto a nível da formação moral, como técnica, social, espiritual, etc.

Uma palavra final para a riqueza potencial que pode estar subjacente ao trabalho com embarcações típicas da região. De facto, ao adotar uma delas para embarcação da Comunidade (ou do Agrupamento) abrem-se perspectivas de atividades não só de navegação, mas também de carácter cultural, etnográfico, de recuperação e manutenção, etc.

A escolha das embarcações não é indiferente. Para favorecer o progresso dos jovens escuteiros, elas devem corresponder a diferentes critérios:

1. **Utilização coletiva:** A equipa é a base da nossa pedagogia, logo a embarcação deve poder embarcar e se possível abrigar, pois cada vez se torna mais difícil encontrar local para acampar em viagem, uma Tripulação ou Equipagem completa, que será responsável pela sua manobra. Os monotipos de um ou dois tripulantes não são as embarcações adequadas ao Escutismo Marítimo, mas por outro lado correspondem perfeitamente às condições necessárias para a iniciação e aprendizagem da vela. Estas

embarcações permitem ao jovem sentir bem as reações da embarcação aos elementos (vento e água), mas no entanto, deve procurar manter-se o espírito coletivo durante os percursos de instrução e nos jogos ou regatas.

2. **Solidez e facilidade de construção:** O desenvolvimento da atividade manual e as atenções a ter com o material, exigem que a conservação seja feita pelos jovens. Mas também, nada é mais desolador do que ver as tripulações passarem todo o ano a raspar e pintar um casco. Para que isto não aconteça e tendo ainda em conta os custos dessa conservação, é necessário que a embarcação seja de construção sólida, com um aparelho simples, pois os acidentes estão sempre a acontecer e a falta de experiência provoca ainda maiores desgastes de material. As máquinas muito sofisticadas e complicadas são boas para quem tem muita experiência e dinheiro.
3. **Segurança:** Nunca é demais insistir neste ponto. A embarcação deve dispor de reservas de flutuação regulamentares (o casco carregado com mais de 15 Kg por pessoa embarcada e cheio de água, deve flutuar) e uma boia de salvação colocada à proa, além do material de segurança individual. Para a Flotilha e Frota não deve ter patilhão fixo, para poder desencilhar ou atracar mais facilmente a uma praia.
4. **Manobra interessante:** A vela educativa e o processo pedagógico do escutismo pressupõem que as tripulações estejam mais possível ocupadas durante a navegação, quer seja com a regulação ou mareação das velas, aos remos ou com o restante aparelho e tarefas a bordo, daí a preferência para as embarcações com um aparelho do tipo "Ketch" (dois mastros). É preciso reconhecer que considerar sob este ângulo o aparelho com 2 mastros, tem atrativos incontestáveis, apesar de mais caro.
5. **Utilização à vela e a remos:** A prática do remo é indispensável para os Moços, favorece a coesão da tripulação, a resistência e o estado físico de qualquer um. Torna-se interessante para os Marinheiros, além de que é também um fator de segurança, pois temos ao dispor um meio de locomoção que não é muito suscetível de avariar, como o



motor ou de faltar o vento no caso da vela. É, no entanto, difícil encontrar no mercado, uma embarcação que permita navegar a remo e à vela, talvez procurar as baleeiras salva-vidas dos grandes navios que estejam postas de parte ou apoiar a construção de um modelo concebido para escuteiros.



6. **Rentabilidade:** Devem procurar-se embarcações que sejam polivalentes e que possam ser utilizadas durante todo o ano. Uma embarcação imobilizada a maior parte do ano, apesar de possivelmente ter sido um bom negócio, deixa de o ser, pois continua a ser preciso proceder à sua conservação e é capital parado, que não rende atividades e formação.

- 7. Homogeneidade:** É necessário que para evitar rivalidades entre tripulações e para facilitar a navegação em grupo, sejam todas do mesmo tipo. Isto, como é evidente, aplica-se a cada unidade e não ao conjunto das secções, pois cada secção tem os seus objetivos que são necessariamente diferentes, logo as embarcações também o deverão ser. De tudo isto resulta que a embarcação tipo para os escuteiros marítimos, é difícil de encontrar e que não poderá satisfazer todos os critérios. As mais utilizadas pelas unidades existentes são: canoas, optimist, snipe, vaurien, embarcações locais, baleeiras, para aperfeiçoamento técnico. Ensaiam-se novos tipos de embarcações, há projetos, mas é necessário tempo e dinheiro. Até lá, continuemos a procurar a melhor solução.
- 8. A embarcação de segurança:** Para respeitar a autonomia das tripulações e manter ao mesmo tempo a segurança, a chefia deve dispor de uma embarcação própria, a motor, capaz de rebocar uma outra embarcação com mau tempo, pelo que necessita de ter no mínimo um motor de 20cv. Por cada 5 embarcações a navegar deverá existir 1 embarcação de apoio, para mais de 5 deverá existir 2 embarcações de apoio, no mínimo. Para a Alcateia e Flotilha o ideal será um bote pneumático, ou semirrígido.



## Capítulo VI- Formação de Adultos

Em complemento à Formação Geral de Pedagogia Escutista existe um módulo, de organização a nível nacional, que tendo por base as especificidades metodológicas e as atividades dos Escuteiros Marítimos permite a formação dos Candidatos a Dirigente que estão ao serviço daqueles Agrupamentos (com carácter obrigatório) ou de outros interessados (a título facultativo).

Este módulo consiste num conjunto de duas sessões de formação presencial, com a duração de um fim de semana cada, uma delas de teor prático, a ser realizada em plano de água.

### Conteúdos

Estas sessões de formação presencial têm como principais conteúdos as seguintes áreas:

- Recursos de Animação;
- Recursos Técnicos.

Listam-se em seguida os módulos de formação constituintes do Módulo Marítimo da Formação Geral de Pedagogia Escutista, de duas horas cada, bem como os respetivos conteúdos.

### Módulo - Vivências do Meio Náutico

Terminologia náutica;

Técnicas, artes e ofícios marítimos;

*Sites e links* relacionados com o meio náutico: meteorologia, marés, oceanografia, história e técnica marítima, etc.;

Diário de Bordo.

### Módulo - Preparação de Atividades Náuticas



Fases de preparação de uma atividade náutica;

Calendarização de uma atividade náutica;

Contactos necessários;

Logística de uma atividade náutica;

Preparação de uma atividade à vela;

Preparação de uma atividade de canoa.

## **Módulo - Atividades Náuticas**

Jogo náutico.

## **Módulo - Jogo Aquático**

Segurança na água

Jogos de água;

Socorros a naufragos.

## **Módulo - Navegação em Segurança**

Preparação, execução e avaliação dos aspetos ligados à segurança de uma atividade;

Importância do domínio dos meios disponíveis para a atividade;

Importância da avaliação do plano de água e das condições locais;

Importância da avaliação das capacidades dos participantes;

Conforto, vestuário, alimentação e estado de espírito.

Os módulos de navegação devem ser organizados conjuntamente, de forma a obterem-se ganhos temporais que permitam rentabilizar melhor o período formativo.

Os módulos assinalados com asterisco (\*), num total de dez (10) horas, devem assegurar um mínimo de oito (8) horas de mar.



## **Módulo - Segurança a Bordo**

Distinção entre o colete de salvação e um auxiliar de flutuação, suas finalidades e características técnicas;

Regras de utilização do colete de salvação;

Utilização de um colete de salvação e de um auxiliar de flutuação;

Comportamentos e atitudes a bordo;

Extintores, tipos e utilização prática;

Outros métodos de prevenção e combate a incêndios;

Palamenta complementar adequada à especificidade de cada atividade;

Procedimentos e disciplina de bordo.

## **Módulo - Topografia do Navio**

Topografia das embarcações (nomenclatura e aparelho, massame, poleame, velame e mastreação);

Topografia das embarcações (nomenclatura e palamenta);

Teoria da navegação;

Palamenta legal.

## **Módulo - Manobras de Apoio**

Dar reboque a uma embarcação à vela;

Realizar a manobra de homem ao mar;

Recolher um naufrago;

Transferir tripulantes;

Apoio a embarcações de canoagem.



## **Módulo - Navegação à Vela**

Dinâmicas de aparelhagem de embarcações;

Mareações;

Manobras (virar por vante e cambiar, caçar/folgar, orçar/arribar, etc.);

Endireitar uma embarcação monocasco à vela e voltar a navegar.

## **Módulo - Navegação a Motor**

Funcionamento de um motor fora de borda;

Manutenção de um motor fora de borda;

Abastecimento e preparação do combustível;

Aparelhar a embarcação;

Manobras de atracar e largar de uma praia, de uma boia e de uma embarcação fundeada;

Fundear.

## **Módulo - Navegação a Remos**

Manobras (remar, ciar);

Vozes de comando;

Endireitar uma embarcação e voltar a navegar;

Dar apoio a outra canoa capotada.

Os módulos de navegação devem ser organizados conjuntamente, de forma a obterem-se ganhos temporais que permitam rentabilizar melhor o período formativo.

Os módulos assinalados com asterisco (\*), num total de dez (10) horas, devem assegurar um mínimo de oito (8) horas de mar.



## Vivência

Dado estas sessões presenciais serem vividas em Sistema de Patrulhas, é suposto que ao longo do mesmo, seja por tarefas, seja por reflexão sobre as mesmas, os Candidatos a Dirigente vão apreendendo conteúdos referentes ao mesmo na sua vertente e terminologia marítima, como sejam o papel do Timoneiro, os cargos e funções, o papel do Conselho de Timoneiros, a Coberta, rituais e tradições, entre outros.

Por questões de qualidade da formação, estes módulos, designadamente as partes práticas, devem ser ministrados em grupos máximos de dezasseis (16) pessoas.

## Formação à Distância

Estas sessões de formação devem ser complementadas por momentos de formação à distância obrigatórios e facultativos.

A formação à distância obrigatória tem como principais conteúdos as seguintes áreas:

Pedagogia

Recursos Técnicos

Segurança e Bem-estar em Campo

Listam-se em seguida os módulos de formação à distância constituintes do Módulo Marítimo da Formação Geral de Pedagogia Escutista Pedagógica

## Módulo - Metodologia Educativa Marítima

Especificidades da Metodologia Educativa do Escutismo Marítimo;

Especificidades da aplicação do Método do Projeto nas Unidades Marítimas (a Caçada, a Expedição, o Cruzeiro, a Campanha);

Sistema de Progresso;

Tripulação/Equipagem/Companha.

Segurança e Bem-Estar em Campo

## **Módulo - Meteorologia**

Sinais meteorológicos (nuvens, etc.);

Sistemas meteorológicos;

Escala de ventos;

Sinais e avisos;

Meios de informação meteorológica (instrumentos, boletins, etc.).

## **Módulo - Plano de Água**

Tabela de Marés e as compensações para os diversos portos;

Plano de Água;

Avisos à Navegação;

Contacto com as gentes do mar;

Carta Náutica.

## **Módulo - Enquadramento Legal da Náutica de Recreio**

Quadro legal da Náutica de Recreio nas vertentes:

- Do manobrador
- Da embarcação
- Do plano de água
- Da Responsabilidade Civil
- Do Seguro Obrigatório



- Dos pesos e dimensões dos veículos;

Estrutura e conteúdos do curso para a obtenção da Carta de Marinheiro;

Formação contínua e externa (Nadador-Salvador, Cartas de Navegador de Recreio, etc.).

## **Módulo - Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar**

Estrutura e conteúdos do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar;

Regras básicas do RIEAM;

Demonstração prática dos conhecimentos das regras básicas do referido regulamento.

## **Animação da Fé**

A animação da Fé das sessões de formação deve ser estruturada de forma a ser ela própria vivencial e formativa, podendo associar-se, a título de exemplo, ao tempo litúrgico ou a vivências temáticas das Igrejas Particulares ou da Igreja Universal.

## **Avaliação**

Devem ser previstas formas de avaliação da aprendizagem referentes aos módulos de formação que compõem o Módulo Marítimo da Formação Geral de Pedagogia Escutista.





CNE Secretaria Nacional Pedagógica | Equipa Nacional Escutismo Marítimo

2019