

Nº611 • NOV/25 • €1,50

R E V I S T A D A A R M A D A



REPMUS 25 E *DYNAMIC MESSENGER 25*



CURIOSIDADES

DIA NACIONAL DO MAR

16 DE NOVEMBRO

Instituído em Portugal para lembrar a nossa profunda relação com o oceano, esta data destina-se a recordar que foi pelo mar que desbravámos caminhos, levámos a língua portuguesa aos quatro cantos do mundo e descobrimos novos horizontes.

Mais do que uma referência ao passado, o Dia Nacional do Mar é um apelo ao futuro: à preservação dos recursos marinhos, ao respeito pelos ecossistemas e à responsabilidade de cuidar de um bem comum.

A Banda da Armada, associa-se a esta comemoração, celebrando em música o mar que define a nossa identidade e que continua a unir Portugal ao mundo.

Colaboração da Banda da Armada



SUMÁRIO

- 02 Curiosidades
- 04 Tomadas de Posse | Entregas de Comando
- 10 Dia Nacional do Mar 2025
- 14 Os três Pilares da Expansão Marítima Portuguesa
Tradição, Liderança e Tecnocracia
O Pilar da Ciência, dos Conselheiros
e dos Navegadores
Conclusão
- 16 Guerra no Pacífico – Operação “Ten-Go”
- 21 Gentes, Monumentos e Acontecimentos (11)
- 25 100 anos da chegada da Marinha
a Vila Franca de Xira
- 26 Vigia da História ~ 148
- 27 Leitura em Dia
- 28 Renovadas Histórias da Botica ~ 86
| Agenda Cultural
- 30 Ocupação dos Tempos Livres
Edição 2025
- 31 Convívios e Encontros
- 33 Quarto de Folga
- 34 Notícias Pessoais
- 35 Dia Mundial da Fotografia
- CC Naus de Pedra em Lisboa

DESTAQUES

- 05 REPMUS 25 e *DYNAMIC MESSENGER* 25
Exercícios
- 11 Capitão do Porto
Autoridade e Comando com Identidade Naval
Parte 1
- 17 Panorama “África”
Alterações na Organização Operacional da Marinha
(1957-1961)
Parte 1

Capa

REPMUS 25 e *DYNAMIC MESSENGER* 25 – Exercícios

Foto SAJ E Martins Rodrigues

Diretor

CALM AN Nelson Alves Domingos

Subdiretora

CFR TSN – COM Ana Alexandra Gago de Brito

Designer Gráfico

STEN TSN (DSG) Mariana Gonçalves Lage

Administração, Redação e Edição

Revista da Armada – Edifício das Instalações
Centrais de Marinha – Rua do Arsenal
1149 – 001 Lisboa – Portugal
Telef. +351 211 593 251

Redação

revista.armada@marinha.pt

Secretaria/Assinaturas

ra.secretaria@marinha.pt
Telef. +351 211 593 251

Estatuto Editorial

[www.marinha.pt/pt/Serviços/Paginas/
revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Serviços/Paginas/revista-armada.aspx)

Paginação eletrónica e produção

AVCprint – Artes Gráficas
Rua dos Juncais nº 2-A
2665-241 Malveira
Telef. +351 219 750 561
(Chamada para rede fixa nacional)

Publicação Oficial da Marinha

Periodicidade mensal
Nº 611 / Ano LV
Novembro 2025

Tiragem média mensal

3250 exemplares

Revista registada na ERC

Registo nº 127719
Depósito legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade

Marinha Portuguesa
NIPC 600012662



REVISTA DA
ARMADA



TOMADAS DE POSSE | ENTREGAS DE COMANDO

SUBCHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

Presidida pelo Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (VCEMA), VALM Sousa Costa, realizou-se no passado dia 28 de julho, na biblioteca do ALM CEMA, a cerimónia de tomada de posse do Subchefe do Estado-Maior da Armada (SCEMA), o COM Neves Correia. Nesta cerimónia, além dos chefes de Repartição do Estado-Maior da Armada (EMA), estiveram presentes diversos almirantes e oficiais superiores, bem como oficiais, sargentos, praças e civis que prestam serviço no EMA.

Depois da leitura do louvor concedido ao SCEMA cessante, o CALM Silva Pereira, e da imposição da respetiva condecoração, foi lida a Ordem com o despacho de nomeação, após o que o empossado usou da palavra, agradecendo este novo desafio e afirmando que fará tudo o que estiver ao seu alcance para contribuir para o prestígio e bom nome da nossa Marinha, uma instituição alicerçada em valores e tradições, mas que precisa de ser, constantemente alimentada pelo compromisso de todos os que a servem. Sublinhou que regressa num momento de inúmeros desafios, o Plano de Recuperação e Resiliência, a velha e a nova percentagem para o *Burden Sharing* da NATO, a UE a investir em defesa, a Marinha a preparar-se para receber novos meios, a grande preocupação com a valorização do capital humano, com a motivação das pessoas, com a melhoria das condições de serviço, com a atratividade e, neste âmbito, com o gostar de ser Marinheiro. Finalmente, exortou a guarnição do EMA a trabalhar com profissionalismo e em equipa, mantendo um bom ambiente de trabalho, que é meio caminho andado para se produzir mais e melhor.



Foto SCH A Ferreira Dias

Na sua alocução, o VCEMA enalteceu publicamente o desempenho do CALM Silva Pereira no exercício do cargo de SCEMA, agradecendo a sua dedicação e serviço em prol do EMA e da Marinha.

Felicitou o COM Neves Correia pelas novas funções, reconhecendo-lhe excecionais qualidades e experiência que muito contribuirão para o cumprimento da missão do EMA. Elencou algumas prioridades, nomeadamente no âmbito dos recursos humanos, da manutenção das capacidades operacionais e na resposta à evolução tecnológica.

No final da cerimónia, os presentes cumprimentaram e felicitaram o empossado.


Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**

SÍNTESE CURRICULAR

O COM António José de Jesus Neves Correia nasceu em Lisboa, em 21 de dezembro de 1966 e foi promovido ao atual posto em 22 de fevereiro de 2022. É licenciado em Ciências Militares Navais e especializado em comunicações. Como oficial subalterno esteve embarcado em diversos navios, como chefe de serviço e imediato, e exerceu funções no Centro de Instrução e Tática Naval. Como oficial superior comandou o navio reabastecedor *Bérrio*, foi chefe do Departamento Jurídico Operacional e Internacional no EMA, assessor militar do Presidente da República, Vice-chefe da Missão Militar Portuguesa junto da NATO e UE, e Chefe da Divisão de Pessoal do EMA. Exerceu ainda funções de *Legal Advisor* no staff de exercícios. Como Comodoro foi Diretor de Pessoal, Chefe da Divisão de Planeamento Estratégico Militar no EMGFA e Comandante do *Joint Analysis Lessons Learned Centre* (JALLC) da NATO.

O COM Neves Correia frequentou diversos cursos nacionais e internacionais, de que se destacam o Curso de Direito da Faculdade de Direito de Lisboa, que concluiu em outubro de 2001, o Curso Geral Naval de Guerra, no Instituto Superior Naval de Guerra em 2001, o NATO *Advanced Electronic Warfare Course* e o *Maritime Warfare Course* em Inglaterra, o Curso Especializado em Direito dos Conflitos Armados, no Instituto Internacional de Direito Humanitário em Sanremo, o Curso de Técnicas de Formação, na Escola de Tecnologia Educativa, o Curso de Feitura de Leis, no Instituto Nacional de Administração e o Curso de Promoção a Oficial General, no Instituto Universitário Militar em 2020.

Tem sido conferencista de Direito Internacional Marítimo e de Direito dos Conflitos Armados e foi vogal na Comissão de Direito Marítimo Internacional. Tem textos publicados sobre Direito do Mar, pirataria e património arqueológico subaquático.



REPMUS 25 E DYNAMIC MESSENGER 25 EXERCÍCIOS

Troia, Sesimbra e as zonas marítimas contíguas, abrangidas pela Zona Livre Tecnológica "Infante D. Henrique" (ZLT IDH), foram, novamente, palco central da inovação e experimentação durante a 15ª edição do exercício **REPMUS 25** (*Robotic Experimentation and Prototyping with Maritime Unmanned Systems*), que decorreu de 8 a 26 de setembro, em paralelo com o exercício **DYMS 25** (*Dynamic Messenger 25*), da NATO, reforçando o caráter multinacional e sinérgico desta iniciativa.



ORGANIZAÇÃO

Organizado pela Marinha Portuguesa, o exercício **REPMUS 25** teve como coorganizadores a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), o NATO *Centre for Maritime Research and Experimentation* (NATO CMRE), o NATO *Joint Capability Group for Maritime Unmanned Systems* (NATO JCGMUS) e a *European Defence Agency* (EDA), sendo, novamente, maior e mais complexo que as edições anteriores, afirmando-se como um dos mais relevantes fóruns internacionais para a experimentação, integração e evolução de sistemas *Maritime Unmanned Systems* (MUS). O REPMUS é um exercício realizado na forma de experimentação operacional (OPEX) de larga escala, centrado no desenvolvimento de capacidades e interoperabilidade de sistemas marítimos não tripulados e outras tecnologias emergentes e disruptivas de duplo-uso, civil e militar, em ambiente marítimo multidomínio (incluindo os ambientes de superfície, de subsuperfície, o aéreo, o terrestre e o cibernético).

O sucesso do **REPMUS**, deve-se ao facto de congregar as três entidades que formam o que é atualmente designado como *triple helix* da inovação, a academia, a indústria e os utilizadores finais. Junta, assim, entidades nacionais e internacionais, com o propósito comum de acelerar o desenvolvimento de sistemas não tripulados para emprego em operações marítimas, transformando, de forma acelerada, as ideias em projetos, e consequentemente em capacidades. A Marinha tem sido precursora na operacionalização

do desenvolvimento de capacidades em espiral (*triple helix*) com o envolvimento ativo destes três tipos de entidades, sempre com a ambição deste exercício ser um mecanismo permanente para acelerar as capacidades MUS no âmbito da NATO e dos países parceiros.

PARTICIPANTES

Este ano, participaram no exercício mais de 3900 militares e civis, sob o patrocínio de 37 países (13 deles com o estatuto de observadores), apoiando a presença de representantes de 236 indústrias, 36 universidades e centros de investigação, salientando-se a participação de 33 entidades nacionais, da UE e da NATO. Relativamente ao seriado operacional, participaram 18 navios, cerca de 270 veículos não tripulados (superfície, subsuperfície e aéreos), bem como muitas outras tecnologias emergentes e disruptivas, contabilizando-se 1477 séries OPEX realizadas, com um tempo acumulado de experimentação superior a 5900 horas. Estes números mostram um crescimento exponencial quan-



Fotos: STEN TN (DS6) Eva Ferreira e SGA A Ferreira Dias

do comparado com as edições anteriores e consolidam o **REPMUS como o maior exercício a nível mundial**, no âmbito da experimentação operacional de sistemas não tripulados em âmbito marítimo.

AS ÁREAS FOCO DO EXERCÍCIO REPMUS 25

- *C2 in multi-domain (STANAG 4817)*
- *Underwater battlespace*
- *Couter-UxV (Unmanned Vehicle)*
- *Persistent ISR (T) – Intelligence, Surveillance, Reconnaissance and Targeting*
- *Data exploitation*

O exercício deste ano incrementou a componente específica da experimentação tática, introduzindo um conceito inovador de duas forças opositoras, operando no mesmo cenário, com os navios e meios não tripulados divididos em força BLUE e força RED, estando as forças BLUE sob o comando dos diversos CTGs, no mar e em terra, e as forças RED sob o comando e coordenação do *Exercise Control (EXCON)* do exercício. Este novo conceito, utilizando um conjunto bem estabelecido de critérios e procedimentos credíveis e mesuráveis de validação de ataques, sob escrutínio de uma equipa de avaliação nas séries *freeplay*, permitiu analisar a eficácia dos meios MUS em suporte ou apoio direto a uma força naval, bem como o treino, atualização e validação experimental das Técnicas, Táticas e Procedimentos (TTP) e novas doutrinas de defesa contra meios MUS em perfil de ameaça multidomínio em águas abertas e confinadas.

O conceito *Virtual Ship* (utilização de contentores em rede exercem o comando e controlo dos meios, simulando o Centro de Operações de navios), estabelecido e testado com sucesso em edições anteriores no Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM) em Troia, foi alargado a mais países: este ano, para além de Portugal (CTU Lisbon), do Reino Unido (CTU London e ASW Commander), dos Estados Unidos (CTU Washington e ASUW Commander), da Espanha (CTU Madrid), dos Países Baixos (CTU Amsterdam), da Alemanha (CTU Berlin), também a Suécia (CTU Stockholm) pediu para exercer o Comando e Controlo (C2) dos seus meios a partir de *Virtual Ships*. Antecipando a chegada do NRP *D. João II* (DJII), foi também criado o *Virtual Ship* CTU DJII com os objetivos de integrar e treinar o Comando e militares indigitados para a guarnição do navio na operação dos sistemas C4I¹ e no estabelecimento de uma COP² para empenhamento e coordenação dos futuros meios orgânicos não tripulados de bordo.

Os referidos CTU exerceram o seu comando e controlo sob a alçada do CTG 443.90 que operava o seu *staff* a partir do *Maritime Operations Experimentation Center (MEOC)*, o edifício principal de comando e controlo do CEOM, onde dispunha das principais ferramentas de C4I estabelecidas para o exercício, designadamente: o *Mission Sync*, sistema de comando e controlo de drones multidomínio, desenvolvido pela CEOV, como primeiro protótipo da implementação do STANAG 4817³; o *CEOM Chat*, utilizado por todos os participantes para trocar entre si mensagens e outra informação não formatada; e os sistemas de visualização da COP compilada e difundida através da rede *Virtual Ship*.

FASES DO REPMUS 25

O **REPMUS 25**, tanto no CEOM em Troia como em Sesimbra, foi organizado em três fases (8-26SET), precedidas de uma semana de receção de material e montagem dos sistemas (1-5SET).

A **primeira fase** (8-12SET), que começou com a *Pré-Sail Conference (PSC)*, teve como principal objetivo a integração de sistemas e a condução de experimentação básica centrada nas necessidades de experimentação próprias dos participantes. Após a PSC deu-se início à primeira fase do exercício com a sempre significativa cerimónia de hastear das bandeiras nacionais dos países envolvidos no **REPMUS 25**.

Durante esta semana, de integração e experimentação básica, foram testados os sistemas no CEOM, em Troia, e em Sesimbra, tendo como prioridade a sua integração na COP, como pilar basilar da segurança, ao assegurar que os MUS reuniam as condições elementares para a participação no exercício, tanto no âmbito da aeronavegabilidade, no caso dos sistemas aéreos, como da navegabilidade, para os sistemas de superfície, ou ainda no âmbito da utilização do espectro eletromagnético.

É sobretudo nesta fase que o exercício beneficia do trabalho conjunto das entidades que são parceiras da ZLT IDH, designadamente, as agências regulatórias como a Autoridade Aeronáutica Nacional (AAN), a Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM) e a Autoridade Marítima Nacional (AMN). Estas entidades, em coordenação com o EXCON, verificam a conformidade dos sistemas que participam, com as regras mínimas exigíveis em termos de segurança aérea, do espectro eletromagnético e da navegação. O trabalho destas agências regulatórias é, pois, fundamental para o exercício, promovendo a segurança e a minimização das interferências entre os participantes.

Ainda durante esta fase do exercício foram executadas as primeiras séries de ISR com sistemas de longo alcance, séries de formação e familiarização de novos sistemas aos militares participantes e séries de Proteção de Porto para teste e verificação de capacidades do módulo portátil.



Salienta-se o lançamento inédito, em contexto de operações marítimas, do *rocket HUNTER-02*, da empresa *Optimal Group*, efetuado com o apoio do NRP *Figueira da Foz*. Este *rocket* de três metros, desenvolvido em Portugal, foi lançado com sucesso e atingiu uma altitude máxima de 4500 metros, a uma velocidade considerada supersónica de *Mach 1* (340m/s). Destaca-se também a oportunidade de interação e treino da Força Naval Portuguesa com um submarino da



Marinha Norte Americana com o propósito de manter os padrões de prontidão das guarnições dos navios.

Adicionalmente, decorreram uma série de eventos e visitas das quais se destacam os vários *workshops* de projetos da EDA, um *workshop* do Grupo de *Navigation Warfare* (NAVWAR) organizado pela Escola Naval e um *workshop* de C4I – STANAG 4817 com a participação do *Working Group* (WG) dedicado e organizado pela NATO *Centre for Maritime Research and Experimentation* (CMRE). No dia 11 de setembro, a convite do Chefe de Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Jorge Nobre de Sousa, o Corpo Diplomático de várias embaixadas em Portugal visitaram o REPMUS, e realizou-se cerimónia, presidida pelo Almirante CEMA e AMN, para assinatura de protocolos entre a Marinha e as empresas *Beyond Vision* e *Uavision* e atribuído, de forma inédita, Marcas de Qualificação Marinha, *Navy Tested* e *Navy Mission Proved*, ao abrigo do protocolo de colaboração com a idD – *Portugal Defence* (idD), às empresas *Vanguard Marine*, *Swatter Company* e *Critical Software*.



Na **segunda fase** do **REPMUS 25** (15-19SET), já com uma COP robusta e disseminada, iniciou-se em paralelo o exercício **DYMS 25**, com a experimentação direcionada para a resolução de problemas operacionais chave (designados *Key Operational Problems* – KOP, na terminologia NATO), incidindo sobretudo na avaliação quantitativa da performance dos sistemas presentes, designadamente: limites de emprego operacional, alcance de comunicações, velocidades, permanência em operações, capacidade de deteção e seguimento automático de alvos, entre outras.

Em termos de seriado, destaca-se a realização de séries específicas para desenvolvimento e análise do C2 em ambiente multidomínio, utilização do *digital tasking* – de acordo com o STANAG 4817, teste de sistemas MUS na proteção de infraestruturas críticas subaquáticas (CUI) e validação

do conceito ASW Barrier, treino em procedimentos com UUV⁴ em *Naval Mine Warfare* (NMW) e desenvolvimento da interoperabilidade entre unidades, com foco na validação de táticas experimentais MUS, exercícios, alguns já *freeplay* entre meios BLUE contra os meios RED, com os MUS em apoio direto à força naval nas áreas AAW, ASUW, MIO, MSO, executando funções de ISR, Couter-UxV e ciclo *Find, Fix, Track, Target, Engage, Assess* (F2T2EA), bem como Proteção de Força com os navios a navegar em águas costeiras e restritas e fundeados.

No mar, os navios e USV⁵, com capacidade de ataque, tiveram a possibilidade de efetuar tiro real com o espectro total dos seus sistemas de armas para defesa em camada contra alvos UAV⁶ e USV. A força naval pôde testar o C2 interno e as várias TTP em ações C-UxV, desde a deteção, o emprego de métodos *soft-kill* e *hard-kill*, até à neutralização dos alvos em perfil de ataque. Foram também realizadas séries com UAV *loitering munition* contra alvos reais em terra e no mar.

Na componente da guerra anfíbia, uma força de desembarque de Fuzileiros, constituída por 72 militares, dedicou-se à preparação e treino de uma incursão anfíbia, precedida pela fase de reconhecimento por forças especiais, com apoio de diversos MUS, séries de escoltas táticas, reabastecimentos táticos, execução de tiro de morteiro com drones a atuarem como *spotter* e foram desenvolvidas operações MOUT (*Military Operations in Urban Terrain*) em coordenação com meios não tripulados. Com a equipa de abordagem embarcada, testou-se novas doutrinas para utilização de MUS em suporte a ações de abordagem, tanto na fase de deteção do contacto suspeito (conceito MIO *barrier*) e conseqüente fase de inserção de equipas a bordo do navio alvo.

No âmbito do planeamento e execução do desembarque anfíbio é importante referir, o trabalho efetuado pela equipa *Rapid Environmental Assessment* (REA) na análise e levantamento ambiental da área de operações, incluindo a topografia, com recurso a drones, e pelo NMW Commander, que foi responsável pelo emprego de UUV na pesquisa de minas na zona do desembarque. De referir que, durante o exercício, foi igualmente avaliada a aplicação do STANAG 1171, “*NATO REA Support Procedures*”, atualmente em processo de revisão e sob custódia do NATO *Maritime GEOMETOC Centre of Excellence*, que exerceu as funções de REA Commander.

De 15 a 17 de setembro, foram realizadas séries de crescente complexidade destinadas à proteção de CUI em águas profundas. Estas séries incidiram na deteção de padrões de comportamento de navios suspeitos na vizinhança de um cabo submarino, no âmbito do desenvolvimento do sistema MAINSAIL desenvolvida pelo ACT⁷, e em uso pelo ACO⁸, uma



ferramenta que recorre a inteligência artificial para fusão de informação. Esta deteção despoletou o emprego do NRP *D. Carlos I* para, utilizando sistemas de tipo ROV (*Remotely Operated Vehicle*) e UUV embarcados, procederem à investigação de anomalias no cabo, a mais de 300 metros de profundidade, e eventual resolução, remoção ou inativação de anomalia detetada.

Também na área UWW, no dia 18 de setembro foi realizada série de emprego operacional de sistemas aéreos não tripulados, projetados do NRP *Setúbal*, para aferição de capacidade de deteção submarina com emprego de sistema MAD (*Magnetic Anomaly Detector*) instalado no UAV.

Nos dias 19 e 20 de setembro realizou-se uma série de apoio a submarino sinistrado, simulado pelo NRP *Tridente*. Foram empenhados diversos sistemas não tripulados aéreos com sistema MAD, um sistema de superfície com capacidade de deteção acústica e variações de campo eletromagnético, bem como dois ROV e um UUV. Toda a coordenação de meios foi feita do NRP *D. Carlos I* em coordenação com o CTG 443.90. Esta série, foi assim uma excelente oportunidade para testar a interoperabilidade, tecnologia submarina e coordenação operacional.

Salienta-se também as séries realizadas no âmbito da AMN, designadamente para avaliação portuária e inspeção forense subaquática, o uso MUS na deteção automática de embarcações suspeitas de narcotráfico e imigração irregular, através do projeto *I-SEAMORE*, otimização de drones para vigilância ISR de águas oceânicas, vigilância dinâmica e de áreas marítimas protegidas e apoio de sistemas não tripulados em operações policiais táticas.

Durante esta semana o **REPMUS** acolheu uma panóplia de eventos, de que destacamos a demonstração final do projeto *I-SEAMORE* no dia 16 de setembro e diversos *workshops*, *meetings* e demonstração finais de projetos dos coorganizadores do exercício, designadamente da FEUP, CMRE, JCG-MUS e EDA.



No dia 18 de setembro, decorreu a visita ao CEOM dos Ministros de Defesa Nacional, de Portugal, Dr. Nuno Melo e da Suécia, Dr. Pål Jonson, recebido e acompanhados pelo Almirante CEMA e AMN, onde foi apresentado à Comitiva

Ministerial o programa e objetivos do **REPMUS** e efetuada visita às instalações com enfoque na delegação da Suécia nos sistemas MUS, pertencentes ao CTU *Stockholm*.

Por fim, o exercício entrou na sua **terceira fase** (26-26SET), a fase tática, onde a experimentação incidiu sobre o desenvolvimento tático das operações com recurso a

MUS, bem como sobre a capacidade de C2 multidomínio em séries complexas. No quadro do desenvolvimento tático, realizaram-se várias séries táticas com o emprego de sistemas não tripulados e outras tecnologias emergentes e disruptivas, das quais se destacam as séries de *freeplay* entre forças BLUE e RED, a série de ENCOUTEREX em águas costeiras e águas interiores e a série de MIO *barrier*, esta última no arco noturno. Nesta fase procurou-se ainda promover o desenvolvimento da doutrina de *Force Protection* (ATP 74) e de *Harbour Protection* (ATP 94) de forma a melhorar

a defesa contra drones de várias tipologias, bem como o emprego de drones nessas operações.



No dia 22 de setembro, o Almirante CEMA e AMN embarcou no NRP *D. Francisco de Almeida*, navio chefe da Força Naval Portuguesa, com o objetivo de acompanhar mais uma série de tiro real contra alvos UAV e USV em perfil de ameaça e consequente treino de TTP C-UxV.

Ao longo das três semanas, realizaram-se diversas séries de experimentação operacional de dificuldade incremental para o estabelecimento de uma barreira de deteção de ameaças submarinas simuladas por UUV, constituída por sonobóias, meios aéreos com MAD, USV com sonares rebocados e 13 *gliders*. Estas atividades permitiram maturar a capacidade de compilação e partilha de panorama submarino no apoio à tomada de decisão e C2 no contexto de luta antissubmarina.

Em termos de visitas, em 23 de setembro, realizou-se a visita da Comissão de Defesa Nacional, e em 24 de setembro a visita da Comissão de Negócios Estrangeiros e Comu-



nidades Portuguesas, ambas acompanhadas pelo Almirante CEMA e AMN.

O DVDDay, que marcou o final do exercício, manteve o modelo do ano anterior, começando com um *Icebreaker*, no CEOM, no final do dia 24 de setembro, permitindo a interação informal entre os DVs, os representantes das indústrias e outras entidades participantes.



No dia seguinte, as atividades do DVDDay começaram com a conferência de abertura, em que tomaram a palavra o Almirante CEMA e AMN, o *Deputy Chief of Staff Multi Domain Force Development* do ACT, o *Deputy Commander Allied Maritime Command* (MARCOM), a *NATO Assistant Secretary General for Defense Industry Innovation and Armament* e o Secretário de Estado Adjunto e da Defesa Nacional os quais aludiram à importância da experimentação operacional como acelerador do desenvolvimento de capacidades, destacaram o relevo das novas tecnologias nos conflitos e operações do presente e do futuro e exaltaram o papel do **REPMUS** como um importante exercício multinacional no âmbito dos sistemas não tripulados e outras tecnologias emergentes e disruptivas. Após a conferência efetuaram-se visitas ao MEOC e a vários *Virtual Ships* onde foram explicadas as várias experimentações efetuadas. Posteriormente, assistiu-se a diversas demonstrações ao vivo, onde se mostraram as capacidades de vários dos sistemas participantes no exercício.

BALANÇO FINAL

Como sumário importa referir que o **REPMUS 25**, com a realização, em paralelo do exercício **DYMS 25**, cresceu de forma exponencial relativamente aos que o antecederam. Evoluiu também em termos de complexidade, com o emprego de sistemas não tripulados com um maior grau de maturidade tecnológica (*technology readiness level* – TRL) e com a consolidação do conceito *Virtual Ship*, que permitiu mais uma vez testar a utilização de uma estrutura de C2 apoiada por uma rede comum e segregada de partilha de dados (rede *Virtual Ship*) onde flui a COP do exercício. As fases de experimentação direta e tática, com emprego das forças BLUE contra as RED, e o teste de novos conceitos e sistemas foram também aspetos importantes do exercício. À medida que os sistemas não tripulados vão evoluindo, o **REPMUS 25** deixa um legado importante: o entendimento que o futuro de uma Marinha moderna será híbrido, onde plataformas tripuladas e não tripuladas atuam em sinergia como um todo coerente.

Finalmente, importa referir que o **REPMUS 25** foi uma plataforma para o estreitamento de laços com instituições e Marinhas de outros países, NATO e não-NATO, assim como com outros setores da sociedade civil, académicos e industriais, quer a nível nacional, quer internacional, sendo muito satisfatório verificar o crescimento daquela a que podemos chamar de “Comunidade REPMUS”.



Colaboração do **COMNAV/CEOM**

Notas:

- ¹ Command, Control, Communications, Computers, and Intelligence
- ² Common Operational Picture
- ³ Standardization Agreement for Multi-Domain Control of Unmanned Platforms
- ⁴ Unmanned Underwater Vehicle
- ⁵ Unmanned Surface Vehicle
- ⁶ Unmanned Aerial Vehicle
- ⁷ Allied Command Transformation
- ⁸ Allied Command Operations



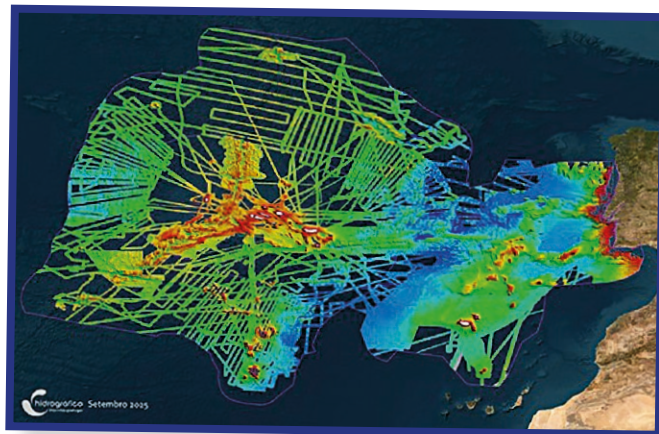
DIA NACIONAL DO MAR

2025

Portugal celebra o Dia Nacional do Mar na data que assinala a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a 16 de novembro de 1994. A CNUDM foi ratificada por Portugal em 14 de outubro de 1997, pela resolução da Assembleia da República nº 60-B/97, na qual “Portugal reafirma, para efeitos de delimitação do mar territorial, da plataforma continental e da zona económica exclusiva, os direitos decorrentes da legislação interna portuguesa no que respeita ao território continental e aos arquipélagos e ilhas que o integram”. Desta forma, Portugal propôs-se a adquirir soberania sobre um dos territórios marítimos mais extensos da Europa e tem vindo a realizar campanhas no sentido de adquirir informação hidro-oceanográfica e geofísica, para sustentação da proposta de extensão dos limites da plataforma continental.

Os levantamentos hidrográficos para apoio à Proposta de Extensão da Plataforma Continental, iniciados em 2003, ao largo de Portugal Continental e em redor dos arquipélagos da Madeira e Açores, são um exemplo internacionalmente reconhecido do que é necessário prosseguir para a observação e conhecimento do Oceano. A Marinha tem o objetivo de garantir a cobertura de toda a Zona Económica Exclusiva por sistemas sondadores multifeixe até 2030. Este objetivo está em consonância com o Projeto internacional SEABED 2030, que visa o mapeamento do fundo do mar de todo o Oceano também até 2030. Atualmente está mapeado cerca de 27,3% do Oceano, sendo Portugal um dos países que se destaca, tendo contribuído com 70%, na área atlântica sobre sua jurisdição.

Vastas áreas dos oceanos mundiais representam desafios muito exigentes de ordem científica e tecnológica. Novos paradigmas para a recolha e partilha de dados do Oceano são necessários para gerir o seu crescente volume, complexidade e interdisciplinaridade. A dinamização das Ciências do Mar deverá fazer-se promovendo um sistema de observação oceânico global, sustentável e aberto. Existe oportunidade para melhorar a investigação científica interdisciplinar numa perspetiva de cooperação, coordenação e comunicação, de modo a dar origem a uma compreensão holística e quantitativa dos sistemas oceânicos e também disponibilizar conhecimento aplicado (investigação aplicada), que permita alcançar os objetivos do desenvolvimento sustentável e apoiar a Economia Azul, no uso sustentável dos recursos oceânicos para o crescimento económico e criação de empregos, preservando a saúde do ecossistema marinho.



Mapeamento do fundo do Mar, de elevada resolução, com sondador multifeixe, da área de soberania ou jurisdição nacional, referido a setembro de 2025.

Só uma Marinha tecnologicamente avançada e com elevada prontidão material e humana poderá vencer os desafios que se colocam no futuro.

A Marinha assume as funções operativas do Estado no Mar, como forma de racionalizar os recursos nacionais, desempenhando as funções tradicionais das Marinhas de Guerra e das Guardas Costeiras, de acordo com um modelo holístico de utilização do poder naval e marítimo. A Marinha deve ter a capacidade para exercer e desenvolver Ciência relativa ao ambiente marinho, nas operações militares, na hidrografia, cartografia, oceanografia e navegação. Estas atividades devem decorrer em cooperação com outras instituições e no apoio ao desenvolvimento do conhecimento multidimensional dos espaços marítimos. Para isso, será crucial maximizar a independência tecnológica por via da participação da indústria e da academia nacionais nos processos de edificação e de sustentação das forças e meios.

O Mar constitui uma referência para a história e identidade nacional, que perdura e nos admira com a sua imensidão e beleza:

*“Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu”
(Mar Português, Fernando Pessoa)*



Colaboração do **INSTITUTO HIDROGRÁFICO**



CAPITÃO DO PORTO

AUTORIDADE E COMANDO COM IDENTIDADE NAVAL

PARTE 1

Portugal é, por vocação histórica e geográfica, uma nação profundamente marítima. A extensão da sua costa e das áreas marítimas sob sua soberania, jurisdição ou responsabilidade impõem uma presença assertiva e eficaz para exercer a autoridade do Estado no mar. Este artigo explora o modelo português de atuação, um exemplo singular, no contexto nacional e internacional, de integração de competências operacionais e administrativas.

A análise aqui apresentada será conduzida numa perspetiva integradora e multidimensional, característica do modelo português. Tal como refere Oliveira et al. (2017), a autoridade marítima não se reduz a um conjunto de competências legais. Antes, envolve um exercício consciente de liderança, assente numa tradição naval consolidada e numa cultura institucional coerente e consistente.

O CAPITÃO DE PORTO

No cerne deste modelo encontra-se o **Capitão do Porto**, que desempenha também as funções de Comandante Local da Polícia Marítima. Esta dualidade funcional permite-lhe exercer uma autoridade que transcende a aplicação estrita da lei. Conforme destacado por Diogo (2010), esta figura assegura uma continuidade histórica, funcional e cultural no exercício da autoridade marítima em Portugal, garantindo uma presença coerente e de reconhecido valor.

O percurso dos oficiais da Marinha, iniciado na Escola Naval (EN) e prolongado pela experiência operacional embarcada, constitui a base da legitimidade do **Capitão do Porto**. Tal como enfatiza Melo (2011), comandar implica mais do que exercer uma posição hierárquica; envolve presença constante, responsabilidade ética e capacidade de liderança em condições exigentes. É precisamente esta cultura de comando no mar que se transfere diretamente para as funções exercidas pelo Capitão do Porto, permitindo-lhe representar eficazmente o Estado nos espaços marítimos sob sua jurisdição.

O modelo nacional, assente no Sistema da Autoridade Marítima (SAM), distingue-se claramente de outras opções que promovem estruturas separadas para funções semelhantes. Tal como detalhado por Monteiro (2012), o SAM assenta precisamente na integração e coordenação interdepartamental, reunindo diversas competências num único sistema. A Autoridade Marítima Nacional (AMN), no topo deste sistema, coordena um conjunto alargado de órgãos e serviços, com o **Capitão do Porto** como núcleo agregador.

Monteiro (2012) sublinha ainda a importância decisiva de uma cooperação institucional eficaz, que constitui um denominador comum aos modelos internacionais de atuação do Estado no mar. Esta cooperação torna-se particularmente

crítica no contexto português, dada a diversidade de entidades envolvidas no mar.

COMPETÊNCIAS TÉCNICAS

Após a formação inicial, o oficial da Marinha prossegue o seu percurso com um período intenso de serviço operacional embarcado. É nesta etapa, no mar, que consolida definitivamente as suas competências técnicas, operacionais e humanísticas. O oficial do uniforme com botões de âncora, formado e moldado pelo mar, adquire uma capacidade única para interpretar contextos complexos, antecipar problemas, gerir conflitos e tomar decisões com pragmatismo e discernimento operacional. O culminar deste processo é o comando de um navio, simbolizando a responsabilidade plena pelas vidas da guarnição, pela integridade do navio e pelo êxito da missão. O Comandante assume, a bordo, um papel de referência pela sua integridade e exemplo (*ethos*), pela forma como mobiliza e inspira a sua tripulação (*pathos*), e pela racionalidade e clareza das decisões que toma (*logos*), competências igualmente essenciais para o cargo de **Capitão do Porto**.

Estes atributos, enraizados a bordo, acompanham o oficial ao longo da sua carreira, incluindo nas funções de **Capitão do Porto**. Ambos os cargos partilham da mesma identidade e cultura institucional construídas ao longo de séculos de presença ativa da Marinha no mar. É precisamente este capital simbólico que confere ao **Capitão do Porto** uma legitimidade particularmente robusta e uma comunicação eficaz e empática junto das comunidades costeiras, das entidades locais, dos profissionais do mar e dos cidadãos em geral, que reconhecem neste oficial uma autoridade legítima e confiável, reconhecida pelo seu percurso operacional e pela coerência ética e institucional das suas decisões; alguém que compreende profundamente o meio marítimo, os seus códigos e as suas exigências. Esta capacidade de diálogo, essencial para a gestão eficaz de conflitos, a mediação de interesses divergentes e a coordenação interinstitucional, entre outros desafios inerentes ao exercício da autoridade marítima, decorre, precisamente, desta continuidade funcional entre o comando no mar e a autoridade em terra.

Em resumo, a carreira de oficial da Marinha contribui para que o **Capitão do Porto** desenvolva uma visão holística do mar e das suas diferentes realidades ou dimensões. As múltiplas experiências adquiridas em diferentes tipos de missões – busca e salvamento, patrulha e fiscalização ou exercícios e missões internacionais – permitem-lhe entender o mar, não como um espaço segmentado, mas como um sistema integrado onde convergem múltiplos interesses e desafios.

AUTORIDADE E COMANDO COM IDENTIDADE NAVAL

O exercício da autoridade marítima não é uma competência que se adquira automaticamente com o ato administrativo da nomeação para o cargo. A autoridade que o **Capitão do Porto** exerce decorre diretamente da formação especializada, da experiência operacional no mar e de uma cultura institucional fortemente enraizada na Marinha. O oficial da Marinha surge, portanto como a base comum da identidade do **Comandante do Navio** e do **Capitão do Porto**, ambas expressões complementares e indissociáveis, tal como as duas faces da mesma moeda.

A EN constitui o ponto de partida deste percurso. Mais do que uma instituição de ensino académico, é um espaço onde se cultivam valores essenciais como a responsabilidade, a disciplina, a resiliência e o sentido de serviço público. Sob o lema “*Talant de bien faire*” – a divisa de homenagem ao Infante D. Henrique, patrono dessa instituição e que traduz a vontade permanente de bem fazer, a conduta e a exigência de excelência – os futuros oficiais da Marinha são orientados para assumirem posições de liderança em situações exigentes e imprevisíveis, habilidades cruciais para a afirmação do comando e para a construção de uma autoridade respeitada e eficaz.



Formação prática onde os cadetes desenvolvem competências de manobra e trabalho em equipa, num ambiente que alia tradição, exigência e espírito de mar, valorizando o ambiente formativo e o simbolismo do navio-escola Sagres como espaço de construção da identidade do oficial da Marinha.

O MODELO PORTUGUÊS E A SUA SINGULARIDADE

O modelo nacional tem raízes profundas na tradição marítima portuguesa. Uma das principais vantagens reside precisamente na sua simplicidade, sustentada numa lógica de duplo uso. Além de evitar a duplicação de estruturas, valoriza a otimização dos meios e recursos civis e militares, facilita a coordenação entre entidades e maximiza os resultados operacionais.

O modelo adotado por Portugal tem sido questionado por algumas abordagens, nomeadamente por Paulo (2012), que sugere uma maior separação funcional entre as dimensões

civis e militares no exercício da autoridade do Estado no mar. No entanto, este artigo defende que a solução atualmente em vigor responde melhor às particularidades históricas, culturais e geográficas do país, permitindo responder de forma mais eficaz aos exigentes desafios de segurança marítima.

Em termos comparativos, a análise de modelos internacionais permite compreender melhor a singularidade do modelo nacional. Países como os Estados Unidos, Japão, Índia ou Argentina adotaram modelos de Guardas Costeiras autónomas, estruturas especializadas, mas mais complexas e dispendiosas. Por outro lado, França, Itália, México ou Colômbia seguem abordagens semelhantes à portuguesa, com integração de competências militares e civis em figuras de perfil semelhante ao do **Capitão do Porto**. No Canadá, Noruega ou Reino Unido, observam-se modelos híbridos assentes na colaboração entre forças navais e agências civis especializadas, com competências partilhadas no espaço marítimo. A Holanda, a Bélgica e a Alemanha destacam-se por modelos altamente integrados de coordenação interagências através de centros operacionais conjuntos que potenciam a eficiência operacional. Já Espanha combina estruturas civis como a *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima* (SASEMAR), com estruturas de *Law enforcement* e com o suporte operacional da Marinha.

Quando se considera o perfil necessário para o exercício da autoridade marítima, é importante compreender que nem todas as áreas profissionais oferecem o mesmo grau de preparação para as exigências específicas deste contexto. Perfis com origem em culturas organizacionais mais centradas na aplicação imediata da norma, com abordagens essencialmente reativas e rígidas, tendem a revelar menor adaptabilidade perante a imprevisibilidade, a ambiguidade e a urgência que caracterizam a atuação no mar. Outros percursos, mais orientados para a eficiência económica, a operação comercial ou a gestão técnica, poderão revelar menor sensibilidade para o papel do Estado na garantia do cumprimento das leis e regulamentos e da proteção do interesse público. Nenhum desses caminhos, por mais válidos que sejam nos seus domínios próprios, substitui o capital operacional, simbólico e institucional que um oficial da Marinha representa no exercício da autoridade marítima. A sua formação e experiência foram construídas no mar, ao serviço do Estado, moldadas por uma cultura de comando, de responsabilidade e de missão. Estas características conferem-lhe uma representação institucional legitimamente reconhecida e próxima das comunidades marítimas.

Em resumo, o modelo português apresenta-se como uma solução operacionalmente eficaz, economicamente sustentável e perfeitamente adaptada às características geográficas, históricas e institucionais nacionais. A manutenção deste modelo constitui uma opção estratégica que capitaliza o profundo conhecimento e experiência dos oficiais da Marinha, permitindo uma gestão integrada e legitimada da atuação do Estado no mar.

A AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR

A autoridade do Estado no mar constitui um conceito abrangente e multifacetado, que vai além da simples afirmação de soberania ou jurisdição dos espaços marítimos. Este conceito implica uma presença eficaz e reconhecida do Estado nas dimensões securitária, económica, ambiental e



social. Portugal, com uma extensa linha de costa e uma das maiores zonas económicas exclusivas da Europa, enfrenta desafios significativos na gestão deste espaço vasto e complexo, exigindo-se um modelo de atuação coeso e eficaz.

No modelo português, o Sistema da Autoridade Marítima (SAM) integra e coordena um conjunto de entidades e organismos, civis e militares, com competências diversas, mas complementares. Tal como sublinhado por Sardinha Monteiro (2012), o SAM constitui uma estrutura interdepartamental que garante uma resposta articulada às diferentes necessidades operacionais do Estado no espaço marítimo sob responsabilidade nacional.

O **Capitão do Porto** assume um papel nuclear nesta estrutura, representando a ligação entre o Estado e as comunidades marítimas locais. Enquanto autoridade marítima local – acumulação por inerência das funções de Comandante Local da Polícia Marítima – em todos os espaços sob jurisdição ou soberania nacional, incluindo zonas costeiras, portos, estuários e áreas marítimas interiores, concentra em si um conjunto alargado de competências operacionais, técnicas e administrativas que lhe permitem intervir em áreas como a segurança da navegação, a busca e salvamento, a proteção do ambiente e do património, o licenciamento e fiscalização de atividades, a proteção civil ou a segurança interna. Esta abrangência, em razão da matéria e do espaço, permite-lhe uma visão integrada e coerente das realidades marítimas locais, assegurando uma atuação eficaz e imediata.

O **Comandante do Navio** também possui competências sobre todo o espaço marítimo nacional. No entanto, o seu papel ganha maior expressão em alto mar, onde a sua presença se torna essencial para garantir a autoridade do Estado em zonas afastadas da costa e menos acessíveis aos restantes meios. A Marinha, e em particular o **Comandante do Navio**, constitui muitas vezes o único instrumento do Estado com presença continuada e capacidade de projeção em águas oceânicas, desempenhando funções de vigilância, dissuasão, proteção e apoio a missões civis e militares. A Força Aérea, naturalmente, é também um elemento fundamental deste esforço conjunto de projeção e presença na extensa área marítima de interesse, jurisdição ou soberania nacional.

O **modelo português articula estas duas figuras – o Capitão do Porto e o Comandante do Navio** – como expressões complementares da autoridade do Estado no mar. Não se trata de uma relação hierárquica ou funcional direta, mas de uma cooperação estratégica entre entidades com origens institucionais comuns, formações semelhantes e culturas operacionais convergentes. Esta complementaridade assegura o “*continuum*” da ação do Estado no mar, garantindo uma presença coordenada e adaptada ao contexto geográfico e operacional.

A essência desta complementaridade reside na identidade: ambos são oficiais da Marinha, ambos foram formados

segundo os mesmos princípios de comando e responsabilidade, e ambos incorporam uma visão integrada do mar enquanto espaço de soberania, serviço público e desígnio nacional. Esta identidade comum não anula a diversidade de funções; pelo contrário, assegura que a autoridade marítima seja exercida com legitimidade, eficácia e coerência.

Alves (2007) destaca esta dimensão simbólica, realçando que a autoridade marítima deve ser percebida como justa, competente e próxima das comunidades, constituindo esta perceção a garantia do respeito e da cooperação voluntária dos atores locais. Monteiro (2012) reforça esta ideia ao destacar que a eficácia operacional do modelo de autoridade marítima depende não só da competência técnica, mas também da capacidade do seu titular para comunicar eficazmente com os diversos atores com que se relaciona. Neste contexto, o **Capitão do Porto** atua frequentemente como um diplomata funcional, realizando atividades de representação, negociação ou articulação institucional, conjugando os interesses das comunidades locais, regionais, nacionais ou internacionais.



VALM Luís Magalhães Correia (1873–1960): exemplo icónico de oficial da Marinha que exerceu as funções de Comandante de navio e de Capitão do Porto, ilustrando a coesão entre as duas realidades ao longo da história da Marinha Portuguesa.



Marques Coelho
CFR M

Bibliografia

- Alves, L. M. (2006). *O exercício do poder público em espaços de soberania e jurisdição marítima. A autoridade marítima. (Temas e discursos doutrinários). Temas e reflexões* Nº 5, Edições Culturais da Marinha.
- Alves, L. M. (2007). A autoridade do Estado no mar. *Caderno Naval*, 22, pp. 41-52.
- Cândido, A. M. C. (2011). Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do Estado no mar. *Caderno Naval*, 39.
- Coelho, P. N. (2000). As unidades navais na fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional – Questões de legitimidade. *Anais do Clube Militar Naval*, 785-814.
- Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de março. (2002). *Estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima (SAM), as atribuições, a estrutura e a organização da Autoridade Marítima Nacional, criando no seu âmbito a Direção-Geral da Autoridade Marítima, e dispõe sobre as respetivas competências, departamentos, funcionamento e pessoal.* Diário da República, 1ª série-A, n.º 52.
- Decreto-Lei nº 43/2002, de 2 de agosto. (2002). *Define o regime da Autoridade Marítima Nacional.* Diário da República, 1ª série-A, Nº 178.
- Diogo, L. C. (2003). O contexto do Direito do Mar e a prática da Autoridade Marítima. *Caderno Naval*, 4.
- Diogo, L. C. (2010). O cargo de Capitão do Porto – Mais de 4 séculos de Autoridade Marítima. *Revista da Armada*, Nº 444, pp. 4-5.
- Melo, H. G. (2011). Comandar: o centro moral da unidade. *Cadernos Navais*, 37, pp. 10-17.
- Monteiro, N. S. (2012). *Modelo português de atuação do Estado no mar.* In Segurança no mar – uma visão holística.
- Oliveira, O. T. (Coord.). (2017). *Comandar no mar.* Colares: Revista de Marinha.
- Paulo, J. S. (2012). *Modelo português de atuação do Estado no mar* (Tese de Doutoramento). Universidade de Lisboa.
- Sarmento Rodrigues, A. (1944). O nosso navio. In Rio Lima – O seu navio e os seus heróis.

OS TRÊS PILARES DA EXPANSÃO MARÍTIMA PORTUGUESA

TRADIÇÃO, LIDERANÇA E TECNOCRACIA



O PILAR DA CIÊNCIA, DOS CONSELHEIROS E DOS NAVEGADORES CONCLUSÃO

Apresentados anteriormente o pilar da autoridade tradicional, facilitadora da Estratégia, e o pilar da liderança carismática do Infante D. Henrique, importa agora destacar o terceiro e último pilar da expansão marítima portuguesa: a Ciência, os Conselheiros e os Navegadores.

Para muitos autores, compreender o Infante D. Henrique significa vê-lo como um homem de grande visão e determinação que, após Ceuta, se estabeleceu no Algarve e fundou uma escola de navegação, determinado a explorar o oceano. Embora não fosse um profundo conhecedor de ciências nem se tivesse destacado como inventor de instrumentos astronômicos, o Infante soube reunir ao seu redor um grupo de especialistas e profissionais com *expertise* em diversas áreas, fundamentais para o sucesso do projeto expansionista. Embora seja difícil verificar, com base em fontes contemporâneas, a origem dos conselheiros e cientistas que colaboraram com o Infante, diversos autores confirmam a presença de judeus, venezianos, genoveses, castelhanos, ingleses, franceses e escandinavos. De entre muitas figuras que providenciaram base intelectual para a preparação das viagens destacam-se: Jaime Ribas, um especialista na arte de navegar; o mestre Pedro Nunes, matemático, astrônomo e cosmógrafo-mor; o Frei Egídio, supostamente professor de matemática; António de Nole, matemático e cosmógrafo; e o mestre cosmógrafo Jácome de Malhorca, instrutor dos navegadores do Infante. Essas e outras figuras desempenharam um papel fundamental naquela época, reunindo, analisando e avaliando os resultados de diversas experimentações, especialmente nas observações astronômicas e meteorológicas, na construção de cascos e velas de navios, e no aperfeiçoamento de instrumentos de navegação, como agulhas magnéticas, quadrantes e astrolábios, entre outros.

De entre as inovações tecnológicas alcançadas, assume posição de destaque a criação da caravela, um navio mais

manobrável e capaz de navegar contra o vento. Na época, as embarcações mais comuns eram o Barinel, de borda baixa e movidos por remadores, e as Barcas, com borda mais alta, o que as tornava mais resistentes ao mar, embora não usassem remos. Ambas dispunham de uma vela redonda, transversal à embarcação, que apenas permitia que navegassem a favor do vento. Devido a essas características e aos ventos predominantes de Norte, estas embarcações

quase nunca conseguiam voltar ao seu porto de origem. Apesar da situação parecer inultrapassável, os cientistas e os conselheiros do Infante verificaram que alguns pescadores do Algarve utilizavam velas derivadas das *Dhow* árabes que envergavam no sentido longitudinal, em longos mastros inclinados, subindo da proa para ré. A partir daí, verificou-se um aperfeiçoamento na arte de construir navios, que passaram a contar com convés e porões, além de uma zona fechada para alojamentos e acondicionamento de mercadorias. Foi adicionado um castelo à proa, melhorando as condições de habitabilidade, e as velas foram aperfeiçoadas, permitindo que os navios pudessem navegar próximos e até 40 a 50 graus da linha do vento. O casco foi projetado de forma mais fina e com melhor hidrodinâmica, proporcionando maior eficiência nas navegações. Nascera então a “Caravela Portuguesa”, um navio mais leve e mais ágil, que possibilitava viagens mais rápidas. Além disso, era mais resistente aos ventos fortes e ao mar aberto, e tinha a capacidade de navegar de forma eficiente em várias direções,

até mesmo contra o vento, algo inovador para a época. Vários estudiosos da expansão portuguesa defendem até que a hegemonia portuguesa no século XV e em períodos subsequentes, só foi possível através da conjugação de duas ferramentas básicas: a caravela, essencial para manter as linhas de comunicação marítimas; e a artilharia, capacidade indispensável para que os portugueses se defendessem contra as forças inimigas, tanto em terra, como no mar.



Foto SCH CM Dias Matias



Pintor Roque Gameiro Fotografiado por Rui Salta | Museu de Marinha

O período da expansão testemunhou também avanços nas técnicas de navegação, como o uso de astrolábios, mapas mais precisos e o aprimoramento do conhecimento em astronomia e geografia. Esses progressos também impulsionaram inovações em outras áreas, como a construção naval e a cartografia. Os navegadores João Gonçalves Zarco, que descobriu a Madeira em 1418, e Diogo de Silves, que descobriu os Açores em 1427, usaram a navegação astronómica para resolver o problema de navegar no oceano sem terra à vista. Foi nesta época que, pela primeira vez, se calculou a latitude no mar utilizando a estrela Polar. Mais tarde, durante o reinado de D. João II, a latitude passou também a ser determinada pelo Sol, ao meio-dia solar, no momento da sua passagem meridiana. Com esses dois métodos, a redundância no cálculo da latitude era garantida no hemisfério Norte, e tornou-se possível realizar o mesmo cálculo no hemisfério Sul.

Alexandre Naia destaca a importância histórica de uma escola criada pelo Infante D. Henrique, onde se compreendeu que no verão o vento no Atlântico Norte circula em torno de um ponto geográfico situado perto dos Açores. Esse vento, em movimento no sentido dos ponteiros do relógio, sopra de Noroeste para Sudeste até ao inverno, permitindo uma rota com o vento a favor, ao longo da costa africana. Posteriormente, descobriu-se que no Atlântico Sul o vento circula de forma semelhante, mas ao contrário, devido à aceleração de Coriolis causada pela rotação da Terra.

Esta estrutura, suportada por uma legitimidade científico-tecnológica, foi pioneira nos campos da ciência náutica, da astronáutica e da construção naval e, não obstante, o Infante D. Henrique ter deixado o mundo em 1460, a ciência cujo estudo ele promovera e impulsionara não mais deixaria de evoluir.

CONCLUSÕES

A narrativa histórica e as lendas que cercam a expansão marítima portuguesa transformaram o Infante D. Henrique numa figura de referência nacional, atribuindo-lhe a paternidade da formulação e implementação da estratégia dos descobrimentos a partir do século XV. Embora tenha sido

uma personalidade carismática e amplamente reconhecida na história, a sua ação estratégica foi sustentada por uma estrutura de autoridade tradicional, legitimada pela tradição familiar e por uma sólida e coerente dinastia, elementos essenciais para o início e o sucesso da expansão marítima portuguesa.

Além disso, apesar de o Infante D. Henrique ter liderado, durante meio século, cavaleiros, escudeiros e mercadores que contribuíram para as conquistas e comércio além-mar, tal só foi possível graças à presença de uma autoridade tecnocrática, dotada de competências técnicas e científicas. Esta autoridade estava personificada numa escola no Algarve, onde se ensinavam as noções indispensáveis de Cosmografia, Cartografia e Marinharia às primeiras gerações de caravelistas dos Descobrimentos, sendo crucial para o início e prossecução da expansão marítima portuguesa.

Estes são os três pilares da expansão marítima portuguesa: Tradição, Liderança e Tecnocracia.



Carmo Falcato
CMG

Referências Bibliográficas

- Almeida, V. D. (1936). *Conquests & Discoveries of Henry The Navigator. Being the Chronicles of Azurara*. London: Routledge Revivals.
- Diffie, B. W., & Winius, G. D. (1977). *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Matias, N. V. (2017). O Infante D. Henrique e a Visão do Mar. *Academia de Ciências de Lisboa*.
- Mesquita, J. C. (2000). Sagres, um Lugar na História e no Património Universal. *STILUS - Revista de Cultura Regional*, Nº 2, pp. 119-136.
- Naia, A. G. (1963). Não é um Mito a Escola Náutica criada e mantida pelo Infante D. Henrique em Terra Algarvia. *Revista de História*, Vol. 26, Nº 53, pp. 83-128.
- Wheeler, D. L. (2001). Prince Henry "The Navigator: A Life by Peter Russell. *The Journal of Military History*, Vol. 65, Nº 1, pp. 173-175.

Errata

Na RA Nº 609, 2025, na página 17, no título **Os Três Pilares da Expansão Marítima Portuguesa - Tradição, Liderança e Tecnologia - Parte 1**, onde se lê **Tecnologia** deverá ler-se **Tecnocracia**.



GUERRA NO PACÍFICO

OPERAÇÃO “TEN-GO”

No dia 1 de abril de 1945, tropas americanas desembarcaram em Okinawa, a poucas milhas das ilhas mãe japonesas. Naquele momento, a Marinha Imperial Japonesa encontrava-se em estado crítico: dos três couraçados que lhe restavam, apenas o *Yamato* permanecia operacional. Os porta-aviões pouco podiam fazer, pois não tinham a aviação operacional por falta de pilotos, e os contratorpedeiros recém-construídos careciam de guarnições treinadas. Em contraste, a esquadra americana reunida diante de Okinawa, composta por centenas de navios e aeronaves, era esmagadora.

Apesar da desvantagem, o Almirante Soemu Toyoda, Comandante da Esquadra Combinada, decidiu lançar uma ofensiva desesperada: a **Operação “Ten-Go”**. Nas suas memórias, Toyoda reconheceu que a missão dificilmente teria êxito, mas considerava inadmissível manter os navios nas suas bases enquanto os soldados japoneses lutavam e morriam em Okinawa. Para ele, a honra exigia agir, ainda que com o custo de sacrifícios extremos.

Assim, a 5 de abril, às 13h55, Toyoda emitiu a ordem operacional para a denominada **Primeira Força de Ataque Especial**, que deveria realizar uma missão suicida. Coube ao Vice-almirante Seiichi Ito, o comando desta esquadra composta pelo super couraçado *Yamato*, o cruzador *Yahagi* e oito contratorpedeiros. O plano previa atravessar o Estreito de Bungo e atacar as forças navais americanas em Okinawa, apesar da quase certeza da sua própria destruição. Era um reflexo do declínio da outrora poderosa Marinha Imperial, que, no final da guerra, só conseguia reunir dez navios para uma operação dessa magnitude.

No dia 6 de abril de 1945, às 16h00, a força de ataque zarpu de Tokuyama. Embora a ordem inicial fosse para abastecer os navios de combustível apenas para uma viagem de ida, todos foram abastecidos na sua máxima capacidade, o que dava uma ténue esperança de regresso. O cruzador *Yahagi* liderava a formação, seguido pelos contratorpedeiros, enquanto o gigantesco *Yamato*, orgulho da Marinha Japonesa e do próprio Império, fechava a coluna. Partiam rumo a um destino inevitável, sob céu nublado e ventos frios, para protagonizar a última sortida de um couraçado que simbolizava tanto a glória quanto a tragédia do Japão na Segunda Guerra Mundial.

No *Yahagi*, às 20h10, o radar detetou um contacto suspeito a 7.000 metros: possivelmente um submarino. O seu Comandante, o CFR Tameichi Hara ordenou prontidão total, enquanto operadores de rádio intercetavam transmissões em inglês mencionando o *king battleship*, o *Yamato*. Mais tarde soube-se que eram os submarinos americanos *Threadfin* (SS-410) e *Hackleback* (SS-295), que detetaram a esquadra japonesa e transmitiam relatórios de posição. A tensão a bordo era extrema, mas a ordem foi de não atacar para não atrasar a missão.

Por volta das 12h30, ondas sucessivas de aviões americanos começaram o ataque decisivo. Estima-se que mais de 350 aeronaves da TF 58, incluindo bombardeiros de mergulho Helldiver, torpedeiros Avenger e caças Hellcat e Corsair, convergiram contra a formação japonesa. O cruzador *Yahagi* foi um dos primeiros alvos: atingido por torpedos, perdeu a propulsão e, sob intenso bombardeamento, adornou e afundou-se após resistir heroicamente. Os contratorpedeiros *Hamakaze*, *Isokaze* e *Kasumi* também não tiveram melhor sorte.

O gigantesco *Yamato*, não obstante a sua blindagem colossal, tornou-se o alvo principal. Apesar do seu intenso fogo antiaéreo, foi atingido repetidamente por bombas e torpedos que lhe abriram rasgos letais no casco. Pouco antes das 14h00, já inclinado perigosamente, recebeu impactos de torpedos a estibordo que se revelaram fatais. A água inundou vários compartimentos e o navio começou a adornar rapidamente. Às 14h23, uma última explosão, provavelmente nos paióis de munições, partiu o navio em dois, provocando o seu afundamento no Mar da China Oriental. Dos cerca de 3.300 homens da guarnição, apenas cerca de 280 sobreviveram.

A destruição do *Yamato* e da sua escolta marcou o fim da Marinha Imperial Japonesa como força combatente. A **Operação “Ten-Go”** não conseguiu aliviar a situação em Okinawa, mas tornou-se um dos episódios mais simbólicos da guerra no Pacífico: um ato de sacrifício desesperado, no qual o maior navio de guerra até então construído, partiu para a sua última missão sem esperança de regresso. Hoje, 80 anos depois, a memória do *Yamato*, lembra-nos a futilidade da guerra e a coragem de homens que navegaram conscientes do seu destino.



Piedade Vaz
CFR REF

Navy photo L42-09.06.05 from
the U.S. Navy Naval History
and Heritage Command



PANORAMA “ÁFRICA”

ALTERAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO OPERACIONAL DA MARINHA (1957-1961)

PARTE 1

O panorama “África”, entre 1957 e 1961, conduziu a uma profunda alteração na organização operacional da Marinha. Para enfrentar este novo desafio, já que não havia experiência na utilização de meios navais (lanchas de fiscalização, lanchas de desembarque e botes de borracha) para operar em águas interiores e no emprego da infantaria da Marinha, especialmente para uma guerra de guerrilha, a Marinha vai reorganizar-se com base nas experiências francesa e inglesa.

Desta forma, para responder às novas exigências, resultantes da ação de guerrilha conduzida pelos movimentos de libertação africanos, a Marinha sofreu algumas alterações orgânicas e operacionais:

- 1º – (1957) Criação dos novos Comandos Navais e Comandos de Defesa Marítima;
- 2º – (1957) Criação do Quadro de Oficiais da Reserva Naval;
- 3º – (1958) Reforma dos cursos tradicionais da Escola Naval;
- 4º – (1958) Aquisição de meios navais e criação das estruturas de apoio;
- 5º – (1960) Criação do Instituto Hidrográfico;
- 6º – (1960) Ampliação da Rede Radiotelegráfica da Armada;
- 7º – (1961) Recriação dos Fuzileiros na Armada.

OS COMANDOS NAVAIS E COMANDOS DE DEFESA MARÍTIMA

Foi através do Decreto-Lei nº 41.057 de 8 de abril de 1957 que se criaram em Angola e Moçambique os novos Comandos Navais e, também, os respetivos Comandos de Defesa Marítima. Mais tarde, pelo Decreto-Lei nº 41.990 de 3 de dezembro de 1958, foi também criado o Comando Naval de Cabo Verde e Guiné, bem como os respetivos Comandos de Defesa Marítima. Desta forma, a Armada concentrava em si funções militares e de autoridade marítima, ficando esses comandos dotados de autonomia com vista a uma maior eficácia e rapidez na execução das missões que lhes seriam atribuídas. As suas missões consistiam no controlo e fiscalização das costas, na criação de linhas de apoio tático e logístico do litoral, na ativação das vias fluviais dos diversos territórios e das suas áreas operacionais específica e, de uma forma mais geral, conter possíveis infiltrações de guerrilheiros e assegurar a realização de missões de natureza anfíbia.¹ Este decreto é mais um elemento que comprova que, já nos finais da década de cinquenta, Portugal tomava medidas mais recomendadas contra possíveis confrontos que se avizinhavam em África.

Prevendo-se um substancial aumento da necessidade de oficiais subalternos, foi criada, por Decreto-Lei nº 41.399, de 26 novembro de 1957, a Reserva Naval (RN) para a categoria de Oficiais, uma medida inovadora que conseguiu, com pleno êxito, colmatar a acentuada carência de oficiais subalternos oriundos da Escola Naval (EN). Este diploma definia claramente o âmbito do que seria a RN: seria constituída por “indivíduos que, frequentando ou tendo frequentado cursos das escolas superiores tecnicamente adequados aos serviços e especialidades da Armada, tenham nela prestado serviço militar e recebido, de acordo com as suas habilitações literárias, instrução que lhes permita servirem como oficiais, em caso de mobilização”.²

Depois, através da Portaria do Ministro da Marinha³ foram estabelecidas as condições do recrutamento e prestação de serviço dos reservistas da RN e, em agosto de 1958, a EN recebia o primeiro Curso Especial de Oficiais da Reserva Naval (CEORN) que, anos depois, alterou a sua designação para Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval (CFORN).

Até 1975, as missões da Marinha estendiam-se por um vasto espaço geográfico e o país confrontava-se com uma situação de guerra nos seus territórios da Guiné, Angola e Moçambique, bem como de especial vigilância em Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe. Por isso, para além da habitual presença em Macau e Timor, mais de natureza simbólica do que militar, a Marinha mantinha uma ativa participação nas operações militares, designadamente nas suas componentes operacionais e logísticas, já que os referidos territórios tinham uma importante e extensa fronteira marítima.

OS OFICIAIS DA RESERVA NAVAL

A carência de Oficiais aumentou substancialmente e foi na RN que a Marinha encontrou a solução que melhor se adequava às suas necessidades específicas. Os Oficiais da Reserva Naval estavam equiparados aos do Quadro Permanente no desempenho de cargos e missões de elevada responsabilidade militar, por vezes desconfortáveis, complexas e de elevado risco. Muitos deles como comandantes de Lanchas no distante Lago Niassa, na complexa teia fluvial dos rios da Guiné, nas correntes do rio Zaire e nas tormentosas monções do Canal de Moçambique. Outros, integrando os Destacamentos e Companhias de Fuzileiros, atuando nas mais adversas condições e suportando constantes flagelações e terríveis emboscadas nas matas e nos rios africanos.

Entre 1958 e 1974 a Marinha incorporou 1712 Oficiais da Reserva Naval. A sua elevada preparação técnica e académica traduziu-se num enriquecimento global da Marinha, com especial destaque para as áreas do ensino, da inves-



Juramento de Bandeira do primeiro Curso de Oficiais da Reserva Naval

tigação e da gestão, onde o seu contributo em termos de conhecimento e inovação foi relevante e justamente reconhecido.⁴

Até 1956, a entrada na EN era efetivada através da frequência e aprovação de cursos preparatórios militares ministrados nas Faculdades de Ciências das Universidades de Lisboa, Porto e Coimbra, cuja base de ingresso assentava na conclusão de todas as disciplinas, designadamente as Matemáticas Gerais, a Física Geral, a Geometria Descritiva e o Desenho Rigoroso, isto é, o 1º ano era realizado numa das três Faculdades de Ciências antes mencionadas e os restantes três anos do curso de natureza técnico-naval decorriam na EN.

O ENSINO NA MARINHA

Com a entrada de Portugal na NATO, o ensino na Marinha teria de ser modificado. Apesar de ir absorvendo, modestamente, o salto tecnológico que a NATO nos obrigava, era necessário iniciar um novo processo de aprendizagem que passaria por três fases bem distintas. Primeiro, era enviado para junto de outras Marinhas pertencentes à Aliança, uma geração de militares para contactar e aprender a lidar com os novos sistemas, de uma forma apressada. Depois uma outra geração de militares é enviada para o estrangeiro, especialmente para se especializarem e até mesmo frequentarem pós-graduações. Numa terceira fase, há uma nova geração que recebe os ensinamentos provenientes das duas gerações anteriores. Será uma nova realidade qualitativa para o salto tecnológico que estava a chegar e que em breve seria transmitido nas escolas.⁵

Face a estes ensinamentos dá-se a reforma no ensino na EN, em 1958, com a entrada em exercício do novo regulamento e tendo em vista a introdução de novas tecnologias de elevada importância estratégica, caso das Comunicações, que são apenas um exemplo, face às exigências da NATO atrás referidas. Assim, os cursos ministrados na EN passaram a ter maior abrangência, sendo a admissão feita por concurso logo após a conclusão do ensino secundário, passando o número de alunos graduados como cadetes, de cerca de doze para cerca de sessenta.

OS MEIOS NAVAIS DISPONÍVEIS

No início dos anos de 1960, a Marinha dispunha de 71 unidades, incluindo avisos de 1ª classe (2), avisos de 2ª classe (3), fragatas (7), contratorpedeiros (3), submersíveis (3), navios-patrolhas (14), draga-minas oceânicos (4), draga-minas costeiros (12), caça-minas (2), navios de apoio (1), navios destinados a missões especiais (4), navios hidrográficos (5), lanchas de fiscalização (10) e canhoneiras (1)⁶. Alguns destes navios, cedidos ou por financiamentos obtidos no quadro da participação portuguesa na NATO, estavam impedidos de serem utilizados fora do âmbito operacional da Aliança, portanto, não poderiam ser utilizados nas áreas ultramarinas portuguesas.

Já em 1958 o Comandante Saturnino Monteiro considerava que os nossos seis avisos estavam “velhos e cansados” e defendia a sua substituição por um tipo de navio que designou por *canhoneira*, “com mil a mil e quinhentas toneladas, cerca de oitenta metros de comprimento”, que deveriam estar preparadas para transportar um helicóptero e acrescentava que seriam necessárias oito unidades.⁷ Porém, como da ideia à sua concretização decorre muito tempo, só em 1970 foi incorporada no efetivo dos navios da Armada a corveta *João Coutinho*.

Os primeiros meios navais adquiridos para fazer face à situação de confronto que se desenhava, sobretudo depois da contestação antiportuguesa nas Nações Unidas, foram as lanchas da classe *Antares*, adquiridas na Inglaterra e que em 1959 passaram a servir na Índia portuguesa.⁸ Seguiu-se a encomenda das lanchas de fiscalização da classe *Bellatrix*, cujas três primeiras unidades foram deslocadas para Angola ainda no 3º trimestre do ano de 1961.

Em dezembro de 1960 também foi assinado “um contrato para a construção de duas fragatas da classe *Dealey* em Portugal”, sendo que “os encargos destas construções serão suportados em partes iguais pelos governos americano e português”.⁹ Porém, foram três e não duas as fragatas que vieram a ser construídas. Essas fragatas que eram especialmente concebidas para a luta antissubmarina, vieram a constituir a classe *Almirante Pereira da Silva*, que agrupou as fragatas *Almirante Pereira da Silva* (F 472) e *Almirante Gago Coutinho* (F 473), que foram construídas

nos estaleiros da Lisnave, enquanto a fragata *Almirante Magalhães Corrêa* (F 474), foi construída nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. A entrada ao serviço das fragatas da classe *Almirante Pereira da Silva* veio aumentar a capacidade oceânica da Marinha e permitir que se mantivesse um bom nível de empenhamento naval com os seus parceiros da NATO.

Em setembro de 1964 foram encomendados nos Estaleiros *Dubigeon-Normandie*, em Nantes, quatro submarinos da classe *Daphné*, que vieram a constituir a classe *Albacora* e a 4ª Esquadilha de Submarinos, que integrava os submarinos *Albacora* (S 163), *Barracuda* (S 164), *Cachalote* (S 165) e *Delfim* (S 166), que entraram ao serviço entre 1967 e 1969 e que apenas foram utilizadas em exercícios de âmbito NATO.

Ainda em relação à capacidade oceânica da Marinha e ao exercício das missões de soberania nos territórios ultramarinos, eram então asseguradas por avisos e fragatas envelhecidos e sem as condições de habitabilidade exigidas para as longas permanências em zonas de climas extremos. Assim, em 1964 foi contratada em França a construção de quatro fragatas da classe *Commandant Rivière*, que vieram a constituir a classe *Comandante João Belo*, respetivamente as fragatas *Comandante João Belo* (F 480), *Comandante Hermenegildo Capelo* (F 481), *Comandante Roberto Ivens* (F 482) e *Comandante Sacadura Cabral* (F 483).¹⁰

Porém, devido à necessidade de ajustar os meios navais às condições hidrográficas e operacionais dos territórios africanos, foi desenvolvido um vasto programa de construção de vários tipos de lanchas, sobretudo no Arsenal do Alfeite e nos Estaleiros Navais do Mondego. Em cerca de 15 anos, a Marinha de Guerra Portuguesa mandou construir

56 lanchas de fiscalização, 36 pequenas (classe *Bellatrix*, classe *Júpiter*, classe *Alvor*, classe *Albatroz* e outras) e 20 grandes (classe *Argos* e classe *Cacine*), destinadas a serem utilizadas nas colónias, embora algumas delas já não tenham chegado a prestar serviço durante a guerra colonial. No total, foram construídas entre 1961 e 1976, 97 lanchas, das quais 26 LDP, 65 LDM e 6 LDG. A maioria destas unidades navais foram agrupadas em esquadrilhas, designadamente na Esquadilha de Lanchas da Guiné, na Esquadilha de Lanchas do Zaire e na Esquadilha de Lanchas do Lago Niassa, mas algumas dessas unidades navais também estiveram atribuídas a alguns Comandos da Defesa Marítima.¹¹

Para além das fragatas, dos avisos e corvetas, a Marinha foi servida por navios-patrolhas, lanchas de fiscalização e lanchas de desembarque, verificando-se que nos três teatros de operações africanos, não perdeu qualquer unidade naval em combate ou por acidente, nem há qualquer registo de não ter cumprido as suas missões, apesar de ter tido uma ativa presença nas águas costeiras e nas bacias hidrográficas.

Simultaneamente, foi estudado um plano de modernização faseado de novas construções, bem como a aquisição de navios adaptados ao Ultramar e, ainda, outros que permitissem manter a participação nas atividades da NATO, para o que foi constituída a Direção das Construções Navais onde convergiram as capacidades dos engenheiros construtores navais da Marinha.

O êxito da ação da Marinha assentou no projeto e construção de meios navais de características e em número adequados (muitos desses meios foram projetados e construídos em Portugal), nomeadamente nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, no Arsenal do Alfeite e nos Estaleiros Navais do Mondego, na Figueira da Foz.

Foto CTEN M REF Adelino Rodrigues da Costa



A LFG Sagitário a chegar a Ganturú



A LFP Regulus a caminho do lago Niassa



Lancha de desembarque média (LDM)

NAVIOS DA ARMADA PORTUGUESA EM FINAIS DE 1960 E NO INÍCIO DE 1974

TIPO	FINAIS DE 1960	FINAIS DE 1973
Avisos de 1ª e 2ª Classes	5	.
Contratorpedeiros, fragatas e corvetas	10	14
Submarinos	3	4
Navios-patrolhas	14	17
Draga-minas oceânicos e costeiros	16	15
Lanchas de Fiscalização Grandes e Pequenas	10	30
Lanchas de Desembarque Grandes, Médias e Pequenas	.	61
Navios Hidrográficos	5	5
Navios diversos	8	9
TOTAIS	71	164

Fonte: Listas da Armada referidas a 31 de dezembro de 1960 e de 1973.

Evolução do número de navios da Armada Portuguesa entre 1961 e 1974. Em termos globais, a Esquadra passou de 71 para 164 unidades. Dados obtidos na Lista da Armada, que anualmente era editada pelo Ministério da Marinha.

Assim surgiram as lanchas de fiscalização grandes (LFG) da classe *Argos*, as lanchas de desembarque grandes (LDG) da classe *Alfange*, outras lanchas de fiscalização pequena (LFP) e muitas dezenas de lanchas de desembarque médias e pequenas (LDM e LDP).

Mais tarde, surgiram os navios-patrolha da classe *Cacine* e as corvetas da classe *João Coutinho* que motivaram o mais ambicioso plano da Armada para este período e marcavam uma inovação neste campo. Pretendia-se que fossem aptos para missões de apoio à navegação costeira e que pudessem ser polivalentes para diversos cenários. O projeto português foi elaborado e coordenado pelo construtor naval, CMG Rogério d'Oliveira.¹² As corvetas *João Coutinho* (F 475), *Jacinto Cândido* (F 476) e *General Pereira d'Eça* (F 477), foram construídas em Hamburgo nos estaleiros *Blohm & Voss AG* e foram entregues entre março e outubro de 1970. As corvetas *Augusto de Castilho* (F 484), *Honório Barreto* (F 485) e *António Enes* (F 471) foram construídas nos estaleiros da *Empresa Nacional Bazan de Construcciones Navales Militares*, as duas primeiras em Cartagena e a terceira em Cádiz, tendo sido entregues entre novembro de 1970 e junho de 1971.

No que diz respeito às lanchas de fiscalização e de desembarque foram praticamente todas fabricadas em Portugal a partir de planos preparados pela Direção de Construções Navais ou, em casos excecionais, pela utilização sob licença de planos estrangeiros.

As indicações sobre a quantidade de navios e embarcações utilizadas na guerra são díspares, mas é possível criar o seguinte padrão: 4 fragatas da classe *Comandante João Belo*; 6 corvetas da classe *João Coutinho*; 10 lanchas de fiscalização grandes (LFG) da classe *Argos*; 10 navios-patrolha da classe *Cacine*; 23 lanchas de fiscalização pequenas de diferentes classes; 6 lanchas de desembarque grandes (LDG); 52 lanchas de desembarque médias (LDM) e 22 lanchas de desembarque pequenas (LDP).

A gestão operacional destas unidades era assegurada pelos Comandos Navais e Comandos da Defesa Marítima e, em especial, pelas Esquadrilhas de Lanchas da Guiné, do Zaire e do Lago Niassa. Outra vertente operacional relevante foi a criação de unidades de mergulhadores sapadores, assim como a criação de Serviços de Assistência Oficial (SAO) em várias localizações, providos de meios oficiais e de planos inclinados para limpeza e reparação dos navios.



José Manuel dos Santos Maia
SMOR E

Notas

¹ TELO, António José – A prioridade a África (1959-1974), *Nova História Militar de Portugal*, Vol. 4, p. 478.

² Decreto-Lei nº 41.399 de 26 novembro de 1957, Artigo 1º, Capítulo I.

³ Portaria nº 16.714, de 27 de maio de 1958.

⁴ COSTA, Adelino Rodrigues da, e MACHADO, Manuel Pinto – O Anuário da Reserva Naval 1958-1975, p.11.

⁵ PAULO, Jorge Silva – A Marinha no século XX (II parte), *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXIV, p. 293.

⁶ Lista da Armada referida a 31 de dezembro de 1960.

⁷ MONTEIRO, Armando da Silva Saturnino – Canhoneiras para o Ultramar, *Anais do Clube Militar Naval*, pp. 491-495.

⁸ Uma destas lanchas, o NRP *Vega* então comandado pelo 2º Tenente Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo, veio a ser afundada em combate no dia 18 de dezembro de 1961 nas águas de Diu.

⁹ CRESPO, Manuel Pereira – Fragatas da classe *Dealey*, *Anais do Clube Militar Naval*, p. 112.

¹⁰ Crónica de Marinha. Lançamento à água do escoltador *Comandante João Belo*.

¹¹ COSTA, Adelino Rodrigues da – As guerras do fim do Império (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa. Viagens e Operações Navais (1824-1974)*, p. 289.

¹² COSTA, Adelino Rodrigues da – As guerras do fim do Império (1961-1974), *História da Marinha Portuguesa. Viagens e Operações Navais (1824-1974)*, pp. 295-296.

NRP SAGRES

CINQUENTENÁRIO

DE UMA VIAGEM LENDÁRIA

Gentes,
Monumentos
e **Acontecimentos**

11

O NRP Sagres celebra no corrente ano o cinquentenário de uma viagem que, desde cedo, se tornaria lendária. Numa época politicamente muito conturbada e particularmente delicada no dealbar da nossa democracia, aquela viagem incluiu a primeira visita de um Navio (de Estado) da República Portuguesa (NRP) ao setentrional porto de Leníngrado. Permitiu, dessa forma, que os respetivos marinheiros e cadetes vislumbassem, melhor e in loco, a opção política que ainda se encontrava em cima da mesa relativamente ao futuro de Portugal. Desta feita, o NRP Sagres foi o único navio da Marinha Portuguesa a visitar um porto na antiga União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), ascendendo ao restritíssimo clube de navios circundados por uma aura de distinção histórica.

Esta lendária viagem do NRP Sagres teve início no dia 14 de julho de 1975, em pleno “Verão Quente” do denominado PREC (Processo Revolucionário Em Curso), pese o facto de aquela mesma data se encontrar muito particularmente associada à Revolução Francesa, que teve lugar no último quartel do século XVIII e ditou grandes transformações políticas e sociais à escala global.

Nesta viagem seguiam embarcados 25 cadetes do 1º ano da Escola Naval, Curso *Gonçalo Velho*, cumprindo a respetiva viagem de instrução. Eram acompanhados por três oficiais da Escola Naval: Diretor de Instrução, CTEN Medeiros Ferreira; Comandante de Companhia, 1TEN Caldeira dos

Santos; e Instrutor de Educação Física, 1TEN Ferreira Martins. Ainda ao largo de Cascais seria efetuada compensação das agulhas magnéticas, antes do navio soltar rumo para Ponta Delgada (20-24 de julho). Foi o único porto nacional visitado nesta viagem, sentindo-se que a população local ainda mantinha uma certa animosidade decorrente da recente visita de uma fragata da classe *João Belo*, à época os navios coqueluche da Marinha Portuguesa.

Seguir-se-iam, depois, os portos de Brest (5-10 de agosto) e Amesterdão (15-20 de agosto), o segundo marcado pela estreia da *Sail Amsterdam*, assinalando os 700 anos da fundação da cidade. A bordo do late *Real De Groene Draaek*, a princesa Beatriz passou em revista os veleiros atracados com as respetivas guarnições estendidas nas vergas. Posteriormente, o NRP Sagres participaria na *Sail Amsterdam* nos anos de 1990, 1995, 2005, 2015 e 2025.

Na capital inglesa (23-30 de agosto) decorria o *London Boat Show*, tendo o navio ficado amarrado à boia, a jusante da *Tower Bridge* e de braço-dado com o navio-irmão soviético *Tovarisch* (Camarada). Como que antecipando a tão aguardada visita ao porto seguinte – Leníngrado (1924-1991) – que os ventos da *perestroika* iriam rebatizar de São Petersburgo, corrigindo aquela entorse da história. Neste primeiro contacto, constatou-se de imediato «que o horário de trabalho a bordo do *Tovarisch* era bem mais longo e duro do que na *Sagres*, sem que a apresentação do nosso navio ficasse atrás».



Arquivo CFR António Gonçalves

Descido o Tamisa e atravessado o Mar do Norte, a navegação prosseguiu através do Canal de Kiel, com escala técnica em Brunsbüttel para acachapar mastaréus, requisito introduzido de origem nos planos de construção dos navios-escolas da classe *Gorch Fock* para prática daquele canal, visando a ligação direta entre o Mar do Norte e o Mar Báltico e obviando a passagem pelas águas potencialmente hostis do Skagerrak, que apartam a Dinamarca da Suécia e da Noruega.

A concluir uma navegação tranquila pelo golfo da Finlândia, o NRP *Sagres* atracava em Leningrado no dia 9 de setembro, para uma visita de seis dias e com um programa muito preenchido. Importa aqui sublinhar que o planeamento inicial da viagem não incluía o porto de Leningrado, do qual só posteriormente seria dado conhecimento aos cadetes.

«Encontrava-me com outro camarada a observar a pista de dança, perto de nós duas praças e um cadete convidam umas miúdas para dançar. No regresso vão para a mesa delas e pouco depois são interpelados por um indivíduo que se identificou como sendo da “polícia criminal” e os aconselhou a deixar as garotas e a irem-se embora porque já era tarde [...] A uniformidade de tipo de vestuário, de transportes particulares, de aspecto dos prédios, a ausência de vivendas e luxos obrigam-nos a meditar no nivelamento das classes; por outro lado os privilégios que os oficiais das forças armadas têm e a distância a que se colocam das praças levam-nos a repensar este tipo de sociedade.»

1º Tenente Figueiredo Robles

De acordo com o Comandante do navio, CMG Fernando Miranda Gomes (1923-2023), «a estadia em Leningrado era curiosa e nervosamente esperada pelos elementos da guarnição mais imbuídos da situação que se vivia em Portugal [...] Mas o desencanto começara logo em Londres ao colocarem-nos, de braço-dado, com o navio soviético “Tovarich” [...] muitas praças diziam que era preciso que o nosso Governo mandasse muitos militares à URSS para que eles vissem que “aquilo” não nos servia!».



O Comandante Miranda Gomes com guarnição e cadetes numa das visitas

Durante a estadia foram oferecidas duas refeições pelo Comandante Naval do Continente, CMG Vasco da Costa Santos (1920-2019), uma em terra e outra a bordo, que aí se deslocara propositadamente para o efeito. O momento alto

seria, no entanto, a visita ao Cemitério Memorial Piskaryovskoye, onde jazem os cerca de 400 mil mortos decorrentes do cerco a Leningrado (1941-1944), que o Comandante Miranda Gomes homenageou com uma coroa de flores, assinando o *Livro de Honra*.

«Dos locais por onde passámos há pormenores que se refletem nos nossos olhos. [...] De tudo o que vi e o pouco que convivi introduziu-me uma ideia completamente diferente daquela que trazia. Felizmente para melhor. Foi uma estadia proveitosa em todos os aspectos.»

1º Sargento CM Mário



Da direita para a esquerda os cadetes Peres Galvão, Pires da Cunha, Silva Duarte, Senhora, Aspirante Lopes de Medonça e uma praça.

VISITA A LENINGRADO PROGRAMA

9 SETEMBRO	15h30 - 16h50 – Retribuição das visitas de cumprimentos do Comandante 14h00 - 17h00 – Visita à cidade em autocarro
10 SETEMBRO	10h30 – Visita ao Museu Ermitage 14h15 – Deposição de coroa de flores no cemitério Piskaryovskoye 16h50 – Desafio de futebol
11 SETEMBRO	10h30 – Visita ao Museu Central Marítimo Militar e ao cruzador <i>Aurora</i> 13h45 – Visita a Petrodvoretz 18h45 – Encontro de amizade com elementos da Armada Soviética 19h00 – Receção oficial a bordo
12 SETEMBRO	9h45 – Visita à Escola Superior Militar Marítima 10h45 – Visita ao Museu de História de Leningrado 14h10 – Visita ao Museu Russo 14h30 – Visita à firma industrial Sverdlov e encontro com a juventude da empresa 18h50 – Receção na Base Naval de Leningrado
13 SETEMBRO	8h30 – Visita à empresa agrícola Soyhoz Dietskossiels Kiy 14h00 – Visita à filial do Museu Central de Lenine 14h30 - 17h00 – Visitas a bordo 19h00 – Espetáculo
14 SETEMBRO	10h30 – Visita ao Museu da Grande Revolução Socialista de Outubro

NOTAS:

1. Toda a guarnição, excluindo oficiais, terá de, em terra, andar fardado.
2. Todas as licenças, excluindo os oficiais, têm de regressar a bordo até às 24h00.
3. Os transportes coletivos, excluindo os táxis, são grátis para quem andar fardado.

Na opinião do Vice-almirante Henrique da Silva Horta (1920-2012), que havia sido o primeiro comandante do navio (1962-1965), «a visita a Leningrado foi, sem dúvida uma das mais interessantes feitas pela Sagres. Pela novidade, em primeiro lugar. No presente século [XX] nenhum navio de guerra português tinha tocado em portos russos e havia em relação à URSS a curiosidade ávida que existe em relação àquilo de que nada sabemos, e mais, àquilo de que nada nos deixam saber. Com o 25 de Abril, as portas abriram-se, mas a curiosidade continuava. Curiosidade a que se misturava, na grande maioria dos casos, se não uma admiração apaixonada, pelo menos uma certa simpatia. Na guarnição da Sagres não iria naquele ano quase ninguém com preconceitos contra a URSS e o seu regime». Não obstante, as elevadas expectativas relativamente às «*amplas liberdades na União Soviética*» iriam regressar a Lisboa muito defraudadas, pelo menos para a grande maioria dos seus mais indefetíveis defensores que efetuaram a viagem no NRP Sagres. Neste período particularmente conturbado da nossa história recente, alguma imprensa nacional acabaria mesmo por escrever que «o Comandante Miranda Gomes tinha saído de Lisboa com 80 comunistas a bordo, mas destes só haviam regressado dois». Face à experiência recolhida no contacto com a “nova” realidade, os demais haviam alterado a sua inclinação política.

«Durante a estadia em Leningrado vários episódios presenciei. Uns agradáveis outros não. [...] Refiro-me à apertada vigilância que a polícia política KGB move, não só a nacionais como estrangeiros. Para mim é desgostoso aproximar-se um senhor à paisana, identificar-se e pedir para evitar o contacto com gente jovem. [...] Fiquei chocado ao saber a repressão que as Forças policiais imprimem na juventude.»

1º Sargento H Gil

Durante a estadia em Leningrado seria proporcionada ida a Moscovo a uma delegação do navio, composta por dois oficiais e dois cadetes – José de Almeida Pico e Joaquim Carmo Matias – além de dois sargentos e duas praças. Saíram de manhã bem cedo num avião bimotor, tendo regressado a Leningrado já noite dentro. Nesta deslocação, de apenas um dia, viram o filme *O Couraçado Potemkine* (1925), obra-prima de Sergei Eisenstein (1898-1948), tendo igualmente visitado a Praça Vermelha, o Mausoléu de Lenine e o Museu dos Cosmonautas, terminando com o espetáculo do Circo Moscovo.

No seu testemunho sobre a viagem, o Comandante Medeiros Ferreira confidenciaria que «*dos reduzidos contactos com o povo soviético ficou-nos a melhor das impressões; ter-se-iam conseguido certamente contactos mais íntimos, não fossem as dificuldades surgidas no seu acesso a bordo*». Com efeito, a receção oficial a bordo seria a «*única em toda a viagem em que não esteve presente o elemento feminino*».

«Iniciando o verso quero frizar que o que mais me desagradou na cidade de LENINGRADO ao chegar a este porto foi portanto o rigor que oportunamente me saltou à vista como as pessoas eram privadas duma liberdade controlada. Pois seguiram-se as visitas ao barco continuando assim o controlo a pessoas visitantes ao navio feito por FORÇAS ARMADAS, de tal controlo resultou que depois de certa hora umas raparigas que visitaram a BARCA até mais tarde foi-lhe atribuído o prémio à saída do navio com uma boleia na ramona policial. [...] Quanto a política as pessoas não podem falar abertamente sentem-se oprimidas. São as forças armadas que controlam a situação neste país, para isso têm mais regalias em relação aos civis. Como pessoa humana não posso tolerar estes abusos.»

Cabo Manobra nº 6069

Na sua edição de 22 de novembro de 1975, o jornal *Expresso* publicava um artigo dedicado a esta viagem, intitulado *Leningrado (e a União Soviética) vistas por marinheiros portugueses*, tendo por base excertos da edição do jornal de bordo *A Barca*, do qual seleccionámos as transcrições intercaladas neste artigo. Face à realidade constatada, cadetes e guarnição partilhavam da firme convicção de estarem em Leningrado a “ensinar democracia”.

«De certa maneira muita gente mudou a sua opinião acerca desse país, uns que o julgavam um mar de justiça, de bem-estar social, de alegria, trabalho, sem podridão, enfim tudo aquilo que um país socialista com 58 anos de revolução deve ter. Outros ficaram surpreendidos, porque afinal o povo russo é um povo pacífico, agradável, que gosta de falar, embora seja triste que tenha medo sobretudo da polícia. [...] Desagradou-me imenso ainda em relação à polícia e isso fez-me lembrar meu país que eles achavam ser o monopólio da violência de pertencer à burguesia, e a classe operária»



ria esteja desarmada face à ofensiva da polícia política pregando-lhe teorias pacifista e humanistas. [...] Agradou-me sem dúvida os contactos que tive com a população de Leningrado e saber que nem tudo são flores, para o regime vigente. Isto é, nem tudo anda tão bem como se diz, pois há imensa gente descontente com o regime. [...] Agradou-me imenso o modo como todos os camaradas se comportavam na URSS dando mais uma vez mostras e até exemplos aos militares russos de que estamos perfeitamente consciencializados e compenetrados dos nossos deveres e das nossas obrigações, não necessitando para o efeito de policiamento. [...] e agora no que diz respeito os revisionistas da União Soviética procuram por todos os meios absorver o nosso país na sua esfera de influências agudizando ainda mais a nossa situação económica [...] Portanto quando nós vemos indivíduos afirmar que a submissão de Portugal ao imperialismo soviético é fatal, que não há escolha, que não há qualquer hipótese de abandonar o sistema imperialista, isso traduz-se numa situação profunda de subordinação económica, política, ideológica e cultural que tem raízes numa evolução económica que está à beira do capitalista.»

Cadete Silva Ribeiro

Na penúltima tirada o navio experimentaria vento muito forte de sudoeste (força 9/10), tendo, em razão disso, chegado com dois dias de atraso ao Havre (28 de setembro a 1 de outubro). No Canal da Mancha, onde a corrente de maré se faz sentir de forma particularmente intensa, nalguns dos quartos a distância de avanço foi nula. Por gentileza da Marinha Francesa, que durante a estadia colocou um autocarro à disposição do navio, grande parte da guarnição e cadetes teve oportunidade de visitar Paris.

«Após ter totalizado cerca de 1300 horas de navegação e percorrendo cerca de 8000 milhas a nossa «Sagres» regressou finalmente a Lisboa em 6 de Outubro depois de lhe haverem sido feitas elogiosas referências em todos os portos, constituindo verdadeira embaixada do nosso Povo no contacto com os outros Povos visitados, as outras Marinhas e até no confronto com os outros veleiros».

A concluir, não poderíamos deixar de aludir ao sinistro desaparecimento do *Relatório do Comandante do NRP Sagres* sobre esta viagem, facto que consideramos estar relacionado com a forte clivagem política e ideológica que à época dividia a sociedade portuguesa. Só assim se percebe que, de todas as viagens de instrução realizadas desde 1962, este seja o único *Relatório* desaparecido. Não só do arquivo do navio, que se encontra na camarinha do Comandante, como também as cópias enviadas para o Estado-Maior da Armada, para o Comando Naval e para a Escola Naval. Apenas à luz deste quadro é possível entender tal ação, deliberadamente premeditada e cirúrgica. Com ela, foi-nos obliterada uma parte da nossa história de marinheiros e ficámos mais pobres.

Com génese anterior ao segundo conflito mundial, com uma história que se confunde com a Lenda, com a missão de navio-escola sob três bandeiras distintas – Alemanha, Brasil e Portugal – e à beira de completar 90 aniversários, quase tudo o que reporta ao NRP *Sagres* ronda o superlativo, constituindo enorme motivo de orgulho para as suas guarnições, para a Marinha Portuguesa e para Portugal.



Arquivo CALM Luís Picciochi

CADETES QUE EFETUARAM A VIAGEM

João Manuel Bronze Candeias	EMQ
Mário José de Magalhães Macedo	EMQ
António Carlos Vieira Rocha Carrilho	M
Luís Manuel da Cunha de Sousa Machado	M
Manuel Filipe Pedrosa de Barros	M
Daniel Filipe Silva Duarte	AN
José Pedro Rodrigues de Almeida Pico	M
Fernando Manuel de Macedo Pires da Cunha	M
Luís Miguel Valente Dias Guerreiro	EMQ
José Eduardo Goulão Marques	EMQ
António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro	M
Henrique Manuel de Sousa Estrela Martins	M
Marcelo Leal Pamplona	M
António Jacinto Correia Graça	AN
Luís Miguel de Matos Cortes Picciochi	M
Luís Filipe Correia Andrade	M
Carlos Augusto Castro Garcia	M
António Maria Mendes Calado	M
Fernando Nuno Claro Fidalgo de Oliveira	M
César Augusto Nogueira da Fonseca	M
Carlos Fernando Heitor Cardoso	M
Vasco Falcão Peres Galvão	M
Francisco Emílio Neves da Piedade Vaz	M
Joaquim Carmo Matias	M
António Victor Duarte Domingues	M



António Manuel Gonçalves

CFR

Antigo Comandante do NRP *Sagres* (2015-2017)

Agradecimentos: Ao CALM Luís Cortes Picciochi e ao CFR José de Almeida Pico, pela informação disponibilizada e apoio prestado.

Nota: Fotos Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Coleção Particular Emiliano Manuel Faria Pereira.

100 ANOS DA CHEGADA DA MARINHA A VILA FRANCA DE XIRA

A presença da Marinha em Vila Franca de Xira teve início em 28 de setembro de 1925, quando, na Quinta das Torres – convenientemente localizada junto ao rio, entre a via férrea e a Estrada Nacional nº 10, a meio caminho entre Vila Franca e Alhandra e adquirida pela Marinha no ano anterior –, se veio instalar a base da designada Flotilha Ligeira, que agrupava os torpedeiros e contratorpedeiros ligeiros da Armada.

Esta deslocalização terá sido concebida pelo então Ministro da Marinha, CFR Fernando Augusto Pereira da Silva (1871-1943), por forma a afastar da Capital as grandes concentrações de marinheiros e, assim, prevenir revoltas ou perturbações políticas semelhantes àquelas em que a Marinha fora protagonista ou tivera, pelo menos, participação ativa. Terá havido, ainda, a intenção, por parte dos altos comandos, de diversificar a presença da Marinha noutras localidades ribeirinhas para além de Lisboa, o que, sem dúvida, teria vantagens em termos de divulgação e, sobretudo, de aumento do universo de recrutamento. É, por fim, de referir o facto de esta instalação ter aproveitado a abertura da Delegação Marítima de Vila Franca de Xira, com a qual partilhou infraestruturas e serviços.

A base para a Flotilha Ligeira foi inaugurada com grande pompa. Na cerimónia de inauguração, fundeou, ao largo da Quinta das Torres, o cruzador *Carvalho Araújo* – tendo embarcado o Ministro da Marinha, em representação do Presidente da República –, acompanhado pelos contratorpedeiros *Douro*, *Guadiana*, *Tâmega* e *Vouga* e pelos torpedeiros *Mondego*, *Sado*, *Ave*, *Lis* e *Tejo*. As festividades incluíram, ainda, uma receção na Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e três concertos, um dos quais pela Banda de Marinheiros no centro da vila.

A chamada “esquadra da lezíria” viria a ser desativada a 23 de maio de 1928. Os motivos invocados decorriam do facto de a maior parte dos navios da Flotilha estar a necessitar de grandes reparações – só possíveis no Arsenal de Marinha, 17 milhas a jusante –, assim como das dificuldades em equipar as instalações em terra com as adequadas infraestruturas para alojamentos, depósitos e oficinas.

Apesar da desativação da respetiva base, os contratorpedeiros remanescentes mantiveram em Vila Franca de Xira um fundeadouro provisório, ficando as instalações em terra entregues à Delegação Marítima.

As instalações seriam reativadas em 1934, com a criação da Escola de Mecânicos (tendo anexa a Escola de Alunos Marinheiros). Com a progressiva autonomização dos cursos ali ministrados, esta escola daria lugar, em 1961, ao Grupo nº 1 de Escolas da Armada (G1EA). Em 2004, com a criação da Escola de Tecnologias Navais (ETNA), o G1EA é desativado, passando a polo de formação da nova escola de formação técnica. Após a transferência das suas valências remanescentes para o Alfeite, o Pólo de Vila Franca de Xira seria encerrado a 1 de setembro de 2009.

Após o encerramento do parque escolar ali existente, caberia à delegação Marítima – desde 1976 em novas instalações, no Jardim Constantino Palha – garantir a presença da Marinha em terras vila-franquenses.



Jorge Moreira Silva
CMG M



Delegação Marítima de Vila Franca de Xira

Base de Apoio Flotilha Ligeira, G1EA (1925)



VIGIA DA HISTÓRIA ~ 148

JUSTIÇA NAVAL

O que hoje se vem divulgar procura, por um lado, acrescentar algumas poucas informações ao que o Comandante Saturnino Monteiro descreve no seu notável trabalho “Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa”, acerca do combate travado pelo bergantim português *Minerva* e, por outro, anotar a celeridade com que a justiça actuava naqueles tempos, aparentemente de forma tão diversa do que hoje em dia sucede, mesmo quando se encontram em julgamento pessoas de alguma notoriedade e importância.

No dia 13 de Junho de 1800, no decurso da escolta da frota anual do Pará (1), o bergantim *Minerva*, sob o comando do 1º Tenente Luís da Cunha Moreira, entrou em combate com uma fragata francesa, de porte e armamento bem superiores aos do navio português.

O combate, cuja análise se encontra feita na obra referida e que o Comandante Saturnino Monteiro considera como tendo sido “um dos mais gloriosos da História da nossa Marinha durante o período da Dinastia de Bragança”, prolongou-se pelo espaço de 3 horas, tendo dele resultado a perda do *Minerva*, que se veio a afundar, e cuja guarnição teve cerca de 50% de baixas, sacrifício esse que, no entanto, possibilitou a fuga dos navios que seguiam escoltados os quais, na sua grande maioria, teriam tido o destino de outros dois que já haviam sido apresados pelos franceses.

Integrava a escolta um outro bergantim, o *Espadarte*, de que era Comandante o Capitão-Tenente Nicolau Wolf, um dos muitos oficiais ingleses contratados para servir na Armada Portuguesa, por, alegadamente, terem maior experiência de combate do que os oficiais portugueses. De acordo com o relato feito, poucos dias depois, por Nicolau Wolf, o *Espadarte* teria combatido os franceses durante mais tempo que o *Minerva* e, inclusive, havia estado muito mais tempo debaixo de fogo da artilharia dos franceses, isto apesar de não ter tido, ou pelo menos tal não ser referido, quaisquer baixas havidas no combate.

Poucos meses depois do sucedido Luís da Cunha Moreira foi julgado em Conselho de Guerra tendo a sua acção em combate sido considerada como valorosa e merecedora de recompensa, o que, na verdade veio a acontecer, sendo ele promovido a Capitão-de-Fragata, e sendo igualmente promovidos, a diversos postos, os restantes tripulantes sobreviventes.

No que se refere a Nicolau Wolf também ele foi submetido a Conselho de Guerra, sendo a sentença proferida, em meados de Outubro desse mesmo ano, de sentido totalmente diverso, pois foi punido com baixa do serviço e degredo, por toda a vida, em Angola, em virtude de:

“... ignorância que mostrou e a fraqueza que teve no combate com a fragata francesa que apresara dois navios do seu comboio”.



Gravura Bergantim Espanhol | N.º de inventário: MM.16400 | Museu de Marinha

Muito provavelmente por se tratar de um súbdito inglês, Wolf teve a pena de degredo em Angola, comutada pela de expulsão do Reino e dos seus Domínios.



Cmdt E. Gomes

(1) As frotas anuais para o Brasil eram então escoltadas por navios da Armada Real, tanto à ida como no regresso, incluindo, por vezes, navios para outros destinos.

Fontes: Arquivo Histórico Ultramarino Maços do reino cx. 17 – A pasta 21 *Gazeta de Lisboa*, Janeiro de 1801

N.R. O autor não adota o novo acordo ortográfico



LEITURA EM DIA

GRUPO DE REFLEXÃO ESTRATÉGICA INDEPENDENTE LANÇAMENTO DE LIVRO

O lançamento de mais um livro do Grupo de Reflexão Estratégica Independente (GREI), "Um Seminário – Desafios para a Segurança e Defesa Nacional – Uma Reflexão", em fevereiro deste ano, na Sede da União das Cidades Capitais de Língua Portuguesa (UCCLA), pretende relatar, para memória futura, o que se passou, disse e concluiu, no último Seminário realizado pelo GREI em 11 de abril de 2023.

A primeira intervenção coube ao General José Luís Pinto Ramalho, Presidente da Direção do GREI, que começou por relatar dez anos de atividade, donde emergem quatro livros, vários Seminários e dezenas de debates, com personalidades de reconhecido interesse e mérito da nossa sociedade. Caracterizou os atuais conflitos na Ucrânia e Médio Oriente e, relativamente ao choque da Conferência de Munique provocado nos líderes europeus, afirmou *o que também é surpreendente é que os líderes e antigos responsáveis políticos europeus, mostrem agora um misto de surpresa e indignação pela insuficiência europeia, em matéria de defesa, como se não fossem responsáveis pela mesma, apesar dos continuados alertas das Chefias Militares, e também pelo GREI, nos últimos dez anos, relativamente às carências de pessoal, sistemas de armas, modernização e inovação, e indispensáveis reservas de guerra.* Referiu a existência de uma perceção de insegurança europeia, face às dúvidas do empenhamento do tradicional aliado transatlântico, e às insuficiências em matéria de defesa europeia, acrescentando, *se os Europeus querem mudar esta perceção, e alterar esta situação, têm desde já e, sem perdas de tempo desnecessárias, de se preparar, do ponto vista moral, da determinação e dos recursos materiais, reforçando a dissuasão e demonstrando, objetivamente que uma potencial agressão não compensará, nem terá êxito, por quem a tentar.*

O segundo orador foi o Professor José Pacheco Pereira, apresentador do livro que, ao seu jeito, deu uma pequena lição de história, explicando a instabilidade da Europa Central, que não se curou de antigos problemas, e segundo as suas palavras *estavam debaixo do tapete desde a II Guerra Mundial*, e que de certa forma explicam o conflito da Ucrânia e outros. Acrescentou que esse tapete começou a ruir nos anos 80/90, dando origem a conflitos nos Balcãs, Cáucaso e Roménia, entre vários, e com graves problemas no reconhecimento internacional das

fronteiras. Referindo-se ao livro do GREI afirmou, *este livro aponta na necessidade de uma discussão estratégica com reflexos imediatos no financiamento das Forças Armadas, na sua reconfiguração, o papel que Portugal deve ter num conflito internacional, sendo o da Marinha particularmente relevante, pois provavelmente num conflito deste género, com o agravamento internacional, o papel que Portugal poderá ter é em grande parte no mar, no controlo das rotas marítimas.* Relembrou várias décadas de dureza europeia que não quis ver o que estava à frente dos olhos, aconselhando a necessidade de um novo Seminário, terminou, referindo *preparem-se para uma realidade mais negra e complicada, para apertar o poder político que é necessário gastar dinheiro nas Forças Armadas, e isso tem que ser claro, tem que ser institucional.*

Por último falou o Almirante Fernando José Melo Gomes, Presidente da Mesa da Assembleia Geral do GREI, que alertou para o agravamento da situação estratégica e do ambiente internacional, e a possibilidade de uma confrontação global, acrescentando, *é incontornável a necessidade de considerar as implicações do quadro de crise e da conflitualidade vigente e, dedicar agora uma especial atenção às Forças Armadas por forma a que possam assegurar, com a maior brevidade, a sua adaptação aos tempos atuais, reconhecendo que têm que ser suficientemente robustas para cumprirem as funções de soberania expressas na Constituição, designadamente a defesa integrada do*

território nacional, os nossos interesses no Mar e no Ar, e a satisfação dos compromissos internacionais que assumimos. Caracterizou o atual quadro internacional de crise e conflito, dizendo, *Reconhecemos que o País terá muitas carências e, que cabe ao poder político estabelecer prioridades, mas também reconhecemos que temos o dever de exprimir à sociedade civil a opinião de quem, coletivamente, é detentor de um conhecimento ímpar das matérias em causa. Reconhecemos, também, que existirá hoje, uma muito tímida melhoria na planeada afetação de recursos necessários, mas temos que dizer que os tempos são de urgência e, que nas Forças Armadas não há lugar a improvisações.*



Abel Melo e Sousa
CFR REF



RENOVADAS HISTÓRIAS DA BOTICA ~ 86 FALHARAM O CORAÇÃO...

"Since death is very still, keep moving..."

In "Kill as Few Patients as Possible", Oscar London,
Médico Americano

Para um médico – pelo menos para alguns médicos – a vida está cheia de perplexidade. Um dia, num exame oral com audiência na Faculdade de Medicina de Lisboa, era eu aluno, um famoso e respeitado Professor de Psiquiatria perguntou ao aluno que prestava provas públicas qual era a definição de "perplexidade"? Houve um silêncio na sala, pois acredito que a resposta não estaria na leitura simples da sebenta, contudo o aluno, cujo nome me escapou na bruma do tempo, respondeu sem hesitação:

– Perplexidade Sr. Professor, é quando perdemos alguém de que gostamos, é quando perdemos na vida lugares a que acreditamos ter direito. Perplexidade, Sr. Professor, é quando não conseguimos assumir o papel que, admitimos em silêncio, deveríamos assumir na vida. Perplexidade, afirmo com certeza Sr. Professor, é não ser...

O silêncio na sala, mudou de tom (sabe certamente o leitor atento que até o silêncio público tem nuances), num

esbugalhar de olhos ruidoso.... Alguns terão pensado: *vai reprovar: o que tem isto a ver com a matéria pensaram outros?* Outros, ainda, terão finalmente aceitado a inevitabilidade, *nós já sabíamos, este tipo é completamente maluco!*

Contudo, para surpresa da audiência o Presidente do júri após breve conferência com os outros dois membros, falou num misto de circunspeção e surpresa:

– A sua resposta é completamente diferente do que aqui ouvimos, de onde lhe vem tudo isto? Toda esta certeza? – Inquiriu.

O aluno, que usava uma barba ruiva, farta, para além da idade, retorquiu:

– Em verdade não sei! Talvez dos muitos livros que leio, ou da solidão que pode ser a existência...

E o exame continuou, para níveis de conhecimento bem para lá do esperado, com temas muito para além do simples currículo, perante uma audiência surpresa e calada... Ora, eu fixei para sempre este episódio. Percebi, então, que não se pode ser médico sem endereçar a alma e, sim, que muitas dores do corpo provêm do sentir e que, por vezes, estas são as piores...



Autor: 1TEN TSN-ARQ Paulo Guedes



Vem este introito a propósito do que senti, quando a esposa de um antigo (não gosto da palavra velho, que é desumanizante) camarada, também antigo doente do Hospital da Marinha, agora com muitas mazelas crónicas e fraco alívio pela medicina, recorreu a um hospital privado, num agravamento algíco paroxístico. Melhorou, mas atingiu um grau adiantado de incapacidade. A esposa guardava o meu telefone. Ligou. Estava numa angústia terrível: por um lado não haveria significativo avanço em termos exclusivamente clínicos, por outro lado as despesas não paravam de subir. Na sua angústia lá foi dizendo, que o esposo estava triste, pois “aliviam-lhe as dores, mas falharam o coração” ... Ela também já não tinha saúde, ou animo, para o ajudar...

Fiquei perplexo pela definição do meu camarada de curso! Ao outro dia, tracei um plano que – posso daqui já afirmar, resultou! Aconselhei o filho daquele Marinheiro de antanho a recorrer imediatamente ao Centro de Saúde da sua área de residência, munido de relatório médico detalhado auto-explicativo (sei, por larga experiência, que os marinheiros habituados a tempos que já passaram, não recorrem habitualmente ao seu médico de família). Claro, já sabia que o SNS tem uma rede de cuidados paliativos convencionada, precisamente para casos destes, a maioria das vezes com instituições privadas de qualidade. Foi, exatamente o que aconteceu...

Infelizmente, estas situações são cada vez mais comuns, especialmente porque os visados se perdem – em momen-

tos de grande angústia – num círculo vicioso sem grande proveito. Não consigo, para lá da questão técnica, perceber o porquê de, nos dias de hoje, se “falhar tanto o coração”, na medicina moderna. Talvez seja a ditadura dos números que passou a rodear a prática médica, talvez seja a falta de tempo, ou a obrigatória, extensa e onnipresente, presença de ecrãs na medicina. Talvez seja o conjunto de tudo isto, ou pura e simplesmente o tempo em que vivemos... sem alma...

Ora eu, o *Doc*, cuja escrita envergonharia Eça de Queirós (como alguém na Marinha me lembrou um dia), quando finalmente me cruzei pessoalmente com o Marinheiro em causa e com a sua família, usei da arma (contra a perplexidade) mais forte que a vida oferece e que os marinheiros – feitos ao rijo mar – bem conhecem. Usei o humor contido na frase escrita pelo médico Oscar London a propósito de um doente a quem a medicina vaticinou repetidamente o fim, que teimava em não acontecer:

“Uma vez que a morte é muito quieta, o melhor é continuar a caminhar”.

E, sim, espero não ter “falhado o coração” deste camarada, na sua navegação em mares turbulentos...



Doc



agenda Cultural Marinha



AQUÁRIO VASCO DA GAMA



BANDA DA ARMADA



BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA



FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA



MUSEU DE MARINHA



PLANETÁRIO DE MARINHA

NOVEMBRO

21h30

Concerto da Banda da Armada na Igreja dos Agostinhos – Vila Viçosa, Cerimónia Evocativa do “Condestável Nuno Álvares Pereira, São Nuno de Santa Maria”

SAB
08

15h30

Concerto da Banda da Armada em Santana – Figueira da Foz, inserido no 131º Aniversário da Sociedade Musical Recreativa, Instrutiva e Beneficente Santanense

DOM
09

21h30

Concerto da Banda da Armada em Santa Catarina – Caldas da Rainha, inserido no 133º Aniversário da Sociedade Filarmónica Catarinense

SAB
15

21h00

Concerto da Banda da Armada no Teatro S. Luiz, inserido nas comemorações do “Dia de Portugal, da Restauração e da Independência Nacional

SAB
29



BANDA DA ARMADA

OCUPAÇÃO DOS TEMPOS LIVRES

EDIÇÃO 2025

A Ocupação dos Tempos Livres (OTL) é uma atividade que há muito vem sendo desenvolvida pela Marinha através da Direção de Apoio Social (DAS).

A OTL 25, realizada no período compreendido entre 30 de junho e 25 de julho de 2025, procurou, uma vez mais, preencher de forma saudável, estruturada e organizada, os tempos livres dos filhos dos militares, militarizados e civis da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, com idades compreendidas entre os 6 e 14 anos, durante as suas férias escolares e proporcionar-lhes momentos de desenvolvimento pessoal, social, cultural, desportivo, de lazer e contacto com a Marinha.

As atividades inseridas no programa da OTL são previamente planeadas por uma equipa multidisciplinar da DAS, coordenada pela Secção de Cultura e Lazer da Repartição de Apoio Social, que, depois de aprovadas pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), são desenvolvidas em diversas Unidades, Estabelecimentos e Órgãos de Marinha (UEO) e em entidades externas que promovem atividades de animação cultural e social e de lazer.

Durante a OTL, o acompanhamento e a segurança dos participantes são assegurados por monitores – militares, militarizados ou civis – obedecendo o número de monitores à legislação em vigor. De salientar que na edição da OTL 25, na qual participaram 92 crianças e jovens/semana, todos os monitores foram voluntários.

Durante a OTL 25, foi proporcionado aos participantes o contato com a Marinha através de diversas atividades desenvolvidas na Escola de Tecnologias Navais, na Direção de Transportes, no Planetário de Marinha, no Museu de Marinha, no Centro de Educação Física da Armada e, ainda, no Clube Náutico de Oficiais e Cadetes da Armada. Os participantes tiveram ainda a oportunidade de visitar os Jardins

do Palácio Nacional de Belém, e usufruir de momentos de diversão na piscina de ondas no Complexo Aquático Municipal de Santarém, no Dino Parque da Lourinhã, no parque aquático da Praia de Santo Amaro (Oeiras) e no Natura Parque AZR (Montachique).

A Unidade de Ensino, Formação e Investigação da Saúde Militar (UEFISM), presença habitual nas últimas edições da OTL, voltou a dinamizar ações de formação e sensibilização em *MASSTRaining SBV* (Suporte Básico de Vida), iniciativa que tem tido muito sucesso e contribuído para promover uma cultura de cuidado e responsabilidade social junto dos mais jovens.

No âmbito dos protocolos estabelecidos entre a Marinha e diversas entidades, os participantes da OTL 25 receberam um *kit* de participação com algum material de *merchandising* (*t-shirts*, bonés, entre outros artigos) facultado pela Fidelidade, BP e pela Mútua Pescadores, tendo esta entidade assegurado, a título gracioso, os participantes da OTL 25.

A edição OTL 25 teve o privilégio de receber a visita do Almirante CEMA e AMN, que sublinhou a importância das atividades desenvolvidas e enalteceu o empenho e a dedicação da equipa da OTL 25, considerando esta uma atividade relevante no âmbito do apoio social à Família Naval.

De referir que o reforço da verba atribuída pelo Almirante CEMA e AMN à OTL 25 permitiu, uma vez mais, ampliar o leque de atividades desenvolvidas e estabelecer o valor simbólico de inscrição de 10 euros por criança/semana, uma medida alinhada com a Diretiva Estratégica da Marinha, que visa melhorar a atratividade e a motivação do pessoal e reforçar o apoio social à Família Naval.



Colaboração da **DIREÇÃO DE APOIO SOCIAL**



Foto SCH A Ferreira Dias



CONVÍVIOS E ENCONTROS

“FILHOS DA ESCOLA” DE MAIO DE 1985 40º ANIVERSÁRIO



Realizou-se no dia 10 de maio o convívio dos “Filhos da Escola” de maio de 1985 para comemorarem o seu 40º aniversário de entrada na Escola de Fuzileiros.

O programa do encontro contou com a deposição de uma coroa de flores no Monumento ao Fuzileiro em homenagem aos camaradas já falecidos, seguindo-se o descerramento de uma Placa comemorativa do 40º aniversário e uma visita ao Museu do Fuzileiro.

O almoço decorreu no restaurante da Associação de Fuzileiros, havendo ainda o tradicional corte do bolo comemorativo e a entrega do Diploma de Curso de Fuzileiro.

O encontro, que contou com cerca de 50 “Filhos da Escola”, entre familiares e amigos, decorreu em ambiente de partilha de memórias e sã camaradagem, tornando este dia memorável e de reencontros.

NÚCLEO DE FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS 27º ALMOÇO-CONVÍVIO



O Núcleo de Fuzileiros dos Templários promoveu no passado dia 11 de maio, o seu 27º almoço-convívio que se realizou na *Quinta da Gracinda* em Tomar.

Estiveram presentes cerca de 60 pessoas que incluíam, além de membros do Núcleo e seus familiares, o COM Martins de Brito, Comandante do Corpo de Fuzileiros e o Tenente-Coronel Helder Henriques, Vereador da Câmara Municipal de Tomar, em representação do respetivo Presidente.

Mais uma vez este evento proporcionou o encontro de várias gerações de fuzileiros e a sua projeção em terras tomarenses.

NRP ANTÓNIO ENES (1971/73) 1ª GUARNIÇÃO



No passado dia 17 de maio teve lugar em Coimbra, o 30º encontro dos elementos da primeira guarnição da corveta *António Enes*, construída em Espanha em 1971 nos estaleiros *Bazan – La Carraca*, em San Fernando, Cadiz.

O almoço-convívio contou com a presença de cerca 22 elementos da guarnição, 23 familiares e amigos que não quiseram deixar de estar presentes neste encontro.

Em ambiente de muita alegria, renovaram-se os elevados sentimentos de sã camaradagem e amizade, ficando agendado o próximo encontro para dia 23 de maio de 2026, em Barcelos.



CURSO DE COMUNICAÇÕES CTC79/CFT81 XIII ENCONTRO

Realizou-se no dia 24 de maio em Castro Daire, o XIII Encontro do Curso de Comunicações CTC79/CFT81.

O ponto de encontro ocorreu no jardim da Vila, seguindo-se visitas ao Centro de Interpretação e Informação Montemuro e Paiva, Museu Municipal e Museu da Relva.

O almoço-convívio contou com a presença de familiares e amigos como também do Presidente da Câmara Municipal. No final deste almoço, foi degustado o bolo alusivo ao evento.

Seguiu-se uma visita aos teares de «AS CAPUCHINHAS» situados no local de Campo Benfeito, onde foi possível ver a elaboração de peças feitas à base de lã, burel e linho.

O dia terminou com a apanha simbólica de flor de carqueja na Serra de Montemuro.

O próximo encontro ficou marcado para o concelho da Maia.



“FILHOS DA ESCOLA” DE 1986 CONCELHO DE MÊDA

Realizou-se no passado dia 24 de maio o 21º convívio de “Filhos da Escola” de 1986 do concelho de Mêda.

O programa do encontro, que contou com a presença 100 convivas, contou com uma visita à Aldeia Histórica de Marialva e a deposição de uma coroa de flores no Monumento dos Ex-combatentes do concelho.

O convívio decorreu em ambiente de grande amizade sã e espírito de camaradagem, ficando a promessa de novo encontro no próximo ano.



“FILHOS DA ESCOLA” DE 1985 40º ANIVERSÁRIO

No dia 31 de maio os “Filhos da Escola” de 1985 e familiares rumaram até à Montanha da Penha, em Guimarães, para o seu convívio anual, para celebrar o 40º aniversário de incorporação na Marinha. Após a cerimónia religiosa, seguiu-se a colocação de uma pedra alusiva ao evento e a deposição de uma coroa de flores no “Memorial aos Fuzileiros do Minho” em homenagem aos camaradas já falecidos.

Neste encontro esteve presente o CMG Rui Silva Lampreia, Comandante da Zona Marítima do Norte em representação do CEMA e AMN, Almirante Jorge Nobre de Sousa.

Foi com alegria e espírito de camaradagem que se reviveram muitas histórias de tempos passados.



QUARTO DE FOLGA

JOQUEMOS O BRIDGE

Nº 9

Após abertura de Este em 1ST seguida de dois Passos, Norte reabre o leilão em Dobre, o que significa que tem 5 ou mais cartas de um naipe pobre e 4 de um naipe rico. Este marca 2♣ e Sul, apesar dos seus míseros 4 pontos e na evidência de qual é o naipe pobre do parceiro, decide marcar 2♦. A partir daqui começa um frenesim a quatro mãos entre os dois naipes pobres que acaba com Norte a marcar o aparentemente absurdo contrato de 6♦ (Nota: este leilão é real e ocorreu numa maratona de bridge efectuada na Bélgica em 2014). Sul vai então jogar esse contrato recebendo a saída ao 3♣. Analise atentamente as 2 mãos e decida qual a melhor linha de jogo para conseguir cumprir o contrato.

SOLUÇÃO DO PROBLEMA Nº 9

Ulhando para as duas mãos, parece que estamos perante uma missão impossível que nem o Tom Cruise será capaz de cumprir! O contrato é 6♦, mas a mão de Norte tem apenas 4 pontos e a de Sul apenas 3. Parece impossível, mas vamos analisar. Norte tem 5 cartas de um naipe pobre (♠, ♥, ♦, ♣) e 4 de um naipe rico (♠). Sul tem 4 pontos e 4 cartas de um naipe pobre (♠, ♥, ♦, ♣) e 4 de um naipe rico (♠). A saída é 3♣, o que significa que Norte tem 5 ou mais cartas de um naipe pobre e 4 de um naipe rico. Este marca 2♣ e Sul, apesar dos seus míseros 4 pontos e na evidência de qual é o naipe pobre do parceiro, decide marcar 2♦. A partir daqui começa um frenesim a quatro mãos entre os dois naipes pobres que acaba com Norte a marcar o aparentemente absurdo contrato de 6♦ (Nota: este leilão é real e ocorreu numa maratona de bridge efectuada na Bélgica em 2014). Sul vai então jogar esse contrato recebendo a saída ao 3♣. Analise atentamente as 2 mãos e decida qual a melhor linha de jogo para conseguir cumprir o contrato.

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
A	A	9	-
R	R	8	
D	7	7	
2	5	3	2

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
6	V	R	10
3	10	10	9
9	6	6	
8	4		

Nascimento Coelho
Ex-CTEN AN

SOPA DE LETRAS

Nº 26

⚓ GONIÓGRAFO	⚓ GORNIR
⚓ HARMATÃO	⚓ HOUARI
⚓ IMEDIATO	⚓ INUBRADO
⚓ JEQUE	⚓ JUTA
⚓ LAMBAZ	⚓ LAÚDE
⚓ LOROS	⚓ LÚZIO
⚓ MALHA	⚓ MANEGRA
⚓ MARÇALINA	⚓ MAR

A	T	I	R	O	F	A	R	G	Ó	I	N	O	G
H	A	R	M	A	T	Ã	O	S	T	E	R	N	A
J	E	Q	U	E	S	O	T	A	I	D	E	M	I
U	I	N	U	B	R	A	D	O	S	F	I	H	A
T	S	I	A	R	G	E	N	A	M	A	R	O	T
A	T	A	N	A	S	D	R	E	A	S	L	U	S
S	U	H	I	N	T	Ú	F	E	R	A	Ú	A	O
T	D	L	T	I	U	A	S	T	U	S	Z	R	R
I	M	A	R	Ç	A	L	I	N	A	T	I	I	O
L	A	M	B	A	Z	U	R	I	N	R	O	G	L

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Nº 119

6	7	8	6	2	5	7	3	1	
2	3	8	5	9	7	4	6	7	3
1	7	1	6	3	4	7	8	5	2
8	1	7	4	7	9	6	5	2	3
5	2	3	7	1	1	6	6	7	4
7	6	9	5	3	2	7	4	1	8
3	8	1	1	7	4	7	2	6	5
6	9	2	8	5	3	1	1	7	4
4	5	7	2	6	1	3	8	9	

FÁCIL

DIFÍCIL

			1					4	
			1			8			
			4	7					
8			2						
7						3	2	5	
3		5				4			
		8			3		7	1	
9		6					3		
					9	8			

FÁCIL

	8			6	7			4	
		6			4				
		4						7	
		2	9		6	7			
		1					4	3	
	7			1				2	
5	9							1	
3				2					
	1		3			2	5		

DIFÍCIL



NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

VALM M José Rafael Salvado de Figueiredo, Comandante da *European Maritime Force (EUROMARFOR)* • COM M Nuno Filipe Cortes Lopes, Assessor do General CEMGFA para a divulgação das Forças Armadas • COM M João Pedro Alves de Brito Monteiro da Silva, Comandante da Força Naval atribuída à Operação ATALANTA, da União Europeia • COM M César Manuel Pires Correia, para o cargo de Mission Commander European Union Military Assistance Assistance na República de Moçambique • CMG M Paulo Alexandre Rafael da Silva, Diretor da Escola da Autoridade Marítima • CMG M Luís Nicholson Lavrador, Comandante da Zona Marítima dos Açores, e prestar serviço na Autoridade Marítima Nacional, em acumulação de funções • CFR M João José Ferraz Fernandes, Diretor de Formação da Escola da Autoridade Marítima • CFR M Nuno José Figueiredo Agreiro, Comandante do NRP *D. Francisco De Almeida* • CTEN M Sérgio Filipe de Deus Pardal, Capitão do Porto de Tavira • 1TEN M Gonçalo Rodrigues Lopes, Comandante do NRP *Escorpião* • 2TEN M José Diogo Rodrigues Nabais, Comandante do NRP *Sagitário* • 2TEN M Tiago Alexandre Paulino Rodrigues, Comandante do NRP *Hidra* • 2TEN M João Pedro Silva Piteira, Comandante do NRP *Rio Minho* • 2TEN M Ana Carolina de Campos Sousa, Comandante do NRP *Cassiopeia*.

RESERVA

VALM M Carlos Manuel da Costa Ventura • COM M Paulo Jorge da Conceição Lopes • CMG M Rodrigues Gomes Fortes Nunes de Castro • CMG EN MEC João Paulo Sardo Carapinha • CFR STL José Roberto Pedras Paulino • SMOR C João Pedro Dias Marreiros • SMOR MQ Fernando António Cardoso Moraes Alves Pimenta • SMOR CM José Manuel Quadrado do Maio • SCH ETS Paulo Sérgio Trindade Mendes • SCH L Jorge Paulo da Silva Martins • SCH MQ José Manuel Marques Brida • SCH E Paulo Jorge Ferreira dos Santos • SCH A José Fernando Fonseca de Carvalho • SCH C Helder Manuel Bernardino Caeiro • SCH M Carlos Alberto Pina Militão • SAJ CM Alain Pierre Guerreiro Correia • SAJ L Francisco Manuel Varela Maurício • SAJ FZ João Manuel Dinis Correia • SAJ ETC Vitorino dos Anjos Redondo Ferreira • CMOR CM Helder António Neves Sabino • CMOR CRO Júlio Manuel Rodrigues da Silva Cajado • CMOR L Paulo Jorge da Silva Guerra • CMOR TFH Manuel Francisco Baptista • CMOR L José Luís Monteiro Teixeira • CMOR TFD Régio Januário Alves Madureira • CMOR M Miguel António da Palma Colaço Jones • CMOR FZ Fernando da Conceição Lourenço • CMOR FZ Luís Miguel Santos Soares • CMOR FZ José Teodoro Rolo Guerreiro • CMOR FZ Carlos

Alberto Vilhena Romão • CMOR FZ António Manuel Garcias Angelina • CMOR L Alfredo Jorge Teixeira Notário • CAB CRO Manuel António Paulo Correia • CAB TFH António Domingos Ferreira da Silva Marques • CAB A João Henriques Alves Cândido Francisco • CAB TFD Carlos Pedro Lopes Gomes Antunes Monteiro.

REFORMA

CALM M ECN Francisco de Figueiredo e Silva Cunha Salvado • COM Nuno José de Melo Canelas Sobral Domingues • COM ECN Bento Manuel Domingues • CMG SEF Álvaro José Carvalho Relvas • CMG FN José Mário Ribeiro da Silva dos Santos Miranda • SMOR CM Raúl António Branco Rodrigues • SMOR CM Sérgio da Silva Felismino • SMOR MQ José Luís de Freitas Marreiros • SMOR L Adérito Rui Vinhas Pinheiro • SMOR TF Álvaro de Almeida Machado • SCH ETS José Carlos Marques Nunes • SCH H Jorge Manuel das Neves da Fonseca • SCH FZ Eduardo Salvador Barroso Vieira • SCH MQ Fernando José Silva Guerreiro • SAJ A Vítor Manuel da Silva • SAJ C Paulo Alexandre Gonçalves Bolinhas • SAJ A João Carlos Faria Marques • 775883 SAJ FZ João Manuel Baptista Lobato • 147385 SAJ L Luís Costa Alves • 172485 SAJ L António Jorge Provisor Santos • 323685 SAJ MQ José Manuel de Barros Silvestre • 362585 SAJ L José Manuel Rodrigues da Costa • 429983 CMOR L Joaquim Miguel Marques Varela • 272884 CMOR L João Manuel Rodrigues Duarte de Oliveira • 774684 CMOR FZ António Fernando dos Santos Vicente • 105885 CMOR V Joaquim Bento Marchão Rodrigues • 366585 CMOR T Joaquim Domingos Cruz da Silva • 370785 CMOR TFD José Manuel Gaspar Martins • 104486 CMOR L Jaime Manuel de Almeida Fernandes • CMOR TFD António Manuel de Moura Vilela • CMOR TFD Manuel Joaquim Piteira Arrifes • CMOR A João Carlos Reis Alfaiate • CMOR FZ José Augusto Chaves Matela.

FALECIDOS

55567 CMG M REF José Pereira de Moura • 43663 CMG M REF Rui Coelho Cabrita • 14150 CFR M REF José de Simas da Costa Salema • 115353 1TEN FZE REF Américo Cardoso • 9109422 STEN TSN-MEC ACT Tiago Rafael Simões Reis • 1107160 SMOR FZ REF Francisco Adelino Silveira Guerra • 60273 CAB FZ REF Luís Teixeira Valverde • 389355 CAB FZ REF António Domingos Sequeira Gonçalves • 1057763 CAB FZ REF Domingos Gonçalves de Azevedo • 31001358 SUB CHEFE QPPM APO Jorge Belchior da Fonseca • 31005769 AG 1CL QPPM APO Raúl Martins • 36009064 FAR SUB CHEFE QPMM APO António José Pires Vairinhos.

DIA MUNDIAL DA FOTOGRAFIA

19 DE AGOSTO



No âmbito do Dia Mundial da Fotografia, e para celebrar esta data, a Marinha Portuguesa organizou a nível interno um concurso de fotografia cujo tema foi **Marinha**.

Durante duas semanas foram muitas as fotografias recebidas por todos aqueles que quiseram participar e comemorar a arte de fotografar. Depois de uma apreciação feita pelo júri, o grande vencedor foi o **GMAR EN-AEL Beirão Amador**.

Fica o agradecimento a todos os participantes e para quem não teve a oportunidade de participar, haverá, com certeza, outras iniciativas do género que contamos, desde já, com a participação de todos os amantes de fotografia, porque fotografar é uma forma de eternizar um momento.

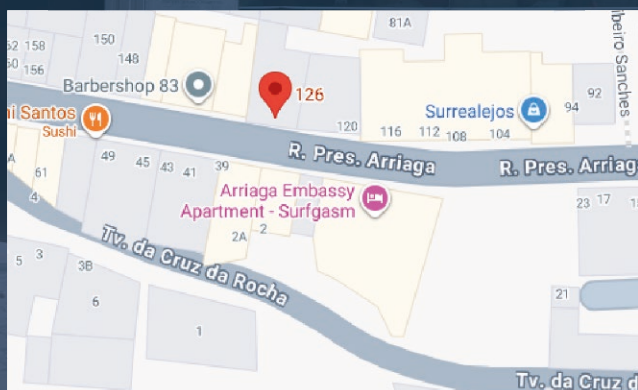


NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Rua Presidente Arriaga nº 126,
1200-774 Lisboa



CEP
CENTRO
ESPIRITA
PERDÃO
E
CARIDADE