

Nº 554 • ANO L  
AGOSTO 2020 • MENSAL • €1,50

# Revista da **ARMADA**



## **AEROPORTO DO MONTIJO**

**O SONHO DE SACADURA CABRAL**

*IN MEMORIAM*  
ALMIRANTE VIEIRA MATIAS

GEOPOLÍTICA DO  
ISTMO DE KRA

SUBECO  
VIGILÂNCIA ACÚSTICA

# FOTOGRAFIAS

## ANTIGAS, INÉDITAS OU CURIOSAS



## CENTENÁRIO DO NASCIMENTO DE AMÁLIA RODRIGUES

**D.** Amália da Piedade Rebordão Rodrigues nasceu em Lisboa, em julho de 1920. Foi aprendiz de costureira, de bordadeira, operária de uma fábrica de chocolates, vendedora de fruta e, em 1935, estreia-se a cantar o fado. Seguiu-se uma carreira única como cantora, atriz e compositora de fado. Adotou o nome artístico de **Amália Rodrigues**, como é mais conhecida. Aclamada como a voz de Portugal e uma das mais brilhantes cantoras do século XX, tornou-se conhecida mundialmente como a Rainha do Fado e, por consequência, devido ao simbolismo que este género musical tem na cultura portuguesa, foi considerada como uma das suas melhores embaixadoras no mundo.

Em dezembro de 1974, os oficiais da fragata *Almirante Magalhães Corrêa* (então comandada pelo CMG Coral Costa), que se encontravam em missão no Funchal, convidaram Amália (que ali se tinha deslocado profissionalmente) para vir a bordo confraternizar com a guarnição. Amália aceitou prontamente e este é um testemunho da sua chegada a bordo. O oficial de serviço (o então 1TEN EMQ Matias Cortes) acompanha Amália. Esta, amabilíssima, encantou e até cantou, permanecendo a bordo algumas horas.

# SUMÁRIO

- 02** Fotografias antigas, inéditas ou curiosas
- 14** Guerra e Utopia
- 21** Os Estados Unidos da América e a estratégia no Pacífico – 6ª Parte
- 24** Cadetes da Escola Naval. Viagem de instrução – 4º ano
- 25** Museu de Marinha. Um mundo de descobertas
- 28** Aeroporto do Montijo. Um sonho de Sacadura Cabral com 100 anos
- 30** Vigia da História (119)
- 31** Estórias (62)
- 32** Saúde para Todos (78)
- 33** Quarto de Folga
- 34** Notícias Pessoais
- 35** Concurso de Fotografia
- CC** Naus de Pedra em Lisboa

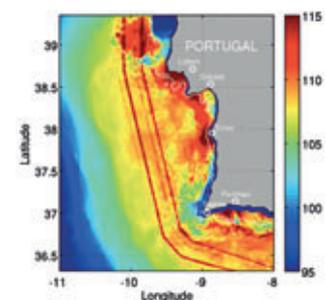
## IN MEMORIAM ALMIRANTE VIEIRA MATIAS (1939-2020) **4**



## **17** A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DO ISTMO DE KRA



## SUBECO SISTEMA DE VIGILÂNCIA ACÚSTICA SUBMARINA **22**



### Capa

EH no Montijo. Tudo começou com a Aviação Naval.



**Revista da ARMADA**

Publicação Oficial da Marinha  
Periodicidade mensal  
Nº 554 / Ano L  
Agosto 2020

Revista anotada na ERC  
Depósito Legal nº 55737/92  
ISSN 0870-9343

**Propriedade**  
Marinha Portuguesa  
NIPC 600012662

**Diretor**  
CALM Aníbal José Ramos Borges

**Chefe de Redação**  
CMG Joaquim Manuel de S. Vaz Ferreira

**Redatora**  
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

**Secretário de Redação**

**Desenho Gráfico**  
ASS TEC DES Aida Cristina M.P. Faria

**Administração, Redação e Edição**  
Revista da Armada – Edifício das Instalações Centrais da Marinha – Rua do Arsenal 1149-001 Lisboa – Portugal  
Telef: 21 159 32 54

**Estatuto Editorial**  
[www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx](http://www.marinha.pt/pt/Servicos/Paginas/revista-armada.aspx)

**E-mail da Revista da Armada**  
[revista.armada@marinha.pt](mailto:revista.armada@marinha.pt)  
[ra.sec@marinha.pt](mailto:ra.sec@marinha.pt)

**Paginação eletrónica e produção**  
Página Ímpar, Lda.  
Estrada de Benfica, 317 - 1 Fte  
1500-074 Lisboa

**Tiragem média mensal:**  
3800 exemplares



# O MELHOR ENTRE OS MELHORES

*“A Farda do Botão de Âncora vestida uma vez jamais se despe.”*

ALM Vieira Matias (Livro do Curso Duarte Pacheco Pereira – 1958/2008)

Nuno Gonçalo Vieira Matias nasceu no dia 9 de Julho 1939 em Porto de Mós, sendo conterrâneo de D. Fuas Roupinho, o primeiro Almirante Português, como ele orgulhosamente evidenciava.

Depois de uma curta passagem por Vila Nova de Ourém, onde completou a Instrução Primária, passou a residir em Portimão. Foi nesta cidade algarvia que, com 12 anos de idade, iniciou a prática da vela, facto que lhe despertou a vocação de seguir a Marinha. Nos princípios dos anos 50 também eu velejava no Centro Náutico de Algés, onde conheci o jovem Matias quando do Campeonato Nacional da Classe de *Lusitos* em que ele representou, com êxito, a frota de Portimão.

Mais tarde, novo encontro em meados dos anos 50 quando pertencíamos à turma B do 5º ano do Liceu Pedro Nunes, já ele era considerado pelas suas qualidades, especialmente a maturidade, um aluno que se distinguia.

Seguiu-se, em 1957, a nossa entrada na Escola do Exército, Aquartelamento da Amadora, e no ano seguinte o desejado ingresso na Escola Naval, no curso “Duarte Pacheco Pereira”. Foi o último curso da Reforma de 1936, em que era exigido, após o Curso Geral dos Liceus, um ano de Preparatórios Militares.

Na Escola Naval o cadete Matias sempre demonstrou “governar a rumo constante” não admitindo quaisquer outros caminhos que se desviassem do seu objectivo – tornar-se um distinto oficial de Marinha, “O melhor entre os melhores”. Além de continuar a velejar nas embarcações do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), fez parte da célebre equipa de remo que, em *Shell-de-4*, participou em regatas a nível nacional.

Terminada em Outubro de 1961 a Escola Naval com a viagem de fim de curso em que nos foi dado a conhecer a África, nomeadamente Angola nos inícios da guerra subversiva, fomos promovidos a 2º tenente. Curiosamente o nosso curso terá sido o único, desde o ano de 1782, quando da criação da Companhia dos Guardas-Marinhas, que por uma questão de reformulação da orgânica

da Escola Naval fomos de aspirante directamente promovidos a 2º tenente. Nunca fomos guardas-marinhas.

Logo em Novembro desse ano o Tenente Matias, voluntariamente iniciou uma comissão no Ultramar, foi um dos primeiros do curso a fazê-lo, como oficial da guarnição da fragata *Vasco da Gama* integrada no Dispositivo Naval de Angola. Na época a subida do Rio Zaire até Nóqui constituía uma autêntica aventura, já que após a independência do ex-Congo belga a balizagem e a hidrografia desse rio estavam totalmente desactualizadas. Então o Tenente Matias na qualidade de oficial de navegação da fragata, a bordo da lancha de fiscalização *Fomalhaut*, fez uma prévia verificação e correspondente correcção da posição de dezenas de boias e localização dos baixios, após o que, em Janeiro de 1962, a *Vasco da Gama* navegou até Nóqui em completa segurança. Outro facto relevante foi ele ter tido, na prática, o seu primeiro comando, o da lancha *Lué-Grande*, pequena embarcação de boca aberta que, guarnecida por pessoal da fragata, patrulhava e dava apoio às populações ribeirinhas no rio Chiloango, situado no enclave de Cabinda, que no seu curso superior fazia fronteira com o inamistoso ex-Congo francês. Em Setembro de 1963, tendo navegado cerca de 4100 horas nas costas angolanas, regressa a Lisboa e vai frequentar, no ano lectivo de 1963/64, o Curso de Especialização em Artilharia.

A Artilharia seria a área em que se dedicaria inteiramente, já que terminado o Curso de Especialização assume o cargo de Chefe do Serviço de Artilharia na então Direcção do Serviço de Material de Guerra e Tiro Naval tendo, entre outras medidas, ampliado e actualizado as inspecções técnicas do seu Serviço ao equipamento artilheiro das unidades navais.

Entretanto, era cada vez maior a mobilização de Unidades de Fuzileiros para África e por consequência a necessidade de mais 1ºs tenentes da Classe de Marinha para as comandar, situação que sucedeu a 54% dos oficiais pertencentes ao curso “Duarte Pacheco Pereira”.





*NRP Vasco da Gama (1961-1971)*

Assim, em meados de 1967, o Tenente Matias destaca para a Escola de Fuzileiros a fim de frequentar o 19º curso de Fuzileiro Especial. Em Abril do ano seguinte, inicia a sua segunda comissão no Ultramar, desta vez a comandar o Destacamento de Fuzileiros Especiais nº 13 (DFE13). Era então costume o oficial indigitado para comandar escolher a sua futura guarnição. Aconteceu que praticamente a totalidade do pessoal, mercê do prestígio do Tenente Matias, foi voluntário para o Destacamento destinado a prestar serviço na Guiné, de longe, dos três teatros das operações em África, o mais difícil sob todos os aspectos.

Inicialmente ao DFE13, foi-lhe atribuída a responsabilidade de uma bacia hidrográfica no Sul, a dos rios Cumbijã e Cacine, mas a partir de meados de 1968 o Dispositivo Operacional da Guiné foi alterado passando as tropas especiais, que incluíam os Destacamentos de Fuzileiros, a constituir Forças de Intervenção do Comandante-Chefe prontas a actuar em qualquer ponto do território. O elevado sentido humano e competência profissional do Comandante Matias foram fundamentais para que o seu Destacamento, então sediado nas Instalações Navais de Bissau, fosse transferido para uns antigos e degradados armazéns comerciais nas margens do Rio Cacheu, deixando de depender operacionalmente da Marinha, e se adaptasse à nova situação obtendo óptimos resultados na missão de interditar a travessia do Rio Cacheu ao abastecimento logístico inimigo a partir das suas bases no Senegal.

Vários foram os sucessos do DFE13, o maior, sem dúvida, o alcançado na Operação "Grande Colheita" realizada em 23 de Janeiro de 1969 contra uma base logística. Quando o General Comandante-Chefe, presente no momento, se preparava para mandar vir de Bissau paraquedistas, o

Comandante Matias disse-lhe, frontalmente, que os fuzileiros estavam prontos para essa Operação, posição que mereceu a concordância do General. Com metade do DFE13, saltou de helicóptero, não levando o pessoal sequer água para consumo próprio a fim de poder capturar a maior quantidade possível de material numa acção de curta duração, uma vez que se encontravam a cerca de 3 km de uma fortíssima base inimiga no Senegal. Foram então encontradas enormes quantidades de material, recolhidas utilizando cinco helicópteros durante todo o dia, por várias vezes. Contrariamente ao previsto, por ordem do Comandante-Chefe, o Destacamento manteve-se no local numa situação que podia ter sido extremamente perigosa se não tivesse, por decisão do Comandante Matias, se deslocado, ao anoitecer, para outra posição. De manhã os fuzileiros voltaram à base, que tinha sido atacada durante a noite, recolheram mais material só embarcando, na margem do Rio Cacheu, na noite do segundo dia da operação. Sem qualquer abastecimento chegaram a ter a necessidade de beber água dos charcos da bolanha (área do cultivo do arroz).

O DFE13 terminou a sua comissão em Janeiro de 1970. Foi a Unidade das Forças Armadas que na Guiné capturou ao inimigo a maior quantidade de armamento e material diverso numa só operação.

Regressa em Março de 1970 ao exercício da sua especialidade, quando é nomeado ainda 1º tenente, caso raro na altura, Professor Efectivo do 11º Grupo de Cadeiras – Artilharia da Escola Naval em acumulação com o cargo de Chefe do Laboratório de Explosivos. Aprofunda então os seus estudos de Balística, especialmente no âmbito das pólvoras e química dos explosivos, matérias em que se tornou um verdadeiro perito. Na ocasião também eu prestava serviço na Escola Naval

como Instrutor de Cálculos Náuticos e testemunhei a elevada notabilidade alcançada pelo Professor de Artilharia.

Sucedo o 25 de Abril de 74, com as suas importantes repercussões na Marinha, nomeadamente, no âmbito dos fuzileiros. O capitão-tenente Matias após viver tempos conturbados na Escola Naval, destaca em Abril de 1976 para comandar interinamente, já que o cargo era de capitão-de-fragata, a Força de Fuzileiros do Continente, tendo conseguido, apesar da instabilidade reinante, reforçar a disciplina na sua nova Unidade a qual se tornou decisiva para que os fuzileiros, no seu todo, regressassem à normalidade.

Em Julho de 1978, capitão-de-fragata, volta à cidade da sua juventude ao ser nomeado



*Comandante da Força de FZ do Continente.*



Capitão do Porto de Portimão e em acumulação com o de Lagos. Estava eu a comandar o navio balizador *Schultz Xavier* quando, em missão na costa algarvia, visitei Portimão. Tive então uma longa conversa com o Comandante Matias. Apercebi-me que, mercê do seu profundo conhecimento das gentes da terra e das elevadas aptidões de que era dotado, tinha conseguido o apoio dos pescadores que, influenciados por forças políticas, ameaçavam invadir a Capitania e por outro lado, o seu bom relacionamento com os armadores, com as autoridades

autárquicas e com as forças de segurança também contribuiu para que a instabilidade no meio marítimo local tivesse terminado.

O Comandante Vieira Matias tinha, mais uma vez, demonstrado ser possuidor de notáveis qualidades humanas, militares e marinheiras. Continuava a governar com rumo ao seu objectivo de sempre – “Ser o melhor entre os melhores”.

  
José Luís Leiria Pinto  
CALM

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

## UM TESTEMUNHO DE BORDO

O cargo de Comandante da fragata *Comandante João Belo* foi exercido pelo saudoso Almirante Nuno Vieira Matias de 1982 a 1984. Tive a honra de ser seu imediato durante cerca de 20 meses e, por esse motivo, testemunha privilegiada das suas elevadas qualidades como líder, como marinho, mas sobretudo como ser humano. Foi um Chefe, um Mestre, um Exemplo e um Amigo que deixou uma marca indelével em todos os que com ele conviveram.

Ao longo da sua rica e diversificada carreira, na Marinha ou depois já como académico, pude testemunhar o orgulho, o carinho, a felicidade e até a saudade, com que o Almirante Vieira Matias recordava aquele período da sua vida. O desempenho da “sua guarnição” em situações extremamente exigentes ficaram para sempre gravados na sua memória e no seu coração.

Ao iniciar o seu Comando, em outubro de 1982, perspetivava-se um programa operacional muito exigente e intenso de que se destacava a integração na STANAVFORLANT (SNFL) por um período de cerca de 5 meses, o que sucedia pela primeira vez com um navio desta classe.

A bordo tinha uma guarnição com muito pouca experiência operacional. Começou então a manifestar-se o sentido de liderança do novo Comandante: fez um voto de confiança nos oficiais existentes, incutindo-lhes o compromisso de darem o melhor de si para levar a bom termo todas as missões. Naquela altura era frequente os Comandantes pedirem a troca de alguns oficiais por outros com mais experiência operacional. Ao não aceitar isso, o Almirante Vieira Matias transmitiu um inequívoco sinal de confiança e incentivo. Garantiu à partida o pleno empenhamento

de todos na sua preparação individual e de conjunto, através do treino a bordo e em terra. Iniciou-se um intenso período de aprontamento do navio, envolvendo o pessoal de bordo e de toda a cadeia logística da Marinha. Cumulativamente, o treino do pessoal foi também sempre uma preocupação, com a supervisão constante do Comandante que, entretanto, se deslocou a Inglaterra para frequentar o *Maritime Tactical Course*. Tudo era feito para que no final o pessoal estivesse bem treinado e motivado e para que o material ficasse no máximo de operacionalidade.

Durante este período de preparação houve duas decisões determinantes para a melhoria do desempenho do navio: a primeira foi tomada pelo Almirante Vieira Matias quando decidiu que se passasse a utilizar regularmente as “curvas de variação de velocidade” do fabricante em manobras e evoluções. Na realidade, essas curvas tinham sido alteradas para outras mais lentas, primeiro pela Direção Técnica da Marinha e, posteriormente pelos sucessivos chefes de serviço de máquinas, com o intuito de “poupar” os motores; a segunda foi a instalação do sistema *probe* para os reabastecimentos, o que dava a garantia de os poder efetuar com muito mais segurança. Com estas inovações ficou bem patente mais uma faceta da capacidade de chefia do Almirante Vieira Matias: o estudo aprofundado das situações, a análise realista e detalhada e, por fim, a decisão consciente e firme, sem receio de romper com o tradicional... *sempre se fez assim*.

Cumprida que foi a cuidada preparação, a *João Belo* passou a integrar a SNFL em abril de 1983, em Lisboa, porto onde se realizou a mudança de Comando para um *Captain* da Marinha dos Estados Unidos.



O Almirante Vieira Matias descreveu assim as suas expectativas... *sentia-me entusiasmado com a missão... e, sobretudo, muito confiante no espírito de equipa que notava nos meus oficiais e também nos vários níveis dos muitos elementos da guarnição. Tínhamos de gerar uma boa imagem, sob todos os pontos de vista, no mar e em terra!* (in “Comandar no Mar”).

Seguiu-se um período de cerca de 5 meses com uma atividade operacional muito intensa, missões reais de vigilância, visitas a portos, intercâmbio de guarnições, treino em terra... sempre na procura dos mais elevados padrões de desempenho! As principais incidências vividas neste período estão bem detalhadas no texto que o Almirante Vieira Matias incluiu no livro que atrás referenciei. Na expressão com que celebra o final da missão sente-se o orgulho de um líder competente e exemplar, que referia que o êxito alcançado a todos pertencia. O Comandante da STANAVFORLANT expressou então as seguintes referências elogiosas:

*“Aproximando-se o fim da integração da JOÃO BELO, é com grande felicidade que*

*posso dizer que levou a cabo uma extraordinária missão. Nunca falhou uma saída, foi elevado o estado geral de fiabilidade de todos os equipamentos, a sua atitude profissional foi impressionante, tendo o entusiasmo e o perfil do seu Comandante e guarnição contagiado toda a Força ... sem qualquer dúvida que este elevado nível operacional é em grande parte reflexo da liderança do Comandante Matias...*

O teor deste louvor fez com que todos nós, os que fizemos parte daquela família, sintamos que devemos partilhar do orgulho que o “nosso Comandante” sentia e que, por tal, lhe estejamos eternamente gratos.

De regresso a Lisboa a *João Belo* continuou com uma atividade operacional muito elevada. Era o navio da Esquadra com mais horas de navegação! Foi esta realidade que levou à decisão de, em meados de 1984, a *João Belo* substituir a *Hermenegildo Capelo* durante os últimos dois meses e meio de participação na SNFL, pois este navio tinha sofrido um acidente de que resultaram avarias graves.

Foi já com um novo Imediato que, entretanto, me substituíra que a *João Belo* se integrou na força, cumprindo com brilhantismo um exigente e intenso pro-



grama. Deixemos falar por si um pequeno extrato do extenso louvor do Comandante da SNFL, então um *Captain* da Marinha Alemã:

*O Comandante N.G.V. Matias e a João Belo tiveram um elevado e consistente desempenho durante todo o período. Em resumo, foi um grande prazer ter trabalhado com este experiente e excelente Comandante que foi um extraordinário Embaixador da sua Marinha e País.*

Os exemplos de liderança, de competência, de integridade, de profissionalismo e de humanismo do Almirante Nuno Vieira Matias permanecerão para sempre gravados na memória de todos quantos tiveram a honra de com ele servir no NRP *Comandante João Belo*. Aqui lhe deixamos este público testemunho.

**António Abrantes Lopes**  
VALM

## DOS ANOS OITENTA À CHEFIA DA MARINHA

Neste texto abordarei a carreira militar do Almirante Nuno Vieira Matias desde fins de 1984 até à sua passagem à reserva, em 2002.

Depois de um período de comando no mar, Vieira Matias desempenhou as exigentes funções de Chefe da Divisão de Operações do Estado-Maior da Armada (EMA). Nesse período, meados da década de oitenta do século passado, decorriam os estudos, em que estive profundamente envolvido, para a seleção de uma nova classe de fragatas, as que viriam a ser a classe *Vasco da Gama*.

Escolhido para frequentar o curso de promoção a Oficial General, foi nomeado para participar no *Naval Command College*, em Newport, Rhode Island, no ano letivo de 1988/89. Terminado o curso, seguiu-se um período como Professor no Instituto Superior Naval de Guerra.

Promovido a CALM foi designado para o desempenho das funções de Sub-Chefe

do EMA. Neste lugar, para além da coordenação geral do EMA, teve nas mãos o *dossier* da aquisição dos helicópteros para as fragatas classe *Vasco da Gama*. Não foi fácil... pois existiam fortes pressões para se adquirir um determinado helicóptero, mas, com persistência, acabou por ser adquirido o *Lynx*, uma excelente escolha. A integração dos helicópteros na Marinha, a formação do pessoal e a construção das infraestruturas da Esquadilha de Helicópteros foram questões que na altura foram discutidas no EMA.

Promovido a VALM, Vieira Matias foi designado Superintendente dos Serviços do Material, funções em que tutelava as Direções de Navios, Abastecimento, Infraestruturas e Transportes, e na altura também o Arsenal do Alfeite.

Em 1995 foi nomeado para as funções de Comandante Naval, responsável por toda a atividade operacional da Armada, e, em acumulação, Comandante-Chefe da Área

Ibero-Atlântica, o comando NATO CINCIBERLANT então instalado em Oeiras.

Nesta ocasião a minha carreira na Marinha cruza-se com a do Almirante Vieira Matias. Em meados de 1994 fui designado Diretor do CITAN, na direta dependência do Comandante Naval. Numa das reuniões que tinha com os Diretores de entidades similares da NATO, foi-nos apresentado por um oficial canadiano o projeto de um “Estágio para Comandantes”, com a duração de três semanas. Achei a ideia interessante, e elaborei o projeto de um “estágio para Comandantes e Imediatos”, adaptado às nossas realidades. Fiz um contacto informal com a área do pessoal, mas acharam a ideia inviável, por falta de Oficiais disponíveis para o frequentar.

Poucas semanas depois deste meu revés, assume o Almirante Vieira Matias as funções de Comandante Naval. Na primeira reunião de trabalho que tivemos referiu-me que



como Comandante da fragata *Comandante João Belo* tinha sentido a necessidade de um estágio prévio, e disse-me para estudar essa questão. Referi-lhe que no dia seguinte lhe traria o programa do estágio, que mereceu uma rápida aprovação. E dois meses depois, aquilo que se considerava não ser exequível... estava a começar, com a presença do Comandante Naval na sessão de abertura.

Em fins de 1996 fui nomeado para as funções de chefe do Estado-Maior do Comando Naval, e nesse cargo trabalhei em contacto direto com o Almirante Vieira Matias. Guardo excelentes recordações do seu estilo de liderança. Frontal, dizia claramente o que queria; simultaneamente, era acessível e aberto a outros pontos de vista e deixava o seu estado-maior trabalhar à vontade. Estive com ele pouco tempo, apenas uns seis meses, pois em abril de 1997 foi designado para o desempenho das funções de Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA).

O Almirante Vieira Matias foi Comandante da Marinha durante cinco anos, até meados de 2002. Foi um período difícil, trabalhou

com quatro ou cinco Ministros da Defesa e sempre com significativas dificuldades financeiras. Não foi fácil manter à tona de água os programas de construção dos novos patrulhas oceânicos, e especialmente, o programa de renovação da capacidade submarina, torpedeado de diversos quadrantes.

Permitam-me recordar um episódio em particular: a operação CROCODILO. Em 7 de junho de 1998, desencadeia-se uma crise político-militar na Guiné-Bissau, tendo os revoltosos ocupado o aeroporto. O Almirante Vieira Matias sugere então aos “decisores políticos” o envio a Bissau de uma força naval para recolher as muitas centenas de portugueses que lá se encontravam, mas nenhuma decisão é tomada. Entretanto decorrem as cerimónias do 10 de junho que naquele ano incluíam uma parada naval comemorativa dos 500 anos da chegada de Vasco da Gama a Calecute, e em que participavam unidades navais de Marinhas amigas.

Com o tempo a passar e a situação no terreno, na Guiné, a agravar-se, o Almirante

Vieira Matias toma a decisão de mandar sair uma força naval para “exercícios ao largo da Madeira”. E assim, a 11 de junho, no dia seguinte ao da parada naval, largaram de Lisboa quatro navios, a fragata *Vasco da Gama* com dois helicópteros *Lynx*, duas corvetas e o reabastecedor *Bérrio* trazendo embarcados o DAE (Destacamento de Ações Especiais) e equipas de fuzileiros com botes, mergulhadores, uma equipa médico-cirúrgica e um estado-maior operacional, tendo sido designado Comandante da Força o então CMG Fernando Melo Gomes. No dia 13 de junho, os “decisores políticos” reconsideraram e aproveitaram esta força naval, então já a sul da Madeira, que seguiu para Bissau onde recuperou 1237 refugiados, de 33 nacionalidades. Julgo mesmo que Vasco da Gama terá ficado muito satisfeito com esta forma original de celebrar os 500 anos da sua chegada à Índia!

Em 3 de agosto de 2002, o Almirante Vieira Matias termina o seu mandato como CEMA e passou à situação de reserva.

Podemos afirmar que a carreira do Almirante Vieira Matias na Marinha foi muito diversificada e completa, pois comandou um Destacamento de Fuzileiros Especiais, em combate, uma fragata em exercícios internacionais, foi Capitão de Porto e Oficial de Estado-Maior. Pelo conjunto de qualidades pessoais e profissionais que reunia era então uma referência para os Oficiais mais novos, no número dos quais me incluía.

O Almirante Vieira Matias tem um *currículo* militar muito rico. Em síntese, foi um Homem de valores e de causas. Foi um líder, um chefe com quem dá gosto trabalhar. Foi um marinheiro, um fuzileiro, um militar e um combatente.

O Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias foi um Grande Português!



Alexandre da Fonseca  
VALM

## DISCIPLINA E BEM COMUM

Conheci o Almirante Nuno Vieira Matias já depois de este ter concluído a sua brilhante carreira na Marinha de Guerra Portuguesa. Uma das características que nele mais admirei foi o seu permanente “estado de prontidão”. A sua entrega ao serviço público continuou viva e intacta mesmo depois do imperativo profissional

ter cessado. Com uma imensa serenidade, aliada a uma intensa capacidade de trabalho, o Almirante continuou activo e criativo em múltiplas frentes, animado sempre por uma invulgar autodisciplina, que é timbre daqueles que, por vocação e formação, são capazes de assumir as responsabilidades da liderança.

Entre 2008 e 2010, ambos assumimos – juntamente com Aristides Leitão, João Falcato, e o VALM António Sacchetti (entretanto falecido) – um desafio lançado por Adriano Moreira, na condição de Presidente da Academia das Ciências de Lisboa: organizar uma obra que sintetizasse o essencial da importância do Mar

no âmbito de um novo conceito estratégico nacional. A obra, que contou também com o apoio da Fundação Gulbenkian e do Oceanário de Lisboa, foi publicada em 2010 (*Políticas Públicas do Mar*, Lisboa, Esfera do Caos). Os 17 contributos de especialistas e as 7 linhas de acção ali traçadas, continuam válidas hoje, como o eram há uma década. Durante esses dois anos de trabalho regular, o Almirante nunca deixou de escutar atentamente os membros da nossa equipa. Jamais colocou em cima da mesa a densidade da sua biografia como argumento de autoridade, num sinal de rara grandeza moral.

Outra aposta de Vieira Matias foi a vida académica, traduzida em particular na

sua notável presidência na Academia de Marinha. Aí testemunhei o seu interesse pela História Militar, na dupla vertente do conhecimento e da homenagem, que só a memória exacta pode servir. O seu empenho foi fundamental, por exemplo, para a publicação em Portugal do excelente estudo do historiador militar norte-americano John P. Cann: *A Marinha em África. As Campanhas Portuguesas em Águas Interiores de 1961 a 1974*. Cann, ele próprio um aviador naval reformado, surpreende pela quantidade prodigiosa de informação que reúne, muita colhida junto de dezenas de veteranos, delineando num fresco bem estruturado, a estratégia operacional da luta travada nas águas interiores da Guiné, de Angola e Moçambique, pela Marinha Portuguesa. Cann mostra como se criou, de modo inteligente e flexível, um conceito inovador de Marinha para as águas interiores, que em 1970 chegou a incluir 143 unidades.

O meu contacto mais intenso com o Almirante reanimou-se a partir de 2017, com o nosso trabalho conjunto no âmbito do Conselho de Curadores da Fundação Oceano Azul (FOA), instituída nesse ano, mas radicando num longo trabalho anterior. A Missão da FOA traduz-se em acções concretas projectadas em diversos planos: científico, ambiental, pedagógico, educativo, convergindo na necessária protecção ecológica dos Oceanos. A acção da FOA insere-se no quadro dos esforços de muitos actores e instituições em todo o mundo, visando uma mudança nacional, europeia

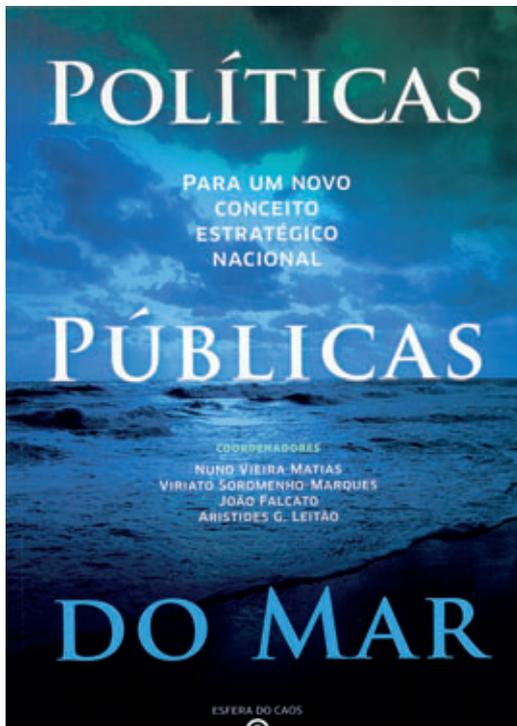


e global tendente a evitar o colapso civilizacional que a continuação do actual modelo de economia e da presente organização do sistema internacional – se ambos não sofrerem reformas profundas – necessariamente implicará. Para o Almirante Vieira Matias, o trabalho na FOA inseria-se, naturalmente, no seu percurso de vida, em prol de uma visão integrada do mar, como realidade estratégica, ecológica, económica, social e cultural. As suas qualidades humanas ficaram bem patentes, para todos os que com ele trabalharam, no modo como, enfrentando já um difícil quadro clínico, jamais teve um gesto de autocomiseração, ou deixou que a doença entrasse na agenda de trabalho. Se é verdade, como nos ensina Aristóteles, que a virtude implica o hábito, então a atitude como o Almirante Vieira Matias enfrentou a forma suprema de adversidade revela que nele habitava generosamente a virtude da coragem.



Professor Doutor Viriato Soromenho-Marques

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



## UM PATRIOTA, UM ATLANTISTA, UM CAVALHEIRO

Como escrevi na minha homenagem pessoal a Almirante Vieira Matias no jornal *Observador*, em 15 de Junho, recordo sem hesitação que o meu primeiro contacto com Almirante Vieira Matias ocorreu em 1996, por puro acaso, numa recepção na residência do Embaixador americano em Lisboa. Começámos a conversar por acaso, como é frequente neste

género de eventos. Mas – o que já não é nada frequente – continuámos a conversar insistentemente e sem interrupção. Ao cabo talvez de uma hora, vozes amigas alertaram-nos para que devíamos tentar conversar com os outros convidados, em vez de ficarmos em intensa ‘reunião’ a dois. Assim fizemos, contrariados, e trocámos rapidamente os nossos contactos.

Lembro-me exactamente das razões que me deslumbraram nesse primeiro contacto com Almirante Vieira Matias, há 24 anos. Havia desde logo a postura nobre de um *gentleman*, que imediatamente me cativou. E havia mais. Eu tinha acabado de regressar de uma estadia de 4 anos em Inglaterra e de 2 anos na América. Tinha aí descoberto uma nobre tradição marítima

de liberdade ordeira e não revolucionária (nem contra-revolucionária) – em que os nossos parceiros anglo-americanos incluíam a ancestral aliança com o marítimo Portugal. À medida que ia descobrindo essa tradição marítima da liberdade ordeira (por sinal orientado por um austro-britânico, Karl Popper, e por um germano-britânico, Ralf Dahrendorf), ia ficando cada vez mais intrigado pela debilidade dessas referências marítimas em Portugal.

Eis senão quando encontro o Almirante Vieira Matias na já referida recepção diplomática. E eis senão quando ele começa a falar-me da importância crucial da NATO, da sua experiência no norte-americano *Naval War College* de Newport, da sua admiração pela *Royal Navy* e pela aliança luso-britânica estabelecida pelo Tratado de Windsor de 1386. Lembro-me vivamente da minha total surpresa perante esta voz tão rara no nosso panorama intelectual, bem como da sua postura enérgica, mas tranquila, e da sua cortesia exemplar. E fiquei para sempre seu admirador – antes mesmo de ter tido o raro privilégio de beneficiar da sua nobre amizade e de conhecer a sua notável carreira naval, nacional e internacional, e a distinção do seu carácter.

Anos mais tarde, creio que em 2004, tive o privilégio de convidar Almirante Vieira Matias para leccionar no Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica (IEP-UCP). Foi um reencontro com fantásticas consequências. O Almirante Vieira Matias desenvolveu a partir de então uma área de estudos em Segurança e Defesa, atraindo à docência no IEP militares de topo dos três ramos da Forças Armadas. Com o Professor Adriano Moreira, ambos retomaram a tradição dos Programas Avançados em Estudos do Mar, inicialmente inaugurada também na Universidade Católica, por nosso querido Amigo e Mestre Ernâni Lopes, então precocemente falecido.

O Almirante Vieira Matias deu ainda ao IEP-UCP o privilégio de integrar o nosso Conselho Estratégico e o nosso Conselho Científico Alargado, bem como o Conselho Editorial da revista *Nova Cidadania*. Participou anualmente desde 2004 em todas as edições do Estoril Political Forum – um Encontro Internacional de Estudos Políticos, reunindo centenas de participantes, nacionais e internacionais, no Hotel Palácio do Estoril. Proferiu também inúmeras palestras sobre “O Mar na Segurança e Defesa Nacional” (2004); “O Espírito dos



Descobrimentos e a Ideia de Universidade” (2007); “Para além da crise, uma possível saída: o Mar” (2010) e ainda “O Mar e o seu valor estratégico” (2011-2019). E leccionou anualmente, desde 2004, a disciplina de “Tecnologia de Segurança e Defesa Internacional” – por si inteiramente concebida e com enorme impacto nos alunos de Mestrado e Doutoramento do IEP-UCP.

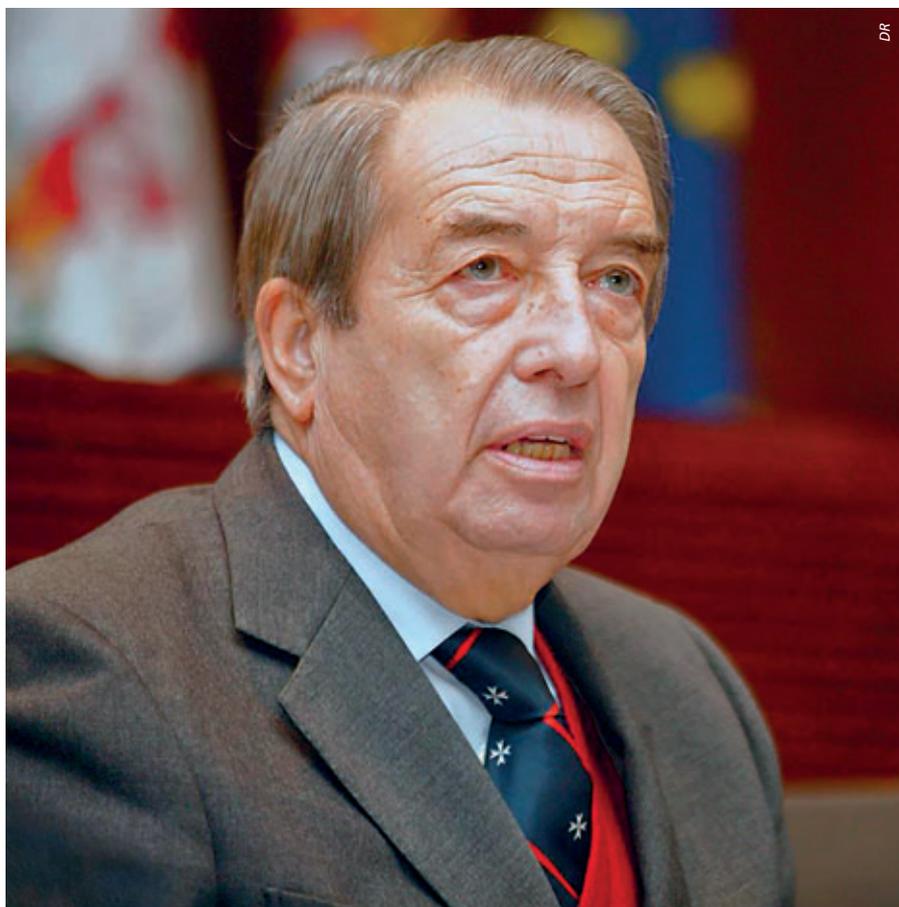
Sob a sua liderança, o IEP-UCP consolidou e ampliou a sua vocação marítima. Quando criámos, com Mário Pinto e Manuel Braga da Cruz, a sala comum D. Henrique o Navegador, o Almirante Vieira Matias ofereceu-nos uma bela reprodução, com a chancela da Academia de Marinha, da Carta Náutica de Jorge de Aguiar, de 1492 – o mais antigo mapa com data e assinatura dos Descobrimentos portugueses, cujo original se encontra na Universidade de Yale. Na mesma ocasião, o Professor Adriano Moreira ofereceu-nos uma bela réplica do retrato do Infante nos célebres Painéis de São Vicente.

Foi uma tocante cerimónia, marcada pelo distinto e inesquecível legado que Almirante Vieira Matias deixou ao IEP-UCP: o legado de um patriota, um atlantista, um cavalheiro.



**Professor Doutor João Carlos Espada**

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



DR



Venho pela presente endereçar a V. Ex.<sup>ª</sup>, em nome da Comissão de Defesa Nacional, mas também em meu nome pessoal, sentidas condolências à Marinha pelo falecimento do Almirante Nuno Vieira Matias.

O momento não nos deve impedir de sublinhar e louvar os altos serviços que o Almirante Nuno Vieira Matias prestou à Marinha, às Forças Armadas e a Portugal, bem como o empenho que sempre colocou no reforço do seu prestígio, constituindo-se como uma referência ímpar

para várias gerações de militares, militarizados e civis, que serviram e servem Portugal na Marinha e na Autoridade Marítima Nacional.

Recorda-se o exemplo de um excecional Oficial da Armada Portuguesa, o líder militar com uma reconhecida e distintíssima carreira, o combatente, o académico, tendo pautado a sua vida profissional pelo compromisso com princípios e valores e um abnegado espírito de bem servir a República.

Reitero, assim, o nosso reconhecimento,

perfilando em respeito perante a memória do Almirante Nuno Vieira Matias que ao longo da sua vida se assumiu como um exemplo de exultante cidadania que com tamanha determinação e mérito desempenhou ao serviço do País.

Que este tributo final fique como um testemunho perene da nossa gratidão e profundo respeito pelo Senhor Almirante Nuno Vieira Matias.



*O Presidente da Comissão,  
Dr. Marcos Perestrello*



A Direção do Forum Blue School cumpre o doloroso dever de comunicar o falecimento, ocorrido hoje dia 13 de junho de 2020, devido a doença prolongada, do nosso associado fundador Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias.

(...)

O Forum Blue School apresenta as mais sentidas condolências à Senhora Dona Maria Francisca e demais família, à Marinha, aos Amigos e a todas as Instituições de que o saudoso falecido era membro ou associado.

Neste momento de profunda tristeza, o primeiro pensamento vai para o Amigo, Conselheiro, Exemplo que foi e permanecerá o senhor Almirante Vieira Matias. Incentivou sempre o nascimento e ação do nosso Forum, fez questão de se tornar associado logo que foi informado de que o projeto assumiu a forma de associação civil sem fins lucrativos. Mostrou especial satisfação pelo foco principal definido e pela ação a desenvolver, visando responder à necessidade de Construir Consciência Marítima nos Portugueses, como condição vital para a compreensão do Oceano e conseqüente defesa do património material e imaterial de Portugal, hoje e no futuro cada vez mais indispensável à afirmação internacional do

País, à assunção das suas responsabilidades e liderança internacional em assuntos do mar e do desenvolvimento sustentável, à criação de riqueza e bem-estar dos Portugueses. Ainda em novembro passado, durante conversa havida no final da sessão de homenagem de que foi alvo, em boa hora levada a cabo pela SHIP – Sociedade Histórica da Independência de Portugal, nos incentivou, mais uma vez, a continuar e se mostrou disponível para manifestar o seu apoio concreto em ação que lhe foi pedida, apesar da doença que já muito o debilitava. Está e ficará sempre credor do nosso mais profundo agradecimento.

Depois, sentimos e assumimos o dever de homenagear a sua memória. Para este efeito, começamos por organizar um conjunto de textos e intervenções da sua autoria, em diferentes *fora* e ao longo da sua vida, que divulgaremos durante as próximas semanas neste website. Outras iniciativas se desenvolverão posteriormente, com o mesmo sentido.

Finalmente, ficamos mais fortes na nossa vontade de honrar a sua memória do modo mais conforme e coerente com a sua vida de cidadão português exemplar – prosseguir a divulgação e concretização do seu pensamento e do seu objetivo de defender

e reforçar Portugal. Com a modéstia de quem conhece os seus limites, mas também com o esforço e a determinação de quem sabe tratar-se de missão necessária para a defesa de valores mais importantes.

Com o agradecimento ao seu autor, Almirante Henrique da Fonseca e com os devidos créditos à Revista Nova Cidadania (donde extraímos a citação), recordamos as palavras com que aquele findou a sua intervenção na sessão de homenagem ao Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias, que decorreu na SHIP – Sociedade Histórica da Independência de Portugal, em 20 de novembro de 2019:

*“O Almirante Vieira Matias:*

*É um Homem de valores, de princípios e de causas.*

*É um amigo do seu amigo.*

*É um Homem de cultura, um Académico.*

*É um líder, um chefe, um comandante com quem dá gosto trabalhar.*

*É um marinheiro, um fuzileiro, um militar, um combatente.*

*O Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias é um verdadeiro Patriota, é um Grande Português”.*



*O Diretor Executivo,  
Dr. Castro Moreira*

# MEU QUERIDO AMIGO ALMIRANTE VIEIRA MATIAS



Palavras proferidas por ocasião das cerimónias fúnebres do ALM Vieira Matias em 15 de junho de 2020

**E**stou aqui a despedir-me do académico e meu antecessor como Presidente da Academia de Marinha. Mas não posso esquecer o militar e marinheiro que foi toda a vida.

O Almirante Nuno Vieira Matias teve uma carreira profundamente diversificada. Foi praticamente tudo o que um oficial de Marinha pode ou anseia ser. Teve anos e anos de mar em que comandou, foi fuzileiro em teatros de guerra, foi Capitão de Porto, professor da Escola Naval e do prestigiado Instituto Superior Naval de Guerra, passou mais que uma vez pelo Estado-Maior da Armada, também pela área do material como Superintendente, foi Comandante Naval e Comandante de um Quartel-General da NATO e terminou a sua carreira como Chefe do Estado-Maior da Armada. Este foi um período difícil em que durante os cinco anos do seu mandato teve que trabalhar com cinco ministros da defesa, mas soube fazer-se sempre respeitar e por eles foi respeitado.

Por todas as áreas por onde passava ou em que se envolvia estudava-as profundamente. Como artilheiro tornou-se um perito em pólvoras e explosivos. Interessava-se imenso pelo problema da medição do tempo que aprofundou e sobre o qual fez conferências. Como agricultor sabia ao mais pequeno detalhe tudo o dizia respeito às variedades de maçãs e outros frutos que plantou e cultivou numa propriedade que amava, dirigindo com sabedoria todas as fases que o seu enorme pomar requeria. Era um grande colecionador de relógios e navalhas, orgulhando-se das suas muitas peças da sua coleção e era sempre com enorme gosto que explicava a origem e os detalhes de cada uma.

Tinha enorme orgulho em ter frequentado o Naval Command Course no Naval War College, nos Estados Unidos da América. Sempre se bateu para que outros tivessem a mesma oportunidade e até ao fim dinamizou e incentivou os encontros dos ex-alunos deste curso e suas famílias de que era um entusiasta congregador.

*Era um excelente contador de histórias e havia duas que o entusiasmavam particularmente – a da célebre Batalha Real a que agora, dizia ele, se teimava erradamente em chamar de Aljubarrota e o facto de não aceitar que o primeiro Almirante tivesse sido Manuel Pessanha, o genovês, pois para ele tinha sido Dom Fuas Roupinho, um bom português.*

*Toda esta profusão de extensos conhecimentos que naturalmente emergiam das suas conversas, levava-me por vezes a ver nele um príncipe da renascença, mas com os pés bem assentes no século XXI. A sua preocupação em manter-se atualizado levava-o a acompanhar os temas da defesa e da segurança nacional e internacional, mas também as áreas do futuro como a biotecnologia, as engenharias física e química, sendo um entusiasta dos avanços do digital. E o mar, sempre o mar, sua preocupação maior, de que era um paladino defensor. Escreveu muito e os seus escritos foram publicados, constituindo excelentes referências deste tema.*

*Todas estas suas características fizeram com que, já reformado, tivesse sido convidado a lecionar no Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica e sido eleito membro da Academia Portuguesa da História e da Academia das Ciências de Lisboa. Ocupou ainda altos cargos na Sociedade de Geografia de Lisboa, na Liga dos Combatentes e na Sociedade Histórica para a Independência de Portugal. Até ao final pertenceu ao Conselho de Curadores da Fundação Oceano Azul.*

*Toda esta vivência fez dele um muito prestigiado Presidente da Academia de Marinha, cargo que exerceu durante cerca de sete anos. Nesse período foi clara a dinamização introduzida, trazendo rigor e um pouco mais do sal da nossa experiência como oficiais da Armada, temperando o puro academismo com os conhecimentos práticos dos homens que conhecem e viveram o mar. Não posso esquecer o pequeno, mas importante detalhe, tão marinheiro, de ter trazido para a Academia um sino que, com as suas badaladas*



Fotos: SAJ, A. Ferreira Dias

*dobradas e singelas, passou a indicar a hora do início das sessões, lembrando o modelo usado a bordo para assinalar o tempo decorrido desde o início dos quartos, antes, e mesmo depois, da invenção do cronómetro de bordo. Estou certo que esta tradição perdurará.*

*Já sob a minha presidência acompanhou, enquanto pôde, as sessões da Academia. Sempre interventivo, era dos primeiros a pedir a palavra. Foi um homem notável que nos vai fazer muita falta. Mas será sempre lembrado como sucede a quem deixa marca, e principalmente por mim que o tive por chefe direto por três vezes e quis o destino, tivesse também vindo ocupar esses mesmos lugares por onde tinha passado, para além do último, a Presidência da Academia.*

*Sempre foi um homem de causas pelas quais se batia com convicção. Lembro apenas a sua revolta quando se aceitou que o 1º de dezembro pudesse deixar de ser feriado, ou quando se bateu para*

*que fosse criada uma nova Comissão Parlamentar para os Assuntos do Mar. E de novo lutou até ao fim, sempre com a esperança de vencer mais esta batalha da sua vida. E muitas vezes o ouvi dizer: “tanta emboscada que eu venci na Guiné e esta agora está mais difícil de ultrapassar”. Só que o combate agora era desigual. Não era uma emboscada montada por homens... era de outra dimensão.*

*Mas o exemplo da luta, dos princípios, da amizade, da sã ligação familiar que manteve ao longo da sua vida e do seu exemplar profissionalismo, ficará para sempre.*

*À Maria Francisca, sua mulher, ao João e à Ana Francisca, seus filhos e aos seus netos Rita, Maria e Manuel, deixo a minha amizade de muitos anos.*

*Descanse com a merecida paz depois desta tão prolongada e inglória luta. Até sempre amigo.*



**Francisco Vidal Abreu**  
Almirante

# GUERRA E UTOPIA

## “UTOPIA” de THOMAS MORE

### “PARA UM MUNDO MELHOR NA POLÍTICA E NA ECONOMIA”

Quando recebi o amável e muito desafiante convite do Senhor Prof. Dr. Carlos Morujão para intervir neste tão oportuno Congresso Internacional, interroguei-me, preocupado, sobre como poderia a minha longa carreira de Marinheiro Militar ajudar-me a ser útil aos propósitos dos nossos painéis, subordinados ao tema “Para um Mundo Melhor na Política e na Economia”. De facto, a minha formação fora da esfera militar é naturalmente generalista, o que me coloca em dificuldade perante um tão sabiamente escolhido conjunto de oradores aqui presente.

Por isso, resolvi, como é bom hábito dos marinheiros, definir o ponto de partida com exactidão e traçar o rumo para o de chegada. E, naturalmente, esse ponto de começo foi, nesta navegação, reler a fresca, de cinco séculos, obra “Utopia” ou “A Melhor Forma de Governo” de Sir Thomas More e meditar sobre ela. Confesso que foi uma meditação que me deu ânimo para a primeira singradura, isto é, para o percurso entre o ponto de partida e o ponto ao meio dia seguinte.

Isso aconteceu não por a obra ter dado muito realce à figura de um marinheiro português, Rafael Hitlodeu, vindo da ilha muito distante da Utopia, mas porque notei no extraordinário texto de More uma atenção muito marcante com requisitos essenciais, diria básicos, “para um mundo melhor na política e economia”, ou seja, o tema de que estamos a tratar.

É um foco que surge ainda incipiente no Livro I, num considerado “terceiro debate,” e que é depois ampliado no Livro II. Estou, naturalmente, a falar daquilo que o autor intitulou “Coisas de Guerra”. Na verdade, a questão da possível ausência de paz e de segurança (diríamos hoje) constituiu uma grande preocupação para More, que trata o tema de uma forma naturalmente profunda e com uma frescura que ainda hoje se sente nos pensamentos que passou a escrito.

Há como que uma intemporalidade nesses legados, a lembrem-me outros autores, como Sun Tzu, ou o Padre Fernando de Oliveira e a sua “Arte da Guerra do Mar”, também do século XVI. Para mim, estava determinado o primeiro ponto ao meio dia. As singraduras seguintes, entre os sucessivos pontos ao meio dia, passaram a estar delineadas no meu pensamento. E quais são elas?

Chegado aqui, abandono a metáfora da linguagem de marinheiro, apesar de nos encontrarmos a bordo da extraordinária “Nau do Saber” que é a Universidade Católica, e passo para a terra muito firme das convicções de More sobre o problema da guerra e, também, para uma chamada de atenção, muito séria, que gostava de

vos fazer relativa à gigantesca catástrofe que pode constituir uma guerra nos nossos dias.

Começo por afirmar o que certamente todos assumem como óbvio: que é condição necessária, essencial mesmo, para um mundo melhor na política e na economia que se verifique uma total inexistência de guerra ou, ainda mais explicitamente, que haja segurança, entendida esta como a ausência de riscos e de ameaças para as sociedades humanas, incluindo os seus bens e o

meio ambiente. Na verdade, a instabilidade e os danos provocados por riscos, ameaças e conflitos são incompatíveis com o desenvolvimento económico e com a harmonia entre pessoas, entre grupos humanos e entre nações. Constituem mesmo a negação da felicidade e da dignidade humanas.

É, seguramente, por isso que More dedica uma parte da sua obra aos problemas da guerra e das situações da sua legitimidade, começando pela referência à tolerância apenas daquelas que podemos chamar de justas. O debate no Livro I em que Rafael, o tal imaginário marinheiro português, condena a política de conquista, a partir de um cenário criado na Corte de França, constitui a primeira aproximação ao tema, quando procura teorizar sobre a legitimidade da guerra, perante as consequências dela derivadas.

“Rafael condena a política da conquista e apresenta como modelo os Acorianos que convencem o seu rei a manter-se nos limites do seu país” e, depois de enumerar as desgraças consequentes da guerra, dá o conselho: “...havia o rei de dedicar-se ao reino de seus pais, criar nele a maior prosperidade possível, torná-lo o mais florescente de todos, ter amor pelos seus... e deixar os outros reinos prosperarem...”. Trata-se de uma muito nítida declaração de incentivo à não agressão e à concentração de todas as energias na melhoria das condições de vida do próprio reino. Este debate do Livro I termina com uma mensagem de pessimismo. A de que as ideias tão sensatas de Rafael não foram acolhidas.

No Livro II o autor teoriza sobre a guerra e dedica-lhe um capítulo onde começa por declarar a sua oposição aos conflitos, a não ser em caso de defesa. Para esta, assume a preparação dos homens e até das mulheres “para protegerem as suas fronteiras ou para escorraçarem os inimigos que tenham invadido os territórios dos aliados, ou bem assim, quando levados por sentimento de comisseração, se propõem libertar da servidão e do jugo de qualquer tirano algum povo oprimido pela tirania, fazendo-o, aliás, por filantropia”.



É uma linha de pensamento da doutrina tradicional que assenta em Santo Agostinho, mas que me merece um comentário de conselho cauteloso, pensando nos dias de hoje. Na verdade, a ideia de libertar povos oprimidos pela tirania, através da guerra material, pode constituir um grande perigo, por vezes um erro mesmo, se não estiver devidamente acautelado o estabelecimento da paz, a implementar após a mudança política. Nos nossos dias, é disso exemplo, entre outros, a tentativa de derrube do presidente sírio que conduziu a uma situação de instabilidade com um rol imenso de vítimas (meio milhão?) que ainda não parou de aumentar.

De certa forma, também, e para referir só mais um caso, relembro que os apoiantes, pela violência, da independência precoce dos territórios ultramarinos portugueses contribuíram para a instabilidade e para sangrentas guerras civis pós-independência, com a consequência de milhões de mortos e as dificuldades de vida que se têm mantido por várias décadas.

Mas, voltando a More e ao capítulo “Coisas de Guerra”, saliento que refere um impressionante leque de conceitos que vão desde questões éticas, hoje reconhecidas e adoptadas em convenções, como as de Genebra, até aspectos tácticos e também psicológicos, envolvendo o que hoje chamamos de guerra psicológica.

Por todo o texto perpassa a ideia de oposição à guerra, a não ser em caso de defesa. Para a sua condução alude, com muita clareza, ao uso da inteligência em vez da força para repor direitos violados e restaurar a paz justa, por exemplo através de métodos psicológicos, como os de aliciamento dos inimigos, criação de terror, despertar de quere-las dinásticas, promessa de recompensas, etc. De certa forma, na mesma linha, estimula a utilização de aliados e de soldados desertores do inimigo.

Em toda a obra se depreende o princípio da valorização da vida, condenando os massacres propícios sobretudo aos vitoriosos, prendendo e não executando os criminosos de guerra, respeitando escrupulosamente as tréguas estabelecidas com os inimigos, mesmo quando se verificarem provocações, poupando as gentes que não pegaram em armas, gratificando quem de direito e, ainda, reparando os danos da guerra.

Curiosamente, muitos destes princípios caracterizaram a acção dos nossos Lusos antepassados logo na reconquista cristã do território de Portugal, em que era prática corrente, após a tomada de uma fortaleza, afastar a população moura para as cercanias sem a hostilizar, como, por exemplo, aconteceu em Lisboa, dando origem aos saloios (originários de Salé).

De forma mais claramente humana, foi, geralmente, o nosso relacionamento com as populações com que tivemos encontros culturais, como tão tocantemente é descrito por Pêro Vaz de Caminha na carta que escreve ao rei sobre a chegada dos navegadores de Pedro Álvares Cabral ao Brasil. O relacionamento com a população local (alinhada de índios) foi, nessa altura, extremamente cauteloso, carinhoso mesmo.

Na parte da obra de More a que me estou a referir, é também feita inteligente alusão ao moral das forças, às tácticas escolhidas e à adequação do armamento a cada situação.

Admiravelmente, é tratado o resta-belecimento da paz e as regras para estabilização das zonas envolvidas e dos humanos, seus habitantes. Interpreto que existe em todos estes pensamentos uma muito comovente intenção de reduzir as consequências da guerra, já que também é perceptível a visão da impossibilidade de anular completamente tal flagelo no universo humano.

É uma conclusão que retiro desta leitura, que procurei também enquadrar no ambiente bélico vivido nos tempos de More e que certamente muito o terá impressionado.

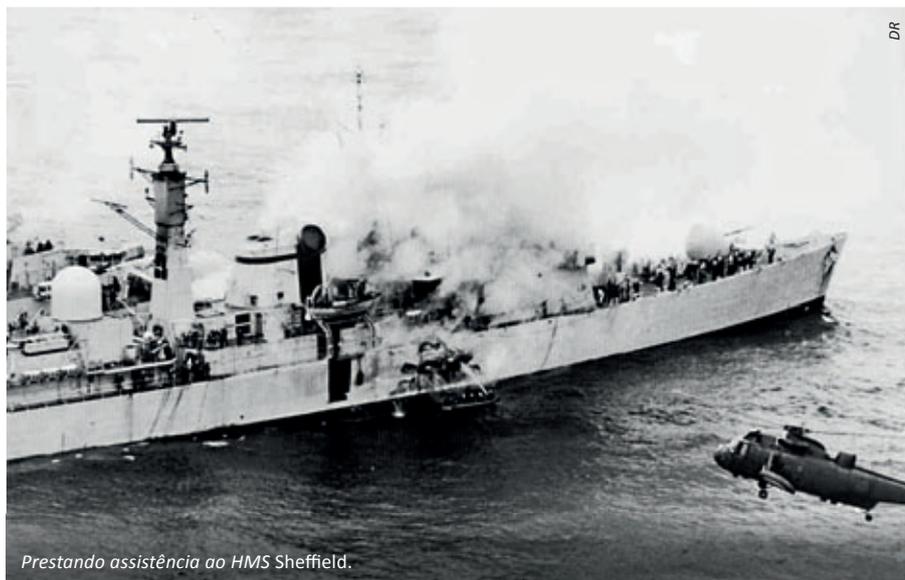
De facto, e apenas em termos muito sintéticos, nos finais do séc XV e na transição para o seguinte, assistiu-se a uma rapidíssima e intensa mudança tecnológica na chamada arte da guerra, com o consequente aumento da violência, dos espaços envolvidos e do número de vítimas. O Homem que, durante milénios, tinha contado apenas com o poder destruidor da força dos seus músculos e dos de alguns animais (cavalo, elefante,

camelo, etc.), começou, nos finais do século XIV, na Europa, a usar a energia da pólvora negra, descoberta na China cinco séculos antes, mas mantida em estado dormente. O quase inviolável castelo do senhor feudal foi destruído pelo canhão, usando a potência da “nova” mistura negra.

A Idade Média, segundo alguns pensadores, termina com este evento, mas também com a era da evolução tecnológica rápida que se inicia com a viagem de Vasco da Gama (contemporâneo de More), conforme opinião do Prof. Daniel Boorstin, no seu maravilhoso livro “The Discoverers”.

O Homem passa a contar com um poder muito maior e com a capacidade de o levar cada vez mais longe. Se for usado para o bem, a dignidade do Homem sai elevada, mas o oposto também pode acontecer. E é muito curioso que More tenha refletido com muita atenção sobre as descobertas portuguesas em plena fase de expansão, percebendo, certamente, que podiam contribuir para a divulgação da palavra de Deus, se fossem bem





Prestando assistência ao HMS Sheffield.

aproveitadas, mas que também poderiam ter um sentido inverso.

Se tentarmos, agora, alargar essas preocupações de More até aos nossos dias, não me restam dúvidas de que é pertinente fazê-lo. Na verdade, o desenvolvimento tecnológico de que More se apercebeu nunca parou de crescer e, até, tem acontecido a um ritmo cada vez mais intenso.

A energia utilizável exterior aos músculos animais, que na altura tinha apenas passado para a mistura física da pólvora negra, salta, no século XIX, para a transformação química de moléculas com a obtenção de muito mais poderosos explosivos, que contam, entre outros com o grande contributo de Alfredo Nobel. A dinamite, a partir da trinitroglicerina, o trinitrotolueno (TNT), as pólvoras nitrocelulósicas, etc. constituem apenas alguns exemplos de produtos explosivos intensamente usados até aos nossos dias e com a capacidade da libertação muito rápida de quantidades de energia incomparavelmente maiores do que as dos produtos anteriores.

De forma paralela, apareceram as máquinas de combustão interna e externa aplicáveis aos transportes terrestres, marítimos e aéreos. A guerra aumenta exponencialmente de violência e passa, facilmente, a poder ter lugar cada vez mais longe dos centros de decisão. O poder do Estado passa a poder aplicar-se a muito maiores distâncias, com muito mais capacidade destruidora e com consequências terríveis.

Tenho, na memória, para vos dar um exemplo que vivi pessoalmente, o horrroso poder destruidor de uma pequena porção de explosivo químico. Cerca de 100 g de TNT de uma mina antipessoal soviética, na Guiné, cortaram um pé e metade da perna a um fuzileiro naval, meu companheiro. No mesmo conflito, testemunhei o afundamento de um navio nosso, a lancha de desembarque média 302, construída em ferro, com tiros de granadas da mesma proveniência, que não continham, cada uma, mais do que meio quilo daquele alto explosivo, ou de outro semelhante.

Nas duas guerras mundiais que eclodiram na Europa, as maiores bombas aéreas que arrasaram cidades e mataram milhões de pessoas teriam, as maiores, algumas (2, 3), centenas de quilos de explosivos químicos de moléculas complexas, como TNT, RDX, PETN, etc. Mais recentemente, em 1982, o míssil Exocet, e foi apenas um, que afundou o “destroyer” britânico “Sheffield” no conflito das Falklands, não teria mais do que o equivalente a 150 quilos de TNT.

Contudo, ainda antes do final da Segunda Guerra Mundial, o Homem tinha sido capaz de dar o salto para outro patamar, ainda muito mais alto, da energia destruidora, conseguindo passar da

transformação de moléculas, para a manipulação de átomos, cisão ou fusão.

A cisão em cadeia de átomos de metais pesados, como U235, liberta quantidades de energia incomensuravelmente maiores. A prova foi a bomba de U235 lançada sobre Hiroshima no que constituiu, praticamente, o final da Segunda Guerra Mundial. A sua potência é estimada em, pasme-se, 22 mil toneladas de TNT. A de Nagasaki, usando 60 quilos de Plutónio, também de cisão, demonstrou dispor de potência semelhante.

Os seus quatro efeitos: onda de sopro, onda de calor, impulso electromagnético e irradiações (alfa, beta e gama), mataram, cada uma delas, mais de 100 mil pessoas e destruíram a quase totalidade das cidades alvo. É aterrador que, em pouco tempo, se tenha passado de armas com

escassas centenas de quilos de explosivos para outras com poder destruidor equivalente a dezenas de milhares de toneladas de TNT. E o pior é que esse crescimento não parou.

De facto, além da cisão do átomo de metais muito densos, descobriu-se ainda que, da fusão de átomos leves, como os de hidrogénio, seria possível obter energia em quantidades incomensuravelmente maiores com as chamadas reacções termonucleares, ou bombas de hidrogénio.

Existem, hoje, no mundo muitos milhares de ogivas nucleares com potências aterradoras. Por exemplo, há mísseis lançáveis de submarinos ou de bases em terra com potências destruidoras equivalentes, apenas cada um, da ordem das duas centenas de “Hiroshimas”.

Interrogo-me sobre o que poderá acontecer à Humanidade e também ao giroscópio, chamado Planeta Terra, se essas armas termonucleares forem usadas. E aqui, já não estaremos perante questões de natureza económica, mas sim de sobrevivência de vastos grupos humanos, quando não mesmo de toda a humanidade...

Thomas More, certamente que hoje estaria ainda muito mais preocupado com a guerra e faria reflexões seguramente ainda mais intensamente sábias de alerta para tão tremendo pavor. Cabe-nos, seguindo o seu avisado conselho, reflectir sobre o problema e sobre os comportamentos que devemos adoptar para difundir e seguir as suas ideias, adaptadas ao quadro de situação actual.

E a importância da reflexão aumenta ainda mais se pensarmos que houve homens que nem sequer precisaram da energia dos átomos para liquidarem milhões de seres humanos, como aconteceu em Auschwitz, Dachau, nas estepes siberianas, etc.

Por isso, considero muito relevante e altruísta o exemplo da Universidade Católica Portuguesa de relembrar a extraordinária obra “Utopia” e de promover a iniciativa que estamos a viver de reflexão sobre as suas várias dimensões. Espero que seja uma acção que frutifique e que contribua para um universo menos perigoso e mais respeitador da dignidade e da vida humana.

Que São Thomas More nos ajude a seguir, com ventos favoráveis, o rumo certo dessa rota e nos proteja dos escolhos que possa conter. São os desejos sinceros de um velho marinheiro que viveu a guerra!!!



**Nuno Vieira Matias**  
Almirante

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

# A IMPORTÂNCIA GEOPOLÍTICA DO ISTMO DE KRA

## DUELO ENTRE UM ESTREITO E UM ISTMO

“... ministers come and go, even dictators die, but mountain ranges stand unperturbed”

Nicholas Spykman

A ideia da construção de um canal, na zona de Kra, tem estado sempre na mente das principais potências navais, uma vez que permitiria ultrapassar o perigoso *chokepoint*<sup>1</sup> de Malaca e poupar, pelo menos, 648 milhas náuticas (NM) (1200 km) de navegação entre os Oceanos Índico e Pacífico.

No século XIX a Inglaterra chegou a negociar com o Rei do Sião, Rama I, a escavação de um canal ligando Ranog a Lung Suan. O projeto, excessivamente ambicioso, foi abandonado. Mais tarde, os franceses avançaram com uma proposta similar apresentada ao Rei Rama II, que a rejeitou. Ainda nesse século, ingleses e franceses renovaram as suas pretensões junto de Rama V, mas sem sucesso.

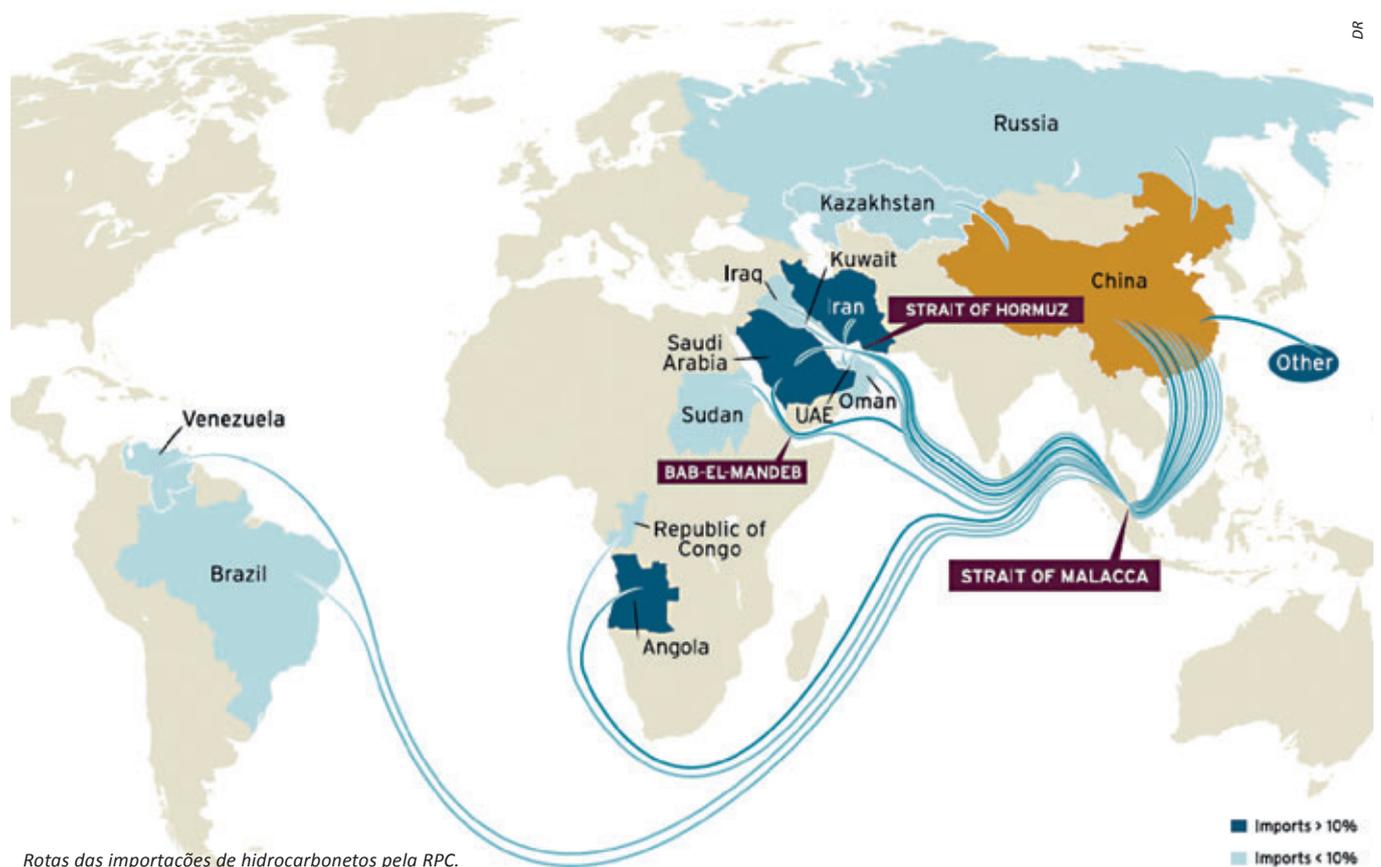
Nos últimos anos tem sido a República Popular da China (RPC) a fomentar, junto das autoridades tailandesas, a ideia da construção do canal, oferecendo auxílio técnico e financiamento. Percebe-se este interesse se considerarmos que o estreito de Malaca é, essencialmente, controlado pelos Estados Unidos da América (EUA) e seus aliados e que por aí transita, fundamentalmente, o petróleo que é a energia vital da economia chinesa, já que, sem ele, se veria significativamente paralisada e mergulhada em grandes dificuldades internas e externas.

### IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO ESTREITO DE MALACA

O estreito de Malaca é um dos principais pontos de estrangulamento mundiais, sendo aí relativamente fácil, com recurso à força se necessário, impedir ou restringir severamente a passagem de trânsito marítimo a adversários ou inimigos. O controlo militar de um estreito mede-se pela capacidade de o fechar, interditando o tráfego marítimo e lançando o caos na economia dos países a quem o trânsito fica, doravante, interdito ou limitado.

A profundidade média do estreito de Malaca, ao longo dos seus quase 460 NM de extensão, é de cerca de 25 metros. O estreito tem a forma de funil na direção NW-SE, i.e., passa de uma largura de cerca de 27 NM a um mínimo de apenas 20,5 NM. Esta estreita e alongada faixa marítima fica encravada entre a península malaia, a norte, e a ilha de Sumatra, a sul.

Ao longo do estreito existem numerosas ilhas. No extremo sul, fechando o estreito, temos a norte um conjunto de 63 ilhas separadas da península malaia pelo estreito de Johor (existem já duas pontes a ligar a ilha principal à península) e a sul as ilhas Riau; a largura do estreito é, aí, na zona de Singapura, de apenas 8,6 NM. Esse é, pois, o ponto especialmente propício para negar a passagem a



Rotas das importações de hidrocarbonetos pela RPC.

“indesejados”. Durante a II Guerra Mundial os ingleses minaram essa zona, numa tentativa de negar o acesso, por parte de potências opositoras, ao estreito de Malaca.

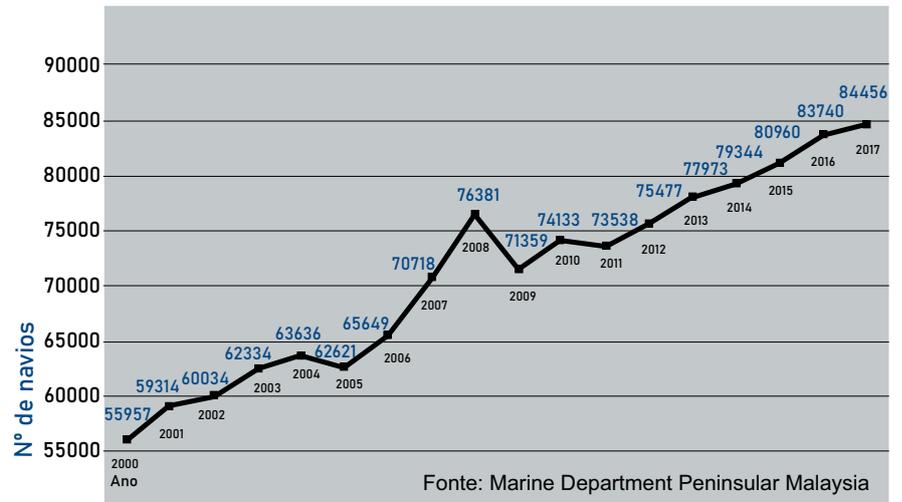
Em 2017 transitaram mais de 84 mil cargueiros e petroleiros pelo estreito de Malaca – uma média de quase 10 grandes navios por hora<sup>2</sup>. Aí passa 30% de todo o comércio mundial marítimo e também um terço do petróleo transportado por via marítima – cerca de 15 milhões de barris por dia. Mais de 90% do petróleo importado pelo Japão e pela Coreia e parte muito significativa do abastecimento energético da China segue por essa rota. O encerramento do estreito significaria o caos na economia asiática e grandes perturbações na economia mundial. É, pois, um local de primeira importância no xadrez geopolítico mundial.

O estreito de Malaca é partilhado por dois Estados muçulmanos, a Indonésia e a Malásia, e por uma pequena, mas rica e poderosa cidade estado – Singapura. Na entrada ocidental do estreito há ainda que contar com Tailândia, através da sua ilha de Phuket. Mas as potências controladoras/dominantes são os EUA e seus aliados ingleses e australianos, que aí mantém forças militares robustas.

### AMERICANOS HERDAM CONTROLO MILITAR DOS INGLESES

Os quatro Estados do sudeste asiático que bordejam o estreito de Malaca têm enfrentado, não só problemas de ordem interna, mas também de ordem externa por vezes tensos, entre si. Recorde-se o período da Konfrontasi entre a Indonésia e a Malásia, com a primeira a treinar guerrilheiros contrários ao Governo malaio, mas também a insurgência comunista malaia que operava a partir de bases na Tailândia.

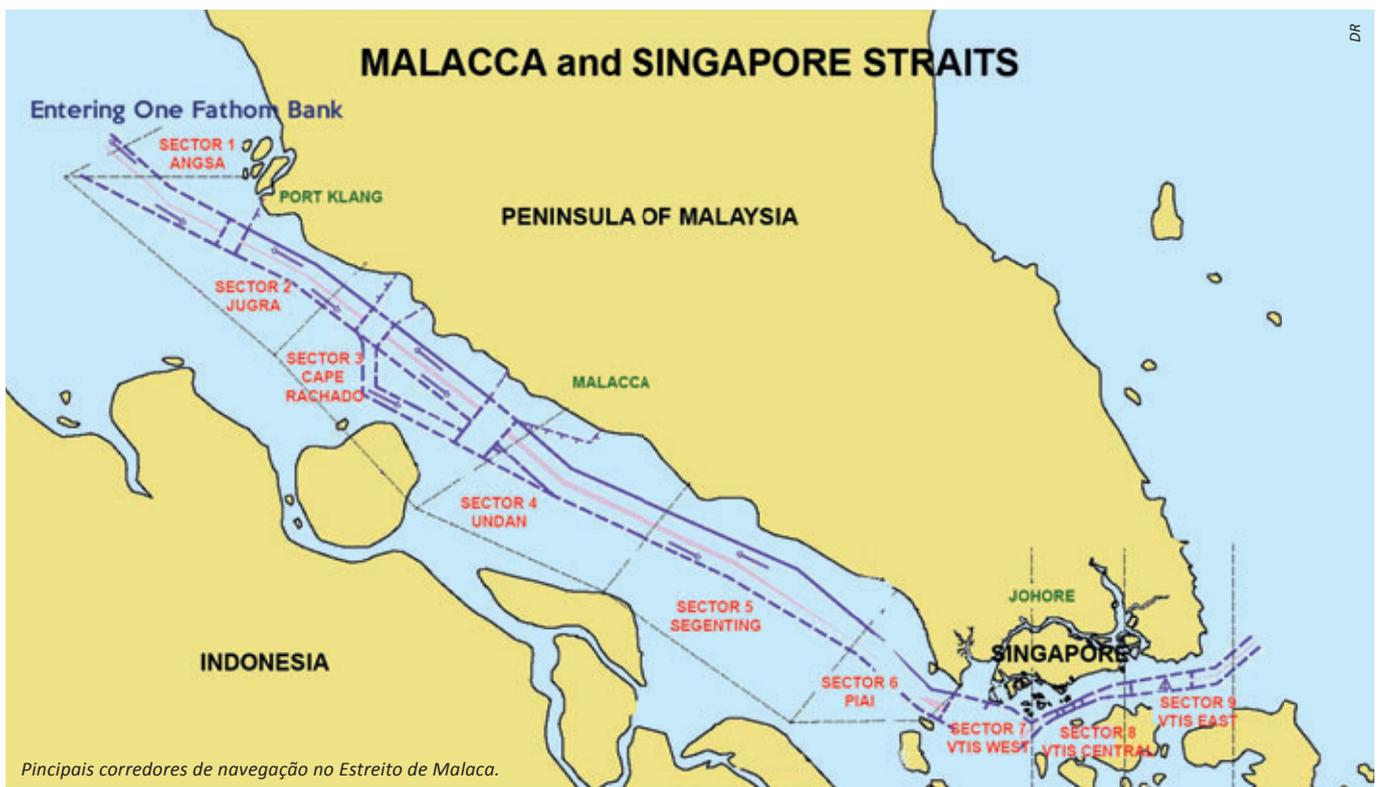
### Contactos com a Estação VTS de Klang por parte de navios com mais de 300 GRT (arqueação bruta) atravessando o Estreito de Malaca



A Indonésia enfrentou ou enfrenta movimentos rebeldes em Aceh (que pretendem criar uma república independente), em Kalimantan (que pretendem incorporar o território, e o Brunei, na Malásia), nas Molucas do Sul (que também pretendem a independência), em Minahasa (predominantemente católica), na Papua Ocidental (para unificação da ilha) e em Riau (movimento independentista).

A Malásia ainda tem de fazer frente a movimentos independentistas em Sarawak e em Sabah. A Tailândia está a braços com o separatismo da região de Pattani, onde um movimento islâmico armado continua a atuar.

Não obstante as sérias divergências entre os três estados, Singapura, Malásia e Indonésia, em termos de segurança tem sido possível alguma cooperação. Para além do patrulhamento conjunto do estreito, da luta contra a pirataria e da partilha de informação, estas nações puseram de pé um sistema de controlo eletrónico de navegação no estreito – o STRAITREP<sup>3</sup>.





nas economias, e principalmente os EUA, ao perderem a capacidade de estrangular o comércio e o abastecimento energético chinês, japonês e coreano. Tal acarretará uma séria perda de influência dos EUA na região.

## DUELO EM CURSO

Temos assim que duas realidades geográficas, um estreito e um istmo, geograficamente contíguas embora politicamente e geoestrategicamente separadas, disputam entre si a supremacia na ligação entre os Oceanos Índico e Pacífico. Até hoje a paisagem natural, o estreito, tem prevalecido, porque o istmo, para se constituir como alternativa, tem de ser aberto e nele construído, com custos elevados, um canal.

Este duelo, aqui definido como uma contenda ou conflito entre duas entidades, assume diversos níveis de relevância desigual. Num nível mais macro, o duelo insere-se no contexto de uma crescente competição entre a China e os EUA; num nível médio, corresponde ao embate entre a Tailândia e outras potências locais pela liderança do sudeste asiático; finalmente a nível micro, dará azo a uma luta pela atração de indústrias de construção e reparação navais, de serviços de logística e transportes e de todo um *cluster* ligado ao mar.

A estratégia dos apoiantes do estreito tem sido a mesma ao longo dos séculos: impedir a construção do canal. Para isso têm recorrido a todo o tipo de armas – diplomáticas, económicas e políticas. Até ao início do século XXI, as potências com capacidade financeira e técnica para fazer a gigantesca obra dominavam, de uma forma ou outra, o estreito, pelo que a sua motivação era baixa.

A partir de finais do século XX, a emergência da RPC como potência económica exportadora mas dependente da importação de hidrocarbonetos, cuja rota passa pelo estreito dominado por potências hostis, veio alterar os dados da equação. Surgia um Estado com real motivação e com músculo financeiro e técnico para levar a cabo esse desígnio.

Em simultâneo, a globalização veio colocar enorme pressão sobre o estreito que viu o tráfego crescer de forma robusta nas últimas décadas, aproximando-se do ponto de saturação. Acresce que o transporte marítimo, da Ásia para o Médio Oriente e para a Europa enfrenta hoje a concorrência do caminho de ferro modernizado e alargado no âmbito da rota da seda. Finalmente, a cada vez maior importância dos navios de grande dimensão, cujo calado não permite a circulação no estreito de Malaca. A simples racionalidade económica empurra para a construção do canal, que daria uma nova competitividade ao transporte marítimo, diminuindo custos e tempos de transporte das mercadorias.

Pressões internacionais têm impedido a Tailândia de tomar uma decisão definitiva em relação a este dossier. As divisões políticas internas, a presença de um conflito separatista no seu território, de alguma forma apoiado pela Malásia e um sistema político prisioneiro de um ciclo ditadura militar – democracia (até 2014) – ditadura militar muito contribuem para essa paralisia.

O recente retorno à democracia na Tailândia (no seguimento das eleições de 2019 que, porém, não levaram ao fim completo do regime militar), a situação de congestionamento do estreito, o apoio da China, são elementos que podem contrariar a estratégia, até hoje bem sucedida por parte dos apoiantes do estreito, de impedir o istmo de se dotar de um canal. Se assim for, o duelo termina e abrir-se-á uma fase de coexistência das duas rotas marítimas.



## CONCLUSÕES

Com uma justificação económica poderosa – a saturação do estreito de Malaca e o desenvolvimento económico que propiciaria a grande parte do Sudeste Asiático – o canal de Kra acabará, seguramente, por se concretizar. A questão que se coloca é de saber se será iniciado nos próximos anos, em resultado duma resolução firme e definitiva da Tailândia, ou se este país continuará a ceder às pressões americanas e dos estados do estreito, protelando uma decisão favorável.

Não tendo a Tailândia os meios, financeiros e humanos, necessários, precisa de um parceiro que a apoie neste empreendimento de dimensões gigantescas. A RPC surge como a única alternativa; tem músculo em termos de capitais e de recursos humanos especializados e tem vontade em construir uma alternativa que lhe permita evitar o estreito de Malaca e garantir a segurança do seu abastecimento energético e do seu comércio marítimo com o Médio Oriente e a Europa.

A concretizar-se a construção do canal, ele levará a uma alteração relevante no equilíbrio de forças no sudeste asiático, com a Tailândia a assumir um papel mais preponderante, a China a aumentar a sua influência e, em contrapartida, assistir-se-á a um declínio de Singapura e da Malásia e a uma redução da influência americana em toda a Ásia.

A composição do governo será sempre decisiva para determinar se a Tailândia avança ou se continua a adiar o projeto que poderá moldar o seu futuro por muitas décadas.



**Jorge Fonseca de Almeida**  
Doutorando em Sociologia

### Notas

<sup>1</sup> Expressão anglo-saxónica designadora dum ponto de estrangulamento geográfico em ambiente marítimo.

<sup>2</sup> Este valor tem vindo a crescer nas últimas décadas (SeaNews, 2018).

<sup>3</sup> Acrónimo de *Ship Reporting System in the Strait of Malacca and Singapore*.

<sup>4</sup> A *Seventh Fleet*, em termos de meios de combate, é constituída por 50 a 70 navios e submarinos e 140 aviões. Em terra e no mar dispõe dum efetivo de 20.000 marinheiros. Conta ainda, em prol da sua autossuficiência, com cerca de 50 navios de apoio logístico, quer próprios quer contratados, na sua maioria baseados em Singapura.

<sup>5</sup> Shimada, 2015.

<sup>6</sup> Sulong, 2012.

# OS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA E A ESTRATÉGIA NO PACÍFICO

## 6ª Parte

### O FIM DA ERA DO COURAÇADO

O ataque do *Kido Butai* (força de porta-aviões sob o comando do almirante Chuichi Nagumo: *Kaga, Akagi, Soryu, Hiryu, Shokaku* e *Zuikaku*) a Pearl Harbor, a 07DEZ41, não tem paralelo na historiografia da guerra naval. A projeção de uma força de porta-aviões, com vários navios de escolta e de apoio, a mais de 3500 milhas, exigiu um planeamento rigoroso e uma execução precisa. Esta operação, idealizada pelo almirante Isoroku Yamamoto e planeada pelo CFR Minoru Genda, apesar de espetacular, falhou nos seus propósitos estratégicos; ficou-se pela mera vitória tática, sem outras consequências sérias a não ser a de provocar a determinação de um povo para se unir ao seu presidente, na luta pela liberdade.

O Almirante Husband Edward Kimmel, com grande experiência como oficial artilheiro a bordo de couraçados e então Comandante da Esquadra do Pacífico, emitiu o plano de operações “2M1” que previa uma ação de superfície de médio alcance, contra a esquadra japonesa, algures no Pacífico central. Para Trent Hone, que é um reputado especialista em tática naval, o plano era coerente, “estendendo-se para além da linha de batalha para abranger todos os aspetos de um potencial envolvimento da esquadra. Foi concebido para alavancar todos os pontos fortes da esquadra, concentrando-se nos pontos fracos do inimigo; enfatizava a coordenação de todas as armas; centrou-se na flexibilidade tática e numa estrutura de comando descentralizada com base na iniciativa individual.”

Contudo, o contexto era outro. A era do couraçado tinha chegado ao fim. A aurora do novo poder naval já se tinha manifestado em Taranto com a esquadra italiana, e no Atlântico Norte com o *Bismarck*, provando que a velocidade e o alcance do braço aéreo, juntamente com a deteção e localização do inimigo por meio do RADAR, eram superiores à força esmagadora e cega da linha de batalha de curto alcance, tática em vigor desde Lowestoft (1665) até à Jutlândia (1916).

A liderança naval americana continuava a subestimar obstinadamente os novos instrumentos de guerra de que dispunha, os quais não se coadunavam com os velhos padrões históricos da guerra naval. Isto apesar de todos os esforços no sentido de uma nova forma de pensar e agir. Enquanto Kimmel se preparava para o dia de ontem, o seu inimigo, Yamamoto, preparava-se para dar o golpe fatal com as armas do presente.

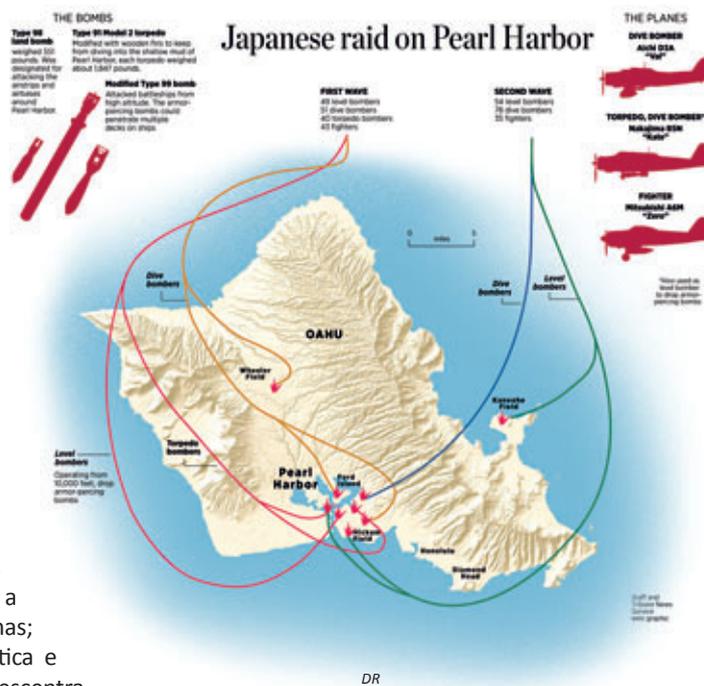
### DE PEARL HARBOR A TÓQUIO

Nas vésperas de Pearl Harbor, a esquadra dos EUA continuava organizada segundo a tradição: a “Força de Batalha” (*Battle Force*) no Pacífico a “Força de Patrulha” (*Scouting Force*) no Atlântico. Após o ataque do Japão, foram nomeados novos responsáveis para os dois principais Comandos Navais: para o *CINCPAC*, no Pacífico, o Almirante Chester William Nimitz; e para o *CINCLANT*, no Atlântico, o Almirante Royal Eason Ingersol. Estes Comandantes Navais respondiam diretamente ao novo comandante da esquadra, o Almirante Ernest J. King, que integrava o novo órgão de comando superior das Forças Armadas, o *Joint Chiefs of Staff* (JCS). O JCS era responsável pela elaboração da Grande Estratégia, posta em prática após a aprovação do Presidente Franklin Delano Roosevelt.

Ao abrir as hostilidades no Pacífico, os japoneses fizeram-no de tal forma rápida e contundente e sobre uma tão vasta área, que surpreenderam os americanos, então mais focados nas Filipinas e no Sudeste da Ásia. Quase em simultâneo os japoneses atacaram o Havai, as Filipinas, as ilhas de Wake e Guam, Singapura, Hong Kong, a Malásia e a Tailândia. De facto, os primeiros cinco meses de guerra trouxeram apenas derrotas e frustrações aos países aliados. Tais foram os casos do afundamento de: dois navios da *Royal Navy* – o *Prince of Wales* e o *Repulse* – ao largo de Singapura, a 19DEZ41; e de vários outros navios aliados na “Batalha do Mar de Java”, a 27FEV42.

Esta marcha triunfal do Japão só foi travada com a vitória estratégica americana na “Batalha do Mar de Coral”, em maio de 1942, que impediu o corte das comunicações marítimas entre os EUA e a Austrália, e com a derrota imposta pelas forças aeronavais de Nimitz à poderosa esquadra do Almirante Yamamoto na “Batalha de Midway”, em junho do mesmo ano. Esta última vitória, que do ponto de vista tático resultou na destruição do mais poderoso instrumento de guerra japonês, o *Kido Butai*, representou estrategicamente o ponto de viragem da maré de desaires das forças dos países aliados, permitindo a futura projeção dos meios aeronavais e anfíbios que poriam fim a toda a resistência japonesa no Pacífico e procederiam à aniquilação total da “Marinha Imperial Japonesa”.

A 2 de setembro de 1945, a bordo do couraçado *Missouri*, fundeado na baía de Tóquio, era assinado o instrumento de rendição incondicional do Japão.



# SUBECO

## SISTEMA DE VIGILÂNCIA ACÚSTICA SUBMARINA



Boia multiparamétrica da rede MONIZEE (operada pelo IH), equipada com diferentes sensores meteorológicos e oceanográficos.

Portugal exerce jurisdição sob um vasto espaço oceânico, cujo domínio submerso é ainda pouco conhecido apesar de constituir a maior reserva do país, em recursos minerais, biológicos, energéticos e turísticos. Ainda assim, é a sua dimensão marítima (superfície do mar) que é massivamente explorada como principal via do transporte comercial à escala global. Esta atividade humana, desenfreada e contínua, imprime uma pressão ambiental, que ameaça a subsistência do ecossistema oceano e coloca em risco a salvaguarda dos seus recursos. Este impacto negativo não deriva apenas da poluição química e física resultante do derrame de combustíveis, da acumulação de lixo ou da libertação de produtos químicos. Acresce a estas fontes, a geração de ruído submarino produzido pelos sistemas de propulsão, produção de energia, sondagem, sonar e exploração geofísica. É neste contexto que corremos o risco de perder este valor estratégico nacional antes, ainda, de o verdadeiramente conhecer, na sua plenitude.

### CONTRIBUTO NA ESTRATÉGIA PARA O MAR

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional, aprovado por Resolução do Conselho de Ministros em 2013 (CEDN2013), enfatizou a necessidade de desenvolver as capacidades científicas e tecnológicas do país, apoiando núcleos de investigação e apostando na aproximação das universidades, laboratórios, centros de excelência e empresas, visando o desenvolvimento económico e social de Portugal. Segundo o CEDN2013, o mar e a centralidade no espaço atlântico são ativos nacionais que importa valorizar e salvaguardar, pois constituem, pela sua definição, um elemento multiplicador do potencial estratégico do país. Na defesa da soberania e da independência nacional, o CEDN2013 definiu, entre outros, como objetivo permanente, a necessidade de se “garantir a capacidade de vigilância e controlo do território nacional e do espaço inter-territorial, incluindo a fiscalização do espaço aéreo e marítimo”, bem como “assegurar reservas estratégicas indispensáveis à segurança do país, nomeadamente nos planos da energia, das comunicações, dos

transportes, dos abastecimentos, da alimentação e da saúde”.

A região submersa do oceano é vasta, profunda e opaca, de difícil acesso, ocupação e controlo. Estas características também ocultam a real taxa de degradação deste ecossistema, resultante de uma pressão humana cada vez mais intrusiva e “stressante”. No oceano, o ruído antropogénico (gerado pela atividade humana) aumenta de dia para dia, e há muito que superou os níveis do ruído natural produzidos pela fauna marinha, sismos, agitação marítima, vento e chuva à superfície do mar. Mas, por ser um meio contínuo, o oceano é um excelente condutor do som, pelo que a sua utilização torna-se também a forma mais eficaz de lhe aceder, bem como dele obter o conhecimento que hoje dispomos da sua estrutura. A informação acústica pode viajar muito longe no oceano, permitindo escutar e monitorizar diferentes fontes sonoras a grande distância.

### CONCEITO E PARCEIROS DE I&D

Há mais de 30 anos que o Instituto Hidrográfico (IH), órgão da Marinha e Laboratório de Estado para as ciências e técnicas do mar, promove e participa em diferentes projetos

científicos e militares, que visam o estudo e a caracterização do ruído submarino. Foi neste contexto, e com o objetivo de contribuir para a materialização do CEDN2013, que o IH estabeleceu um protocolo de investigação e desenvolvimento com o Ministério da Defesa Nacional, visando a edificação de um sistema de vigilância acústica submarina ao longo da margem continental portuguesa.

Este protocolo foi assinado na forma de um projeto de capacitação, de duplo uso (militar e científico), nas áreas dos “sensores”, da “modelação e simulação” e do “ambiente operacional”. O projeto foi denominado por SUBECO (“Eco Submarino”) e procurou agregar a academia, a indústria e as Forças Armadas, no reforço do desenvolvimento tecnológico e do conhecimento científico aplicado à Defesa. Para além do IH e do Comando Naval (Esquadilha de Submarinos e Centro de Análise e Gestão de Dados Operacionais da Marinha), o SUBECO juntou, como parceiros, a Esquadra 601 – Patrulhamento Marítimo (Força Aérea), o Centro de Informações e Segurança Militares (CISMIL, EMGFA), o Centro de Investigação Tecnológica do Algarve (CINTAL, Universidade do Algarve) e a empresa nacional MARSENSING (PME – tecnologia de defesa).

## LINHAS DE AÇÃO

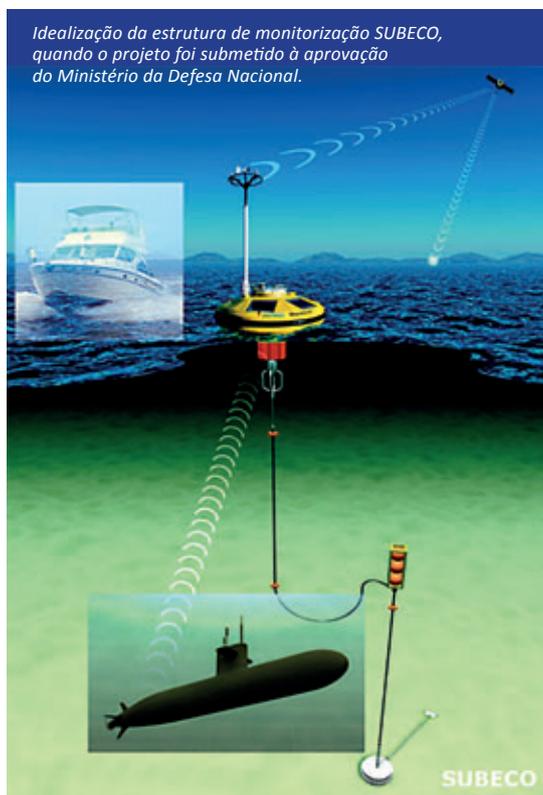
O projeto teve a duração de 4 anos e contemplou três linhas de ação complementares: a observação do ambiente acústico submarino; a previsão do ruído submarino; e a gestão da informação SUBECO.

Na componente da observação, o projeto desenvolveu, de raiz, um sistema acústico de escuta passiva, capaz de monitorizar em tempo real o ruído submarino *offshore*, bem como de proceder à sua análise com vista à localização e identificação de fontes primárias deste ruído, incluindo as de origem humana e biológica (como são exemplo os sons emitidos pelos cetáceos). O protótipo foi desenhado e construído por forma a responder a diferentes requisitos, identificados pelos parceiros operacionais do projeto. A sua funcionalidade e capacidade foi validada em ambiente real, quando fundeado, em diferentes ocasiões e contextos, ao longo da costa portuguesa. O protótipo foi, depois, replicado de forma industrial, para poder ser instalado em diferentes plataformas, como são exemplo, entre outras, as boias multiparamétricas da rede MONIZEE (operada pelo IH). O sistema de observação tem a capacidade de comunicar a informação recolhida, em tempo real, desde o ponto de observação até aos sistemas de Comando e Controlo, operados pelos diferentes parceiros operacionais do projeto. A utilização desta capacidade, distribuída em rede por diferentes pontos de observação, permite a monitorização espacial e temporal do ambiente acústico submarino.

Na componente da modelação, o projeto desenvolveu um módulo de previsão numérica operacional do ruído submarino, através do conhecimento da localização

e identificação dos diferentes navios que integram o panorama operacional nos sistemas de Comando e Controlo da Marinha. Este modelo tem a capacidade de simular a propagação tridimensional do ruído emitido por cada um dos “contactos” no

sentido em que as observações permitem parametrizar e validar o modelo de previsão do ruído e, por outro lado, as soluções numéricas permitem estender a vigilância do nível de ruído submarino a todo o espaço marítimo, coberto pelo modelo.



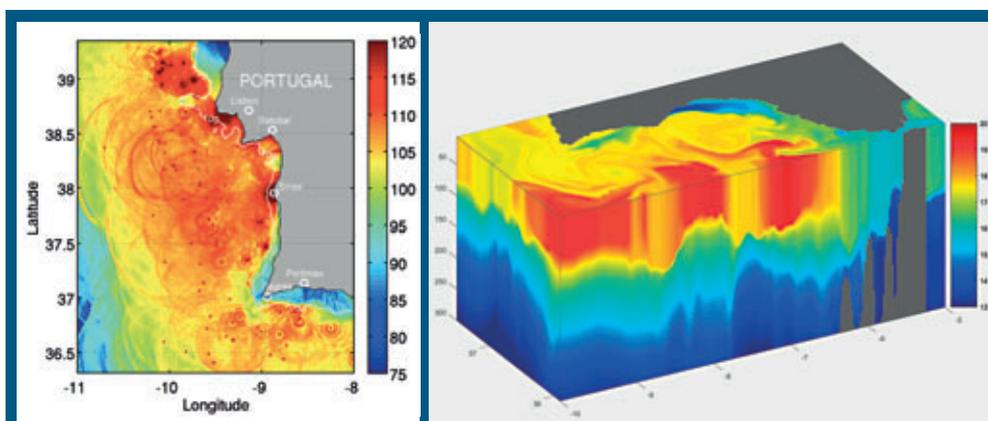
## NOVA CAPACIDADE AO DISPOR

O projeto contemplou ainda o desenvolvimento de um sistema de informação, capaz de agregar, analisar, armazenar e publicar, em redes classificadas militares, a informação recolhida pela rede de observação e produzida pelo sistema de previsão acústica. A informação obtida é transformada em produtos militares de apoio à tomada de decisão, estratégica, operacional e tática. Por outro lado, o projeto previu também a desclassificação de observações para fins científicos, nomeadamente para a caracterização do estado ambiental das áreas de jurisdição nacional e para estudos científicos, *e.g.*, censos de mamíferos marinhos.

Em conjunto, as três componentes do projeto permitem agora uma permanente monitorização do ruído submarino no espaço oceânico adjacente à margem continental portuguesa. O projeto alcançou o seu término no final de 2019 com: a conclusão das várias tarefas técnico-científicas contempladas; a edificação do sistema de informação; e a aquisição e entrega dos vários equipamentos que integram a rede de vigilância acústica SUBECO.

No presente ano, a infraestrutura SUBECO está a ser posicionada, nos pontos de observação já definidos pelos seus parceiros operacionais, e a rede de informação começou a ser ativada.

A infraestrutura e o sistema de informação SUBECO constituem, assim, uma nova capacidade nacional, a ser explorada operacionalmente pela Marinha e pelos seus parceiros militares. O sistema visa também a partilha de informação acústica entre os três ramos das Forças Armadas e o EMGFA (CISMIL), bem como beneficiar a comunidade científica nacional, que passa a ter acesso a registos acústicos temporalmente extensos e distribuídos no espaço marítimo de interesse nacional.



Mapa de ruído submarino produzido pelo modelo de previsão acústica do ruído submarino, desenvolvido no âmbito do projeto SUBECO e operado pelo CGEOMETOC

Modelo tridimensional de previsão da circulação e estrutura do oceano, operado pelo CGEOMETOC. Este modelo está na base do cálculo da propagação acústica do ruído submarino.

Quaresma dos Santos  
CTEN TSN-AMB

# CADETES DA ESCOLA NAVAL

## VIAGEM DE INSTRUÇÃO – 4º ANO

No âmbito do Plano Anual de Atividades Escolares da Escola Naval (EN), os cadetes do Curso “CTEN Raúl Alexandre de Cascais” (4º Ano) realizaram a sua Viagem de Instrução (VI) no período compreendido entre 29JUN e 10JUL20. As VI têm como objetivos proporcionar aos alunos a aplicação e o aperfeiçoamento dos conhecimentos técnico-navais e militares adquiridos durante o ano letivo, considerando a sua adaptação à vida do mar.

### FASE DE TERRA

Esta VI foi dividida em dois períodos distintos: na semana de 29JUN a 3JUL realizou-se um plano de atividades em terra com a colaboração do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), da Esquadilha de Navios de Superfície (ENSUP), da Esquadilha de Subsuperfície (ESS) e da Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV) do Comando Naval; e na semana de 6JUL a 10JUL os alunos embarcaram na fragata *Álvares Cabral* onde, no mar, foram sujeitos a um plano de exercícios seriados focado nos objetivos da viagem, juntamente com as missões de outros meios navais e aéreos coordenados pelo Comando Naval.

A fase de terra foi ajustada à especificidade das diversas classes: os cadetes da classe de Marinha (M) realizaram diversas séries táticas em ambiente simulado no CITAN, no *Action Speed Tactical Trainer* (ASTT) e no simulador de navegação, com o objetivo de aperfeiçoar as suas valências nas áreas da navegação e da tática e operações navais; os cadetes da classe de Administração Naval e da classe de Engenheiros Navais – dos ramos de armas e eletrónica e de mecânica – integraram as séries de navegação em formatura e de reabastecimento; e por sua vez os cadetes da classe de Fuzileiros participaram em diversas ações de formação no âmbito da guerra eletrónica e de comando em operações anfíbias, ministradas por oficiais do Corpo de Fuzileiros.

Em paralelo a estas atividades, o curso foi tendo um primeiro contacto com o NRP *Álvares Cabral* – a plataforma e a estrutura organizacional – através de diversas ações de integração e palestras visando a organização, funcionamento e competências dos diversos departamentos e serviços técnicos de bordo, a organização do navio na situação de atracado e a navegar e as funções de Adjunto do Oficial de Dia à Unidade.

### FASE DE MAR

Uma vez embarcados no NRP *Álvares Cabral*, os alunos deram início à fase de mar. Para além da integração na vida e rotinas a bordo, a instrução focou-se nas funções de Adjunto do Oficial de Quarto à Ponte e do Oficial de Ação Tática (cadetes M) e nas funções de Adjunto aos Chefes de Departamento e Serviço correspondentes à respetiva classe. Também participaram diretamente no plano de exercícios seriado, pensado e elaborado especificamente para a VI – com o intuito de os cadetes experienciarem todas as vertentes dos exercícios e operações navais.

Colaboraram na VI, cumprindo um programa seriado, vários meios navais e aéreos formando o Grupo-tarefa TG 443.22. A VI contou, pois, com o NRP *Corte-Real* (em período de treino e aprontamento para integrar o STANDING NATO MARITIME GROUP 1 como navio-chefe), com o NRP *Álvares Cabral*, com os NRP *Sagitário* e

NRP *Tridente* (em cooperação e apoio) e ainda com as aeronaves F-16 MLU, P3-C *ORION* Cup+ e EH-101 *MERLIN* da Força Aérea Portuguesa.

No último dia de mar os cadetes “viveram”, pela primeira vez ao longo da sua formação, um exercício com o navio em Postos de Combate em ambiente multiameaça, articulando os ambientes da Batalha Externa e Interna. As séries realizadas trouxeram aos cadetes uma nova perspetiva no âmbito do treino, da prontidão e operações navais em complemento da vertente teórica adquirida durante o ano letivo na EN, reforçando deste modo a célebre divisa que os acompanha, *Talant de Bien Faire*, que exorta ao esforço pessoal no sentido da perfeição.

Antes de terminarem a VI do 4º ano, os cadetes prestaram uma justa e honrada homenagem ao seu patrono, o CTEN Raúl Alexandre de Cascais, com o lançamento de uma coroa de flores ao mar na posição dos destroços do caça-minas *Roberto Ivens*. Como é sabido, o *Roberto Ivens* naufragou a 26 de julho de 1917, na entrada do porto de Lisboa, em resultado da colisão com uma das minas largadas pelo submarino alemão UC-54; a explosão partiu o navio ao meio, levando ao seu afundamento imediato e à morte de quinze dos vinte e dois elementos da sua guarnição, incluindo o seu comandante, o 1TEN Alexandre de Cascais.



Colaboração do **COMANDO DO NRP ÁLVARES CABRAL**

# MUSEU DE MARINHA

## UM MUNDO DE DESCOBERTAS

### FUNDAÇÃO E INSTALAÇÃO

O posicionamento geográfico de um país constitui-se como um fator determinante para a sua evolução histórica, independência e relação com as restantes nações. O caráter marítimo de um território pode ser determinante para os seus habitantes, mas não justifica, por si só, a natureza marítima de um povo. Esta resulta de uma multiplicidade de relações e interdependências quotidianas que se materializam nas diferentes atividades relacionadas com o mar, mas que ao mesmo tempo formam uma vocação marítima que se afirma no património coletivo e cultural de uma nação.

A atividade marítima foi determinante para a construção da nação portuguesa, na sua independência e na sua projeção no mundo através dos Descobrimentos Portugueses. Os 700 anos de existência da Marinha Portuguesa atestam a importância do mar nos desígnios nacionais. Não apenas no seu passado, mas sobretudo num presente onde o mar e o seu uso constitui um dos principais vetores de desenvolvimento para o seu futuro.

Atualmente, a par da sua componente operacional, a Marinha Portuguesa é herdeira de um diversificado e significativo património cultural, fruto de uma história secular que se confunde com a própria identidade do país. No desempenho das suas atribuições, o Museu de Marinha contribui ativamente para o desenvolvimento da vertente cultural da organização e constitui um fator de prestígio e de marcante afirmação de identidade da Marinha Portuguesa.

Será, portanto, natural que se sublinhe a importante função que o Museu de Marinha (MM) tem como instrumento de divulgação da nossa história e cultura, contribuindo para o fortalecimento da identidade marítima do povo português e da sua ligação ao mar, que foi, é e seguramente continuará a ser determinante nos desígnios nacionais.

Fundado em 22 de julho de 1863 pelo rei D. Luís I, o MM é um dos mais antigos museus nacionais. Inicialmente foi instalado na Sala do Risco da Escola Naval (EN), no antigo Arsenal de Marinha, com uma função essencialmente didática. O grande incêndio de 1916 destruiu grande parte do acervo existente. Quando a EN foi transferida para o Alfeite, em 1936, o MM permaneceu na Sala do Risco e tornou-se autónomo.

Henrique Maufroy de Seixas foi o maior mecenas do MM e, em 1948, doou uma extraordinária coleção constituída por mais de trezentas peças, entre as quais várias tipologias de modelos de navios, a que se juntaram vários milhares de fotografias que tinham por tema o mar, a Marinha e, de uma maneira geral, a cultura marítima portuguesa. Para albergar essa coleção o Museu transferiu-se com caráter provisório para o Palácio do Conde de Farrobo, nas Laranjeiras, em 1949.

Contudo, a aspiração da Marinha era a instalação do Museu nos Jerónimos, num espaço igualmente disputado por outros museus. Após um difícil processo, o Museu de Marinha é finalmente transferido para o complexo dos Jerónimos em 15 de agosto de 1962, após a construção, de raiz, do Pavilhão das Galeotas – primeira instalação do género em Portugal – para albergar as galeotas reais e da ala poente.



Entrada e ala poente do Museu de Marinha.

Foto CMG Farinha Alves

## EXPOSIÇÕES PERMANENTES E TEMPORÁRIAS

Contando com mais de 25.000 peças, o acervo do museu é constituído por coleções de carácter diversificado, que incluem peças das armadas de Vasco da Gama, o hidroavião em que Gago Coutinho e Sacadura Cabral completaram a travessia área do Atlântico sul, as Galeotas reais, uma coleção de astrolábios náuticos – a maior do Mundo em exposição permanente, constituída por nove peças – e outros instrumentos de navegação, espécimes e réplicas rigorosas da cartografia da época dos Descobrimentos, modelos de navios de guerra, navios mercantes, embarcações de pesca e quadros de pintores famosos como João Vaz, Roger Chapelet e o Comandante Pinto Basto. Dispõe ainda de 140.000 espécies fotográficas e 1500 desenhos e planos de navios e embarcações.

Em 2019 atingiu-se o número de 175.000 visitantes, valor que coloca o MM como um dos museus mais procurados e visitados do país.

Contando com quase 10.000 m<sup>2</sup> de área expositiva, este Museu tem em curso um programa de longo prazo para requalificar a sua atratividade através da renovação da exposição permanente, nomeadamente através da implementação de uma comunicação de conteúdos de acordo com os novos padrões da museologia e com recurso a novas tecnologias. De acordo com o programa estabelecido, já se concluiu a renovação de toda a ala poente do Museu, com a finalização, no último ano, dos trabalhos na Sala dos Grandes Veleiros. Durante o corrente ano tenciona-se elaborar o projeto de renovação da Sala dos Séculos XIX à atualidade, por forma a concluir, cumprindo-se com a calendarização fixada, o programa de renovação em 2023 – ocasião da comemoração dos 160 anos da criação do MM.

A divulgação cultural inclui um programa dinâmico de exposições temáticas temporárias, que evoquem figuras ou factos de

interesse histórico, associados a atividades do mar e possibilitando uma porta aberta a iniciativas da sociedade portuguesa. Durante o último ano estiveram patentes ao público as seguintes exposições temporárias: “Centenário da Aviação Naval”; “A Tradição Marítima de Chipre. Desde a Antiguidade até aos Tempos Modernos”, organizada pela Embaixada do Chipre; “Marinha do Tejo”, organizada pela Associação Marinha do Tejo; “Lisboa está na moda”, pelos Pupilos do Exército; “Marinheiros da Esperança”; “Gago Coutinho. Viajante e Explorador” e “I.MER.SÃO”, do jornalista David Araújo, sobre a missão da Polícia Marítima na Grécia.

Para além do complexo dos Jerónimos, o Museu de Marinha integra ainda: o edifício da ex-Fábrica Nacional de Cordoaria; o Museu Marítimo *Almirante Ramalho Ortigão* em Faro, no Departamento Marítimo do Sul; o polo museológico do *Farol do Cabo de S. Marta*; o pólo museológico do *Cabo de S. Vicente*; e o pólo museológico de Cacilhas – composto pela fragata *D. Fernando II e Glória* e o submarino *Baracuda*. A *Marinha do Tejo* constitui ainda um polo vivo do MM.



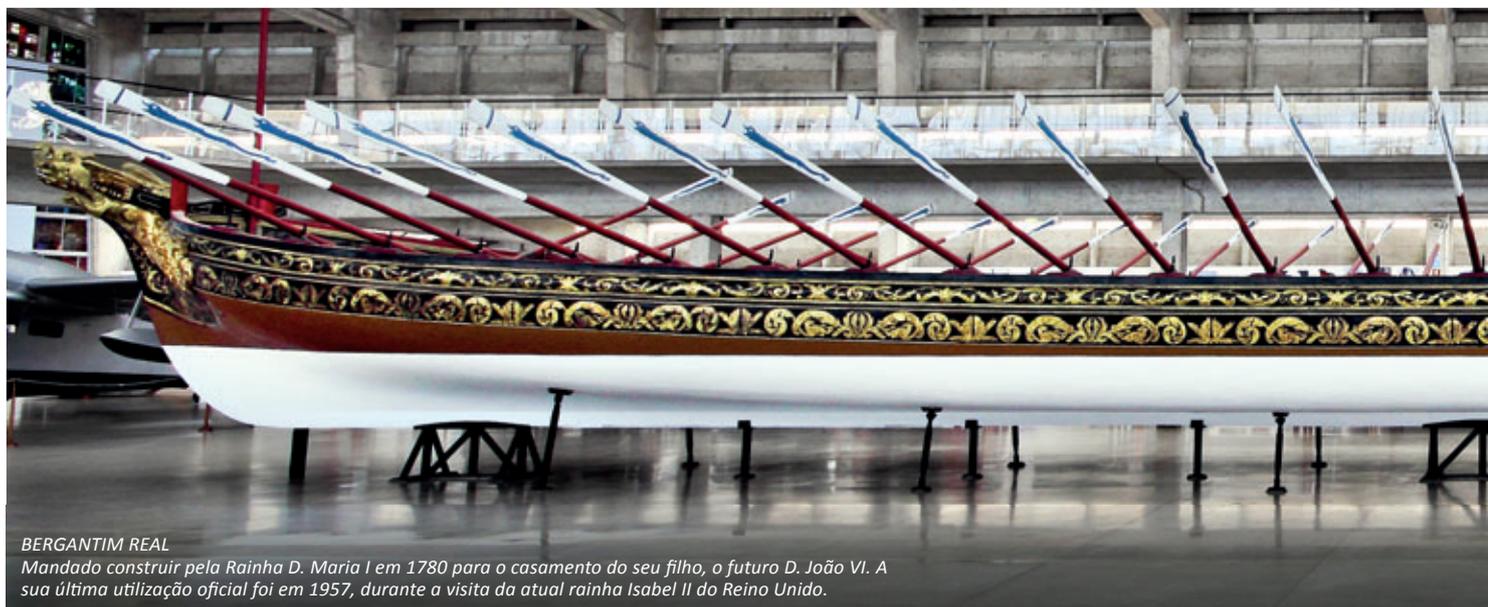
Sala dos Grandes veleiros após a renovação.

Foto Rui Souta

## NA ERA DA DIGITALIZAÇÃO, DA INTERNET E DAS REDES SOCIAIS

O MM esteve encerrado ao público durante dois meses, como consequência das restrições colocadas pela pandemia do COVID19. Reabriu em 18 de maio, respeitando as condições de segurança estabelecidas pela Direção-Geral de Saúde.

Este encerramento acelerou a tendência de digitalização do Museu, nomeadamente das suas coleções e de comunicação dos seus conteúdos e programação, ações essas que têm vindo a decorrer, de forma progressiva, nos últimos anos. O contacto do público e dos investigadores com as coleções e peças do museu não se limita hoje às visitas presenciais. É possível efetuar



BERGANTIM REAL

Mandado construir pela Rainha D. Maria I em 1780 para o casamento do seu filho, o futuro D. João VI. A sua última utilização oficial foi em 1957, durante a visita da atual rainha Isabel II do Reino Unido.

a consulta dos registos do museu através da aplicação *InWeb* na página de internet do Museu de Marinha, no chamado “Museu Digital” (<https://musedigital.marinha.pt/pesquisa/>). O acesso pode ainda ter lugar através do Portal das Instituições de Memória da Defesa Nacional (<https://portalmemoria.defesa.gov.pt/>).

A gestão integrada das diferentes coleções do museu, nomeadamente o acervo de peças, o Centro de Documentação, o Arquivo Histórico de Imagens da Marinha e o Arquivo de Desenhos e Planos é realizada desde 2011 com o programa *InPatrimonium*. Esta base de dados gere o registo e todos os aspetos relacionados com o espólio museológico, como os empréstimos, movimentos de peças, intervenções de conservação e restauro, exposições e outros eventos realizados pelo Museu e a consulta do seu acervo através da aplicação *InWeb*.

No período de confinamento incrementou-se a produção de vídeos com conteúdos sobre o Museu, as suas coleções e ações *on-line* de mediação cultural, procurando manter a ligação com o seu público tradicional e criar empatia com novos públicos, em particular com os mais jovens. Para além de poderem ser acedidos através do sítio da internet do museu (<https://ccm.marinha.pt/pt/museu>), no link “O Museu em sua Casa”, os vídeos são divulgados nas redes sociais, nomeadamente nas páginas de *Facebook* da Marinha Portuguesa e da CCM – Comissão Cultural de Marinha. Recentemente inaugurou-se a página do *INSTAGRAM* do Museu de Marinha (@MuseuMarinha) dirigida aos jovens.

Encontram-se ainda em desenvolvimento projetos para elaboração de guias digitais para visitantes, recorrendo aos códigos QR, para se poderem efetuar visitas virtuais.

O aumento destas atividades através de suportes e plataformas digitais, com acento na divulgação e comunicação pela internet, são reveladoras da importância crescente do desenvolvimento

de conteúdos adequados dos museus, visando a realidade virtual/digital, verificando-se uma intensificação da sua procura em tempo de confinamento. Esta alteração do produto a oferecer, impõe a necessidade de aperfeiçoamento de novas competências para os profissionais dos museus, representando um desafio adicional à sua gestão.

O programa educativo e de medição cultural, do MM, encontra-se focado nas escolas e nos grupos organizados, realizando-se visitas guiadas temáticas ou de caráter geral e ainda visitas teatralizadas realizadas com o recurso a parceiros do Museu. Esta atividade encontra-se atualmente limitada pela dimensão dos grupos a que se pode permitir o acesso ao Museu, assim como pelo quase desaparecimento das atividades escolares presenciais.

A cooperação com a EN e o seu Centro de Investigação (CINAV), na área da investigação científica, é complementada com um protocolo com a Universidade Lusófona, existindo ainda uma intensa cooperação com vários museus municipais.

A pandemia COVID-19 teve um impacto significativo na programação das exposições temporárias, com diversos parceiros a cancelarem as atividades programadas para o corrente ano. A exposição sobre o Almirante Gago Coutinho irá permanecer em exibição na Torre Oca até ao fim do ano de 2020,

e em 2022 terão lugar as exposições comemorativas do Centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul e do Centenário da morte do Príncipe Alberto I do Mónaco. Por ocasião do 160º aniversário irá promover-se uma exposição sobre o fundador do Museu de Marinha, o rei D. Luís I, e a sua carreira naval.

Estamos à sua espera. Traga a sua família e amigos. Venha visitar o Museu de Marinha e os seus tesouros e mergulhe na história da sua Marinha.



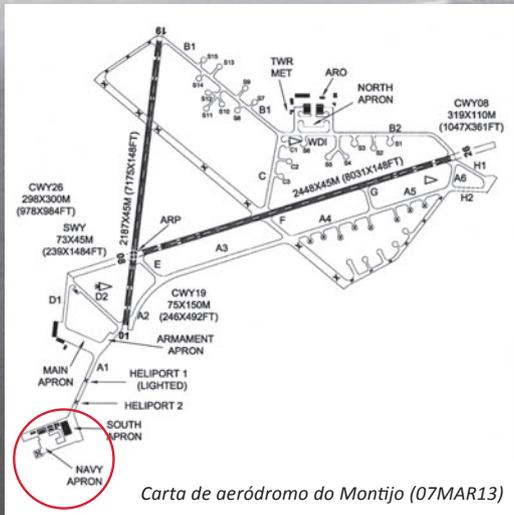
Colaboração do **MUSEU DE MARINHA**



Foto Bruno Neves

# AEROPORTO DO MONTIJO

## UM SONHO DE SACADURA CABRAL COM 100 ANOS



Carta de aeródromo do Montijo (07MAR13)



Em 1941 iniciaram-se as obras do "Centro de Aviação Sacadura Cabral".

A construção do aeroporto complementar de Lisboa no Montijo, quer seja pela importância estratégica que tem, quer seja pela acesa onda de debates que este tipo de decisões naturalmente gera, tem sido um dos temas dominantes da nossa atualidade. Porém, este tema não é assim tão atual como se possa pensar; na verdade, é já um tema centenário! Foi em 1919 que surgiu, pela primeira vez, a ideia de se construir um aeroporto na península do Montijo.

### CENTRO DE AVIAÇÃO NAVAL PROVISÓRIO DO BOM SUCESSO

Claro que esta era uma ideia muito avançada para a época, bem à frente do seu tempo, que só poderia vir de uma brilhante mente visionária. Neste caso, veio exatamente do Português que melhor interpretou e anteviu a posição estratégica de Portugal nas rotas transatlânticas de navegação aérea; rotas que naquela altura eram ainda um sonho, mas para o qual deu um valioso contributo para que se tornassem realidade. Referimo-nos, obviamente, ao Comandante Sacadura Cabral.

Encontra-se no Arquivo Histórico da Marinha um relatório, de Sacadura Cabral, com um estudo preliminar para uma melhor localização do Centro de Aviação Naval de Lisboa que, à data, estava instalado a título provisório na doca do Bom Sucesso. Neste estudo, Sacadura Cabral refere que as excelentes condições naturais da península do Montijo não só eram ideais para construir ali uma base de hidroaviões, como também um aeródromo terrestre que poderia constituir o futuro aeroporto de Lisboa.



Para melhor compreender como surge este projeto, temos de recuar ao ano de 1916, quando Portugal entrou na Grande Guerra e passou a estar sob a ameaça dos submarinos alemães. Nesta altura, ainda em França a tirar o seu *brevet* de piloto, Sacadura Cabral começa obstinadamente a tentar convencer o Ministro da Marinha a criar uma componente de aviação na Armada para combater os *U-boat*.

Quando regressa a Portugal em setembro, é-lhe confiada a missão de escolher a localização do futuro centro de aviação naval. Sacadura Cabral escolhe um terreno na quinta do Alfeite, mas provavelmente porque a Marinha já nessa altura planeava construir ali a sua futura base naval, o aviador vê a sua proposta recusada. Em alternativa, propõe a doca do Bom Sucesso como local provisório para instalar o seu centro de aviação. Assim aconteceu em 1917, mas rapidamente o Bom Sucesso demonstrou ser um local acanhado e inadequado para a operação de hidroaviões, necessitando de ser substituído por outro com melhores condições.

## LISBOA NO CRUZAMENTO DE ROTAS AÉREAS TRANSATLÂNTICAS

Após o Armistício em 1918, Sacadura Cabral regressa de França animado com a inovadora visão para a aviação. A Grande Guerra tinha catalisado um desenvolvimento extraordinário na tecnologia aeronáutica e fez surgir uma indústria de construção de aeronaves altamente lucrativa, assim como uma geração de milhares de jovens aviadores. Esta sinergia rapidamente impulsionou a continuação do espírito heroico e romântico da aviação, e a sua rentabilização na exploração comercial das aeronaves.

Durante as décadas de 20 e 30, todos os meses eram quebrados *records* de velocidade ou distância e planeavam-se ousados *raids* que traziam um notável prestígio para o aviador e o seu país. Os Estados juntam-se também ao espírito da chamada “Época de Ouro da Aviação”. Britânicos, Americanos e Franceses começaram a planear ligar por via aérea, com as aeronaves excedentes da Guerra, a Europa à América e as suas colónias às metrópoles.

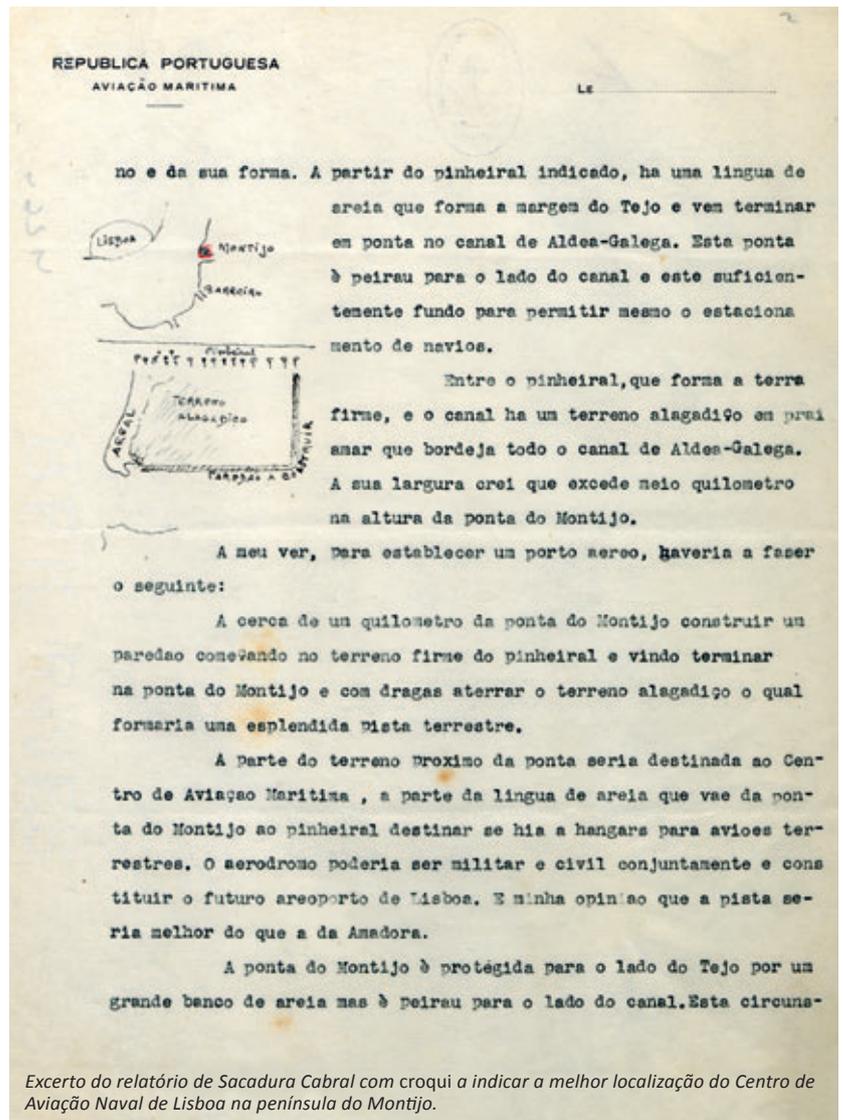
Tudo indicava que a rota aérea do Atlântico Norte iria passar pelos Açores e por Lisboa. A primeira travessia aérea do Atlântico, protagonizada em maio de 1919 pelo Comandante Albert Read da *U.S. Navy*, só o veio comprovar. Sacadura Cabral previu-o e, ainda antes dos Americanos chegarem a Lisboa por via aérea, tinha já conseguido convencer o Ministro da Marinha a patrocinar-lhe uma travessia aérea de Lisboa ao Rio de Janeiro. Queria inaugurar assim a rota do Atlântico Sul, que seria uma rota com origem em Pernambuco, escala em Cabo Verde e destino final em Lisboa. A capital de Portugal passaria, automaticamente, a ser o mais importante aeroporto a nível mundial e as nossas ilhas Atlânticas pontos obrigatórios de escala. Era esta a visão de Sacadura Cabral.

## MUDANÇA DO CENTRO DE AVIAÇÃO NAVAL PARA O MONTIJO

Em novembro de 1919, antes de partir para Inglaterra para escolher um avião para a sua travessia aérea do Atlântico Sul, Sacadura Cabral avalia o melhor local na área de Lisboa para instalar o futuro Centro de Aviação Naval. Ao que tudo indica, não foi considerada outra área para além do Montijo, mais concretamente “na parte norte do canal de Aldea-Galega”, onde hoje se situa a Base Aérea n.º 6.

Refere o aviador que “Este local pareceu-me conveniente para a instalação não só de uma estação de aviação marítima, mas de um aeroporto marítimo e terrestre”; faz também uma estimativa das construções e dragagens necessárias e da melhor localização para a pista terrestre, que em nada difere da atual. “O aeródromo poderia ser militar e civil conjuntamente e constituir o futuro aeroporto de Lisboa”. Sugere então que se “...proponha superiormente a sua aquisição e seja comprado seja por acordo com o proprietário, seja por expropriação por utilidade pública. A verba de 900 contos destinada a portos aéreos tem aqui perfeita aplicação.”

Não foi desta vez que a proposta de Sacadura Cabral foi avante, e só se voltaria a falar do Montijo para base aérea em 1932, quando finalmente a Aviação Naval pôde voltar a considerar substituir o centro do Bom Sucesso. Embora num processo sem ligação ao estudo original, acabou-se por selecionar aquele mesmo local.



As obras da base aeronaval arrancaram em 1941 e, em 1949, no âmbito do 25º aniversário do desaparecimento do aviador, decidiu-se designar a futura unidade por “Centro de Aviação Sacadura Cabral”, numa justa homenagem ao principal impulsionador da aviação da Marinha e a um homem com uma visão extraordinária para a aviação e que, devido a isso, acabou por protagonizar o maior feito aeronáutico português, em equipa com o seu amigo Gago Coutinho: a Travessia Aérea do Atlântico Sul, em 1922.

Com a extinção da Aviação Naval em 1952, acabou por ser a Força Aérea Portuguesa que, em 1953, inaugurou o Centro de Aviação Sacadura Cabral, que pouco tempo depois passou a ser a Base Aérea n.º 6, designação que, com “Força e Grandeza de Ânimo”, tem persistido nestes últimos 65 anos.

Não deixa de ser algo irónico que, passados 100 anos, o projeto de Sacadura Cabral para o Montijo vá, finalmente, concretizar-se. A península está prestes a transformar-se no aeródromo que “...poderia ser militar e civil conjuntamente e constituir o futuro aeroporto de Lisboa”, já que, para além das novas infraestruturas aeroportuárias, vão permanecer ali unidades da Força Aérea Portuguesa e a Esquadilha de Helicópteros (EH). A EH é a única unidade de aviação da Marinha Portuguesa e, curiosamente, está localizada exatamente no local que Sacadura Cabral indicava como ideal para o futuro Centro de Aviação Naval.



**Baptista Cabral**  
CFR

# PORTUGUÊS SUAVE

**D**esengane-se o eventual leitor mas, contrariamente ao que o título poderá sugerir, o assunto que hoje pretendo aqui apresentar nada tem a ver, de qualquer forma, com o tabaco.

O recurso ao nome de uma marca portuguesa de tabaco ocorreu-me como forma de caracterizar um tipo de pessoas que estão sempre atentas, como hoje se diria, a qualquer janela de oportunidade que lhes possibilite o enriquecimento rápido, mesmo quando tal se traduza em grande prejuízo de outros e seja levado a cabo de forma manifestamente ilegal.

Como já aqui, por diversas vezes, se referiu, um dos principais problemas com que a navegação portuguesa, pelos finais do séc. XVIII, se deparava, decorria dos assaltos levados a cabo pelos corsários, em especial de nacionalidade francesa, que actuando nas proximidades dos portos portugueses atacavam a navegação, tanto a nacional como a estrangeira, que demandavam ou largavam desses portos.

Um dos aspectos curiosos que se recolheram nos relatos desses ataques é o de uma aparente dualidade de actuação desses corsários; enquanto nuns casos se limitavam a saquear a carga e, por vezes, parte do equipamento dos navios atacados, noutros, para além do saque da carga, espoliavam os tripulantes de todos os seus bens, inclusive da própria roupa que vestiam, chegando para isso a agredi-los, muitas vezes de forma extremamente violenta, por forma a que estes revelassem onde eventualmente haviam escondido os seus bens, sendo depois, com frequência, abandonados nus em qualquer lugar da costa.

Tão diferentes actuações, que eventualmente poderiam ser justificadas pela diversa índole dos atacantes, parecem contudo ter uma outra justificação bem mais plausível, justificação essa que o Intendente Pina Manique, em carta que dirigiu, em 18 de Novembro de 1798, ao Secretário D. Rodrigo de Sousa Coutinho, indica claramente qual fosse.

Na carta em causa escreve Pina Manique o seguinte:

“Consta também que alguns navios de comércio portugueses têm inteligência com os corsários franceses e que muito de propósito se lhes entregam voluntariamente por pacto particular em que se ajustam para roubarem, por este modo, por uma parte a Companhia onde seguram o navio e a carga, em muito mais do seu valor, e por outro o prémio que convencionaram com os interessados no corsário francês.

Isto que refiro a V. Ex<sup>a</sup>, se conhece das averiguações a que me dei proceder e me dá parte, que nomeei, para executar as Reais ordens de Sua Majestade e que V. Ex<sup>a</sup> me participou”.

Até hoje não encontrei qualquer indicação de que alguém, envolvido em tal actividade, tenha sido objecto de qualquer sanção, ou até mesmo investigação, mas se eventualmente tal tenha alguma vez sucedido, não deverá ter sido suficiente para fazer cessar a existência dos dois tão diferentes tipos de actuação dos corsários franceses, os quais continuaram a verificar-se.



Cmdt. E. Gomes

Fonte : Arquivo Histórico Ultramarino Maços do Reino cx. 197 pasta 14

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



## QUE TAL ESTÁ LÁ EM CIMA?

Os submarinos foram feitos para navegar em imersão. É contra-natura navegar com um submarino à superfície. Mas alturas há em que não se consegue escapar a esse destino.

Com o submarino à superfície, para além do enjôo, alguns elementos da guarnição ainda são sujeitos a outros tormentos, sobretudo no inverno.

Normalmente, nos trânsitos à superfície, os geradores encontravam-se a trabalhar à carga máxima. Nesta situação, nos submarinos da classe *Albacora*, o ar para os alimentar era aspirado pela torre, passando pelo posto de controle e pelo corredor higiénico, até ser finalmente sugado pelo motor do gerador, já na propulsão mecânica. Como tal, mesmo nos dias quentes de verão, no posto de controle fazia sempre frio. Nas noites de inverno do norte da Europa, ficava um ambiente glacial. Por isso, o pessoal de quarto ao posto de controlo tinha que se agasalhar bem, não sendo incomum ver o chefe de posto de controlo envergar o capote de abafo, com o capuz colocado, e embrulhado em cartões, numa vã tentativa de retardar o inevitável arrefecimento corporal.

Mas na ponte ainda era pior. O oficial de quarto e o vigia estavam sujeitos à temperatura exterior, ao vento, à chuva se a houvesse, e ainda às ondas, quando o mar estava mais alterado. Em certas ocasiões, ainda podiam ser lavados por baixo, pois o mar entrava pelas aberturas inferiores do casco exterior, e subia pelas escadas de acesso pelo exterior até ao patim da torre. Para piorar tudo, o espaço era exíguo pelo que nem dava para caminhar um pouco, para aquecer.

Fazer o quarto da alva<sup>1</sup> nestas circunstâncias era um suplício. Esta é a altura do dia em que normalmente se atinge a temperatura mínima. Além disso imaginem estar a dormir confortavelmente e quentinhos, e serem acordados cerca dos 15 minutos para as 4 horas da manhã. Levantam-se, lentamente começam a despertar para a vida, e se vos calhar ser o primeiro a subir para a ponte<sup>2</sup>, começam a cobrir-se de camadas de roupa, quase como as saias das nazarenas: por cima da roupa que já têm vestida começam por envergar uma *sweatshirt*, depois um casaco, a seguir a camisola de lã da ordem, depois o preservativo<sup>3</sup>. Seguidamente, um cachecol ou trapos enrolados a volta do pescoço. Depois as calças e o casaco impermeável.

Só depois as galochas. No fim as luvas. Como o interior do submarino geralmente era quentinho, nesta fase já se estava a transpirar.

Esta operação poderia ser precedida de uma viagem à propulsão mecânica, pois aí era o local onde a roupa era deixada a secar quando no quarto anterior se tinha apanhado muita água, por ser o local mais quente de bordo. E a roupa que lá era deixada poderia ser apenas o fato impermeável e as galochas, nas situações mais calmas, ou tudo, inclusive as cuecas, quando o mar e a chuva estavam mais agrestes.

O desânimo surgia quando, durante o processo de montagem da roupa se via passar o vigia que saía de quarto já sem as suas camadas. Normalmente isso significava que tinha ido deixar a roupa a secar na propulsão.

Nestas ocasiões o diálogo era simples e curto:

– “Que tal está lá em cima?”

– “Está mau, chefe.”

Existia ainda uma outra variante do suplício de Tântalo, que consistia em não subir imediatamente para a ponte após entrar de quarto, mas em ficar a marinar no posto de comando, a ver a hora fatídica de ter de aparelhar e subir a aproximar-se inexoravelmente, repetindo-se tudo o que foi anteriormente descrito.

Felizmente tive a sorte da maioria dos oficiais que me acompanhavam no quarto serem fumadores. Como tal, muitas vezes não se importavam de suportar as agruras do exterior para poderem usufruir do prazer do tabaco.



**Mamede Alves**  
CFR

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

### Notas

<sup>1</sup> Quarto das 4 às 8 da manhã.

<sup>2</sup> Cada quarto tinha 2 oficiais. Um permanecia no posto de comando e o outro na ponte, dividindo o período do quarto entre cada um dos locais.

<sup>3</sup> Nome dado a um fato seco existente a bordo. Pertencia à dotação de bordo, pelo que não era de uso individual.

# HIPERIDROSE

A hiperidrose é uma doença que se caracteriza por uma transpiração excessiva e desnecessária. Esta produção exagerada de suor pode ocorrer em todo o corpo (generalizada) ou ser localizada. É uma situação incomodativa e que tem um grande impacto psicológico, social e profissional nos doentes. Quem sofre desta patologia normalmente tende a ocultá-la. Contudo, existem tratamentos médicos e cirúrgicos com bons resultados na resolução deste problema, pelo que não há necessidade de manter o sofrimento para toda a vida.

## FISIOLOGIA

O suor é composto por 98% de água, é inodoro e é o principal mecanismo de perda de calor do corpo humano, permitindo manter a temperatura interna estável. É normal haver perda de suor após atividades onde há produção de calor. O problema surge quando a produção de suor ultrapassa as normais necessidades para a regulação térmica e causa grandes incómodos à pessoa afetada. Se o sistema nervoso autónomo, que é o responsável pelo controlo da transpiração, começa a estimular de forma aleatória as glândulas sudoríparas da pele, além de levar a uma produção exacerbada de suor, esta surge sem motivo aparente e sem qualquer controlo por parte da pessoa doente.

As regiões da pele mais afetadas, devido à maior prevalência de glândulas sudoríparas na sua superfície, são as mãos, axilas, pés e região craniofacial. No entanto, a hiperidrose pode afetar qualquer parte do corpo. A incidência de hiperidrose na população é de 1-3%.

## CAUSAS

A hiperidrose pode ser primária ou secundária. É primária quando não tem causa identificável (parece haver predisposição genética). Esta localiza-se geralmente numa área específica e surge em idades jovens. Estes doentes não suam ao dormir ou em repouso. A hiperidrose também pode ser secundária, ou seja, surgir na sequência de outras doenças (ex: diabetes *mellitus*, hipertiroidismo, obesidade, alcoolismo) ou como efeito secundário de medicação. É frequentemente generalizada (afeta todo o corpo) e surge em qualquer idade. Estes doentes podem transpirar excessivamente também durante o sono.

É importante salientar que a hiperidrose não é causada por distúrbios da ansiedade. De facto, é a doença em si que pode levar estes doentes a desenvolver alterações emocionais e psicológicas motivadas pela transpiração excessiva.

## MANIFESTAÇÕES CLÍNICAS

Esta doença manifesta-se como uma transpiração excessiva e desapropriada. Surge em qualquer contexto e, nos casos graves, por ser tão incomodativa e limitar as atividades do quotidiano, os doentes tendem a isolar-se e a ocultar a sua doença.

A forma mais frequente é a que afeta as palmas das mãos, provocando problemas sérios a nível social (o simples gesto de cumprimentar é constrangedor), profissional (já que o suor não permite desempenhar tarefas adequadamente, tais como tocar instrumento musical, conduzir, usar facas de cozinha, escrever em papel ou usar o computador) e psicológico (o doente torna-se uma pessoa insegura e isolada). Na hiperidrose axilar surgem manchas de suor na roupa pelo que estes doentes podem ter de mudar de camisola várias vezes por dia. Também estes

doentes têm uma propensão maior a desenvolver bromidose (suor adquire cheiro desagradável) já que a humidade constante favorece o crescimento de bactérias, que são as responsáveis pelo cheiro. Na hiperidrose plantar os doentes não gostam de usar sandálias porque os pés escorregam e quando usam meias estas ficam molhadas rapidamente. A hiperidrose craniofacial é a transpiração excessiva que alguns indivíduos experimentam no couro cabeludo, testa, lábio superior e região perioral. Por vezes associa-se a rubor dessa área. É mais comum em homens e surge frequentemente durante as refeições. Estes doentes podem reportar um suor noturno intenso, sendo necessário trocar a roupa de cama durante a noite.



## DIAGNÓSTICO

O maior problema da hiperidrose é que os próprios doentes acreditam que é algo psicológico, que pode ser controlado, e que a falha é deles. Menos de 40% deles procuram um médico. Perante um doente com queixas sugestivas de hiperidrose é fundamental uma história clínica detalhada e um exame objetivo dirigido.

A severidade da hiperidrose é avaliada por medidas objetivas (quantitativas) ou subjetivas (questionários). Das objetivas são exemplo o teste do amido-iodo, em que existe mudança da cor do pó na presença de suor, e o teste do papel, em que se pesa o papel após absorver o suor sobre a área afetada. A severidade pode variar de grau 1 (não interfere com atividades diárias) a 4 (interfere com todas as atividades).

## TRATAMENTO

É fundamental tratar estes doentes para prevenir a perturbação de todos os aspetos da sua vida, desde a escolha da carreira e atividades recreativas, até aos relacionamentos, bem-estar emocional e autoimagem.

As medidas gerais aconselhadas a todos os doentes são usar preferencialmente tecidos leves e respiráveis, como algodão e seda, tomar banho todos os dias com um sabão antibacteriano, tendo o cuidado de secar completamente a pele depois do banho, e evitar alimentos picantes, álcool e bebidas quentes, que são estimulantes da hiperidrose.

As modalidades de tratamento disponíveis atualmente incluem, entre outras, antitranspirantes locais, medicação oral (ex: anticolinérgicos e betabloqueantes), injeções com toxina botulínica, micro-ondas eletromagnéticas, liposucção das glândulas sudoríparas e simpatectomia torácica endoscópica.



Ana Cristina Pratas  
CTEN MN

[www.facebook.com/participanosaudeparatodos](http://www.facebook.com/participanosaudeparatodos)

# QUARTO DE FOLGA

## JOGUEMOS O BRIDGE

## Problema nº 236

<b>NORTE (N)</b>		<b>ESTE (E)</b>	
♠	7 A A	♠	5 R 7
♥	6 9 D	♥	3 V 6
♦	4 5 V	♦	8 4
♣	2 4 3	♣	6 6
	2		2
<b>OESTE (W)</b>		<b>SUL (S)</b>	
♠	5 9 D R	♠	V A - 8
♥	4 8 10 10	♥	10 R 5
♦	7 9	♦	9 D
♣	6 2	♣	8 V
	3		7 10
			3

### GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO POR SER A 4 MÃOS

E-W vuln. E abre em 1♣, S intervém em 2♥, W passa, N faz um cue-bid em 2♣ mostrando apoio ao parceiro e cartas-chaves que convidam à partida de 4♥ que S marca. N com os seus 4 trunfos, corte a ♣ e 2 Ases, entende que a sua mão vale uma tentativa e mostra o controlo de 1ª a ♠ dando 4♣, o que leva S a dar também o seu controlo a ♦ com 5♦, e entusiasmando N a marcar o chelem em 6♥. Analise as 4 mãos e encontre a linha de jogo que S deve seguir para cumprir este contrato com a saída a 9♥.

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 236

O contrato de N é audacioso mas a boa colocação do R♣ constitui uma excelente ajuda conforme vamos verificar. Vejamos então o desenvolvimento da linha de jogo a seguir: faz a vaza e joga ♠ para cortar; A♦ para baldear ♠ e outro ♦ no qual também baldeia, não havendo ponto para ficar em E e este ataca o R♦ pois se W tivesse carta seca teria saído nesse naipe; E ataca naturalmente com outro trunfo que S faz e joga ♣ para a passagem ao R♦; ♦ para cortar e chegamos à seguinte posição: S - ♠V10, W - ♠5-♠azãezã. E sem interesse; joga ♠ para cortar, vem à mão em ♦ que corta e com o último trunfo de tréno.

Nunes Marques  
CALM AN

## GO NAVY!

## Passatempo nº 18



### MILITARY AND NAVAL TERMINOLOGY, EXPRESSIONS, ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

### Word Search

- PERNO
- APARELHO
- CARLINGA
- BRAÇADEIRA
- RETRANCA
- PORTALÓ

C	A	T	H	G	A	N	G	W	A	Y	A
B	S	I	O	U	E	L	A	E	S	T	I
F	T	R	O	N	G	H	L	M	O	O	B
E	N	A	C	A	D	S	N	O	R	G	P
I	R	H	C	G	E	I	R	T	N	D	I
S	A	E	X	K	W	F	D	I	N	I	E
T	H	P	P	E	R	D	S	A	A	E	L
O	O	B	U	P	M	U	R	A	D	L	K
P	O	M	T	T	O	T	S	O	Y	T	C
E	K	S	S	M	S	T	A	E	C	N	A
Y	A	R	T	F	A	H	S	H	K	I	H
R	E	D	N	E	F	L	R	A	M	P	S

### SOLUÇÕES:

### PASSATEMPO Nº 17

C	A	T	H	T	S	K	Y	A	J	M	A
W	S	I	O	U	E	L	A	E	S	T	I
F	G	R	O	N	G	S	L	G	E	A	N
E	N	O	C	A	D	W	N	O	R	G	P
I	R	H	O	G	E	E	R	T	N	D	I
S	A	E	S	R	W	N	D	I	N	I	E
T	H	P	P	E	R	D	S	A	A	E	L
O	O	B	U	P	M	U	R	A	D	L	K
P	O	M	T	T	O	T	S	O	Y	T	C
E	K	S	S	M	S	T	A	E	C	N	A
Y	A	R	T	F	A	H	S	H	K	I	H
R	E	D	N	E	F	L	R	A	M	P	S

- Shackle; 2. Mousing; 3. Stopper;
- Wedge; 5. Fender; 6. Hook.

Estela Magalhães Parreira  
CTEN ST-ELING

## SUDOKU

## Problema nº 68

### FÁCIL

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

### DIFÍCIL

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

### SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 68

#### FÁCIL

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

#### DIFÍCIL

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

## NOTÍCIAS PESSOAIS

### NOMEAÇÕES

• CMG Fernando José Abrantes Horta, Capitão do Porto de Ponta Delgada e Capitão do Porto de Vila do Porto • CMG Diogo Falcão Trigos Vieira Branco, Chefe do Departamento Marítimo do Centro, Capitão do Porto de Lisboa e Capitão do Porto de Cascais • CFR FZ António Paulo da Costa Frescata, Comandante do Batalhão de Fuzileiros Nº 2 • 2TEN M Joana Canas Costa, Comandante do NRP *Escorpião* • 2TEN M Catarina de Sousa Matos Aresta, Comandante do NRP *Sagitário* • CTEN M Ester Eunice da Costa Pereira Lopes, Comandante do NRP *Sines*.

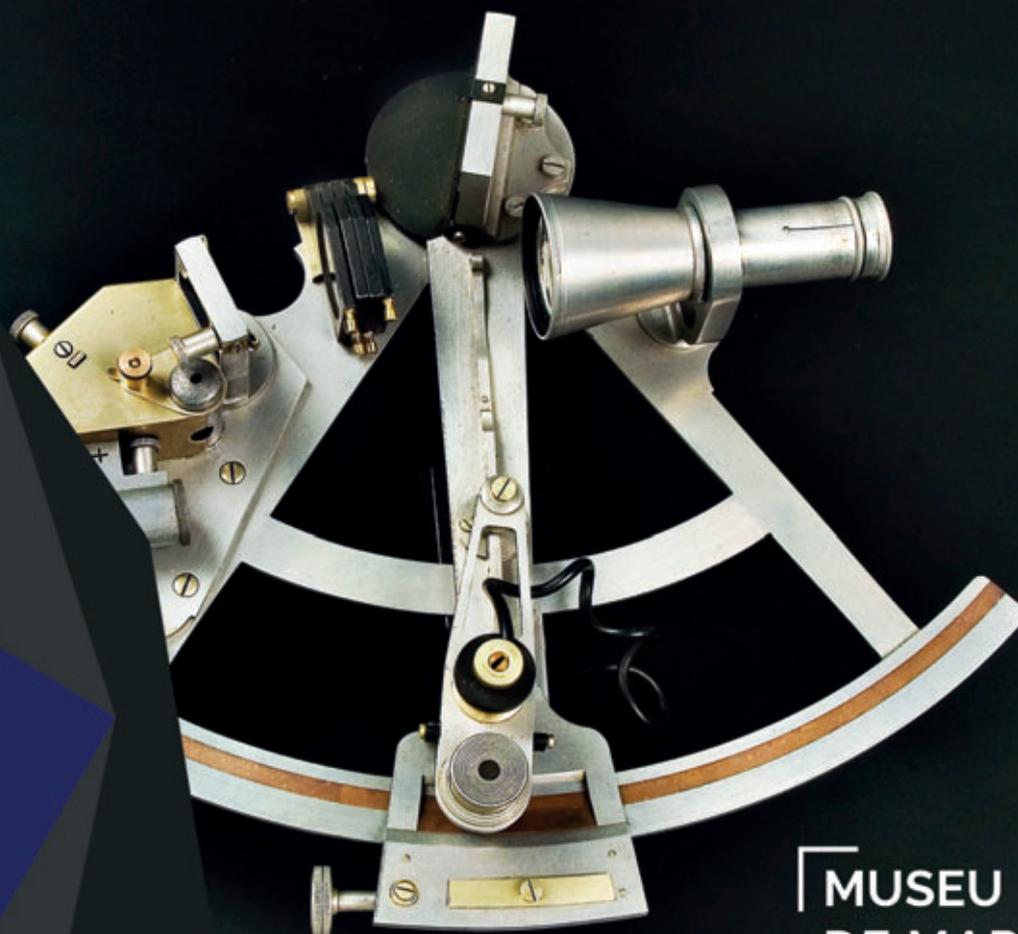
### RESERVA

• CALM MN José Manuel Jesus Silva • CMG M João Afonso Marques Coelho Gil • SMOR R Paulo Luís da Silva Monteiro • SMOR CM Fernando Jorge da Silva Santos • SMOR C António Manuel Coelho Duarte • CMOR FZ Luís Manuel Agulha Nunes Valverde

• CMOR M José Júlio Batista Soromenho • CMOR M João Carlos Pimenta Horta.

### FALECIDOS

• 25458 ALM M REF Nuno Gonçalo Vieira Matias • 19253 CMG M REF Manuel Arsénio Velho Pacheco de Medeiros • 568559 1TEN OTS REF Carlos Alberto de Oliveira • 321153 SMOR M REF José Martins Lopes • 478157 SMOR A REF Manuel António do Nascimento • 472857 SCH A REF Manuel Bernardino Piteira • 214049 SAJ A REF Manuel Azevedo de Sá • 304042 SAJ A REF Manuel Joaquim Matos • 470057 SAJ M REF António da Silva Candeias • 509858 SAJ C REF Fernando Simões Miguel • 502358 SAJ TF REF Aier da Silva Ferreirinha • 219768 CAB TFD REF João da Conceição Mateus • 75670 CAB TFD REF Francisco Alexandre Figueiredo Lista • 342253 CAB TFH REF Joaquim Rodrigues • 56468 CAB FZ REF António João Raminho Alves • 272878 CAB L REF Rogério José Moreira Leite • 34016558 MAQ 1CL QPMM João Maria Francisquinho.



a transformação  
já começou

MUSEU  
DE MARINHA  
UM MUNDO DE DESCOBERTAS

# CONCURSO DE FOTOGRAFIA



Tonalidades no Equador.  
Foto NRP Sagres



Operação FOCH20  
Foto Tripulação LYNX MK4 FS La Motte-Picquet

# NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

**Rua Norberto de Araújo, 17**

junto ao Miradouro de Santa Luzia

