

N.º 573 • ANO LI
MAIO 2022 • MENSAL • € 1,50

A Revista da ARMADA

MINISTRA DA DEFESA NACIONAL

VISITA A MARINHA

400 ANOS DOS FUZILEIROS
ENCERRAMENTO DAS
COMEMORAÇÕES

NRP *GUADIANA*
UM FUTURO NAVIO
"VERDE"?

100 ANOS TAAS
DESFILE AERONAVAL



**Dia da Marinha
Faro 2022**
20 de maio
Novas tecnologias na Marinha

Programa

Exposição Forum Algarve

De 3 a 22 de maio
Horário: Dias de semana: 12h00 - 20h00
Fins de semana: 10h00 - 22h00
Local: Fórum Algarve

Visitas a navios

De 19 a 22 de maio
Horário: 10h00 - 12h00 | 14h00 - 18h00
Local: Cais Comercial de Faro

Batismos de mar

De 19 a 22 de maio
Horário: 10h00 - 12h00 | 14h00 - 18h00
Local: Marina de Faro

Atividades Militares Complementares

De 19 a 22 de maio
Horário: 10h00 - 22h00
Local: Jardim Manuel Bivar

Corrida virtual do Dia da Marinha

De 19 a 22 de maio
Inscrições em: www.acorrer.pt

A Tecnologia na Marinha

De 19 a 22 de maio
Horário: 10h00 - 18h00
Local: Museu Municipal de Faro

Colóquio O Mar: Tradição e Desafios

20 de maio
Horário: 09h30 - 18h00
Local: Universidade do Algarve



Concerto pela Banda da Armada

20 de maio
Horário: 21h30
Local: Palco da Doca

Atividades Desportivas

21 de maio
CrossFit, Natação em Águas Abertas
Corrida do Dia da Marinha
Local: Praia de Faro
19 a 21 de maio
Regata Virtual

Cerimónias Oficiais | 22 de maio

Cerimónia Religiosa
Horário: 10h00
Local: Igreja de São Pedro

Cerimónia Militar
Horário: 12h00
Local: Jardim Manuel Bivar

Consulte o programa detalhado em:
www.marinha.pt

Parceiros Institucionais:



SUMÁRIO

02	Programa Dia da Marinha
06	Ministra da Defesa Nacional visita a Marinha
08	ISN – 130º Aniversário
09	Comando da Força Naval Europeia. Operação ATALANTA 39th FHQ
12	Guerra no Pacífico. A batalha de Cabo Esperança
13	Piloto da Marinha participa na operação EUNAVFOR MED IRINI a bordo de navio alemão
12	Guerra no Pacífico. A batalha de Cabo Esperança
17	NRP <i>Guadiana</i> . Reativação, Modernização e Integração
30	Predomínio e poder do simbólico. 2. Símbolos de Portugal
34	A Constituição de 1822. 200 anos de Constitucionalismo em Portugal Parte II
36	Academia de Marinha
37	Entregas de Comando/Tomadas de Posse
38	Migração da Certificação. Sistema de Gestão da Formação Profissional da Marinha
39	Estórias (80)
40	Saúde para Todos (96)
41	Quarto de Folga
42	Notícias Pessoais / Notícias
43	Prémio “Almirante Teixeira da Mota” / 2022
CC	Naus de Pedra em Lisboa



Revista da
ARMADA

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 573 / Ano LI
Maio 2022

Revista registada na ERC
Registo nº 127719
Depósito Legal nº 55737/92
ISSN 0870-9343

Propriedade
Marinha Portuguesa
NIPC 600012662

Diretor
CALM Aníbal José Ramos Borges

Chefe de Redação
CMG M Fernando Manuel Carrondo Dias

Redatora
CTEN TSN-COM Ana Alexandra G. de Brito

Secretário de Redação
SCH C Luís Fernando Pereira de Oliveira

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

E-mail da Revista da Armada
revista.armada@marinha.pt
ra.sec@marinha.pt

Paginação eletrónica e produção
What Colour Is This?
wcit.pt
info@wcit.pt
Tl: +351219267950

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

400 ANOS DOS FUZILEIROS ENCERRAMENTO DAS COMEMORAÇÕES

04



Foto: I MAR L. Pereira Miguel

19 NRP *GUADIANA* UM FUTURO NAVIO "VERDE"?



CENTENÁRIO DA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL CERIMÓNIA NAVAL E DESFILE AERONAVAL

21



Foto CAB L. Elisabete Angelina

Capa
Ministra da Defesa Nacional a bordo do NRP *Corte-Real* aquando da visita à Marinha.
Foto SAJ ETC Silva Parracho

ENCERRAMENTO DAS COMEMORAÇÕES



FUZILEIROS 400 ANOS

BRAÇ ÀS ARMAS FEITO

Decorreu no passado dia 10 de abril de 2022, na Praça do Império (em frente ao Mosteiro dos Jerónimos), a cerimónia militar de encerramento das comemorações do 400º aniversário da criação do Terço da Armada da Coroa de Portugal.

O Corpo de Fuzileiros (CF) da Marinha Portuguesa é, hoje, o herdeiro e depositário dos valores criados por aquela que foi primeira unidade militar criada em Portugal com carácter permanente - fundada a 18 de abril de 1621, no despacho da audiência régia concedida ao General da Armada da Coroa de Portugal, D. António de Ataíde, 4º Conde da Castanheira.

A cerimónia, presidida pelo Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, teve como momento de maior relevo a imposição da Medalha de Valor Militar - Grau Ouro ao Estandarte Nacional do CF, a mais elevada condecoração Militar de Portugal e um justo reconhecimento do esforço, sangue derramado e coragem extrema dos últimos 400 anos.

Quatrocentos anos de história, que começaram com o embarque nas armadas de guarda costa e na grande expedição de reconquista da cidade de S. Salvador da Baía, seguindo-se um percurso de serviço à Pátria até aos nossos dias com generosidade e elevadíssimo espírito de missão, i.e., sempre marcado pela mesma capacidade militar, valor e abnegação, em todas as circunstâncias que a Pátria Lho pediu.

A medalha de valor militar é destinada a galardoar atos heroicos de extraordinária abnegação e valentia ou de grande coragem moral e excecional capacidade de decisão, quer em campanha, quer em tempo de paz, mas sempre em circunstâncias em que haja comprovado ou presumível perigo de vida. A medalha é concedida a unidades que tenham praticado um feito de armas muito brilhante e extraordinário ou tenham, com grande valor e raro exemplo de abnegação, heroísmo e coragem, sustentado contra o inimigo uma ação de que resulte excecional honra e glória para a Pátria.

Os Fuzileiros encaram cada missão atribuída como a mais importante de ser executada, demonstrando sempre elevada prontidão de resposta, distinto altruísmo na atitude e enorme espírito de sacrifício na entrega, em que muitos deram a sua própria vida. Os Fuzileiros são detentores dos mais altos valores da honra, da disciplina e da coragem; os seus feitos coletivos são obra da camaradagem, do espírito de entreajuda, e do norte que os guia - sós vão mais rápido, mas juntos vão mais longe, sempre. A condecoração fica ligada a quatro séculos de dedicação à causa pública.

Em resultado dos relevantes serviços prestados à Marinha e a Portugal, o Estandarte Nacional do CF, depositário das Medalhas da Cruz de Guerra de 1ª Classe, concedidas ao Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 5 (1968), ao Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 7 (1968) e ao Destacamento de Fuzileiros Especiais n.º 8 (1964), passa a partir desta data a ostentar:

- A Ordem Militar da Torre e Espada, Valor, Lealdade e Mérito (1985).

- A Medalha de Ouro de Serviços Distintos (1994).
- A Ordem do Infante D. Henrique (2000).
- A Medalha da Ordem da Liberdade (1999).
- A Medalha de Mérito de Tamandaré.
- A Medalha de Valor Militar - Grau Ouro (2022).



Fotos 1. MARL Pereira Miguel

MINISTRA DA DEFESA NACIONAL

VISITA A MARINHA



No passado dia 20 de abril de 2022, a Prof.^a Doutora Maria Helena Chaves Carreiras efetuou a sua primeira visita oficial à Marinha como Ministra da Defesa Nacional(MDN), tendo-se feito acompanhar pelo Secretário de Estado da Defesa (SEDN), Dr. Marco Capitão Ferreira.

REVISTA NAVAL E GUARDA DE HONRA

O programa da visita teve início no Terminal Fluvial de Marinha, antiga Doca da Marinha, onde o CEMA e AMN, ALM Henrique Gouveia e Melo, acompanhado pelo Comandante Naval (CN), VALM Nobre de Sousa, recebeu as entidades antes de embarcarem no NRP *Cassiopeia* e efetuarem o trânsito para a Base Naval de Lisboa (BNL).

À chegada à BNL realizou-se uma Revista Naval, iniciada no Cais 8. Os navios surtos na BNL apresentavam-se com embandeiramento em arco e com a guarnição estendida e a guarda formada em local visível; aquando da passagem à menor distância de cada navio, o respetivo mestre apitava a sentido e a guarda apresentava armas.

Finda a revista, o NRP *Cassiopeia* atracou no cais das vedetas, onde aguardavam a comitiva embarcada o VCEMA, VALM Coelho Cândido e o 2º CN, CALM Proença Mendes.

Seguiu-se o trânsito, a pé até à Praça de Comando da BNL, onde houve lugar a honras militares.

A Guarda de Honra era constituída por uma Companhia a três pelotões com militares pertencentes a Unidades Navais, Unidades em Terra e ao Corpo de Fuzileiros. O NRP *João Roby* encontrava-se fundeado na bacia de manobra da BNL e efetuou a salva de 19 tiros de artilharia regulamentares durante o Hino da Maria da Fonte tocado pela Banda da Armada, à chegada da senhora Ministra.

Após a revista pela MDN às tropas em parada, seguiu-se o desfile, no qual também participaram:

- Uma força apeada constituída por 212 militares do Corpo de Fuzileiros que desfilou em marcha acelerada a entoar o Grito dos Fuzileiros; e
- Uma força motorizada com viaturas do Corpo de Fuzileiros.

BRIEFING E DEMONSTRAÇÃO DINÂMICA DE CAPACIDADES

Após o desfile, a MDN e a restante comitiva deslocaram-se em autocarro até ao Cais de Honra, onde entraram a bordo do

NRP *Corte-Real*. Na Câmara de Oficiais da fragata, o ALM CEMA/AMN efetuou uma apresentação sobre a Marinha versando, entre outras coisas, a Diretiva Estratégica da Marinha 2022.

Com a MDN na asa da ponte da fragata, deu-se início a uma demonstração dinâmica de capacidades. Nessa demonstração:

- Foi simulada uma ação direta de resgate de cidadão sequestrado a bordo de um navio, com inserção de uma equipa do Destacamento de Ações Especiais (DAE) com recurso a embarcação semirrígida.

- Foi também ensaiada a extração de não combatentes de áreas edificadas, tendo sido utilizados *drones* no apoio à ação direta, também ela do DAE.

Ainda antes de desembarcar, a MDN:

- Assinou o Livro de Honra da Marinha, na camarinha do Comandante da fragata.

- Dirigiu umas palavras, no hangar, a uma representação de militares do NRP *Corte-Real* e aos Almirantes responsáveis pelos setores da Marinha, tendo referido que *“é seu objetivo conhecer melhor as Forças Armadas, por considerar que só assim existe capacidade para decidir, projetar e definir o futuro. Ter este contacto direto é uma condição fundamental para podermos trabalhar em conjunto nesta missão de melhorar e reforçar a defesa de Portugal e de todos os portugueses”*.

DEMONSTRAÇÃO ESTÁTICA DE CAPACIDADES

Após o desembarque, a MDN e comitiva deslocaram-se de autocarro até ao Palácio do Alfeite, onde foi servido um almoço volante.

Porém antes do almoço, no jardim fronteiro ao Palácio, houve ainda a oportunidade de se assistir a uma demonstração estática de capacidades, onde se fizeram representar:

- O Instituto Hidrográfico (IH);
- A Célula de Experimentação Operacional de Veículos não Tripulados (CEOV); e
- A Autoridade Marítima Nacional (AMN).



Colaboração do **COMANDO NAVAL**



Foto SAI ETC Silva Parracho

ISN - 130.º ANIVERSÁRIO

CELEBRAÇÕES NA PÓVOA DO VARZIM



O Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) comemorou, no passado dia 21 de abril, na cidade da Póvoa de Varzim, o seu 130.º aniversário. A cerimónia, presidida pelo Secretário de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Dr. Marco Capitão Ferreira, teve a presença do Presidente da Câmara Municipal da Póvoa de Varzim, Eng. Aires Pereira, do CEMGFA, ALM Silva Ribeiro, do CEMA e AMN, ALM Gouveia e Melo, do DGAM e Comandante-Geral da PM, VALM Dores Aresta.

ENTREGA DA NOVA EMBARCAÇÃO SALVA-VIDAS

Esta comemoração teve dois momentos áureos. O primeiro consistiu na entrega, à Estação salva-vidas da Póvoa de Varzim, da mais moderna e recente embarcação salva-vidas (ESV) em Portugal, UAM 604 *Patrão Cego do Maio*.

Após a chegada das entidades ao local da cerimónia – tribuna montada junto ao edifício da Estação Salva-vidas sita no perímetro do porto da Póvoa - começou-se por assistir a uma evocação aos pescadores e homens do mar, por parte do poeta e cidadão poveiro Aurelino Costa. No entretanto, a novel embarcação salva-vidas (ESV) *Patrão Cego do Maio* entrava no porto da Póvoa de Varzim e atracava por EB num cais fronteiro à tribuna.

Após a atracação, um dos tripulante da ESV – Adelino Martins – recebeu das mãos do VALM DGAM a bandeira do ISN. O tripulante regressou a bordo e içou pela primeira vez a bandeira, ato que mereceu o aplauso de toda a tribuna e da população que assistia à cerimónia.

De seguida, procedeu-se, junto ao cais, à bênção (por parte do Capelão-chefe da Marinha, CMG Ilídio Costa) e batismo (pela madrinha da embarcação, Dra. Júlia Silva Ribeiro) da UAM 604.

ENTREGA DE CONDECORAÇÕES

O segundo momento áureo cerimónia oficial do aniversário consistiu na entrega de condecorações alusivas a atos de salvação marítima e de socorros a náufragos.

Neste âmbito, foram entregues nove medalhas de coragem, abnegação e humanidade – sendo três de grau ouro, duas de grau prata e quatro de grau cobre – e uma medalha de filantropia e dedicação - grau de prata. Entre os homenageados, encontravam-se tripulantes de embarcações salva-vidas, agentes da Polícia Marítima, militares e civis, o que é significativo da diversidade de cidadãos que têm contribuído para o salvamento de vidas em ambiente aquático.

De referir, também, a homenagem, a título póstumo, ao Mestre José Festas pelo seu contributo e dedicação à causa da segurança dos homens do mar. Recebeu a condecoração com que foi agraciado a viúva – Sra. Rita de Cássia Festas.

DISCURSOS

Nas três intervenções finais, cumpre destacar as palavras do ALM CEMA e AMN que referiu que o ISN é uma marca que o país reconhece e que estas comemorações, duplamente simbólicas, se realizam na terra ao largo da qual ocorreu o naufrágio que esteve na origem da criação do ISN. Salientou ainda que, com a entrega da ESV *Patrão Cego do Maio*, a mais moderna a nível nacional e construída nos estaleiros da Arsenal do Alfeite SA, se homenageia um dos mais reconhecidos heróis do salvamento marítimo em Portugal e se reforça a eficácia do salvamento marítimo.

O SEDN referiu-se à elevada prontidão, empenho e brio dos tripulantes de embarcações salva-vidas, o que tem contribuído, ao longo dos tempos, para milhares de salvamentos e, também, a vontade e empenho político na continuidade da modernização



dos equipamentos e infraestruturas, aproveitando a capacidade nacional e potenciando a nossa economia.

Por fim, o Presidente da Câmara Municipal felicitou a escolha do local para as comemorações do 130.º aniversário do ISN e por à efeméride ter sido associada a entrega da ESV à Póvoa de Varzim, algo que era muito esperado pela população.

CONCLUSÃO

A cerimónia, que foi “embelezada” por várias intervenções da Banda da Armada, terminou com uma demonstração de salvamento marítimo, utilizando as capacidades da nova ESV. O cenário consistiu em dois exercícios de socorro a dois náufragos; um dos náufragos foi resgatado pela mota de água que se encontra a bordo da *Patrão Cego do Maio*; o outro foi resgatado pelo tripulante da ESV que possui a especialização em recuperador de salvamento marítimo.

No final, as entidades presentes deslocaram-se a bordo da ESV, visitando-a e conhecendo a sua guarnição. Seguiu-se uma passagem pela exposição estática montada num relvado anexo pelo ISN, onde estavam disponíveis meios e equipamentos relacionados com as duas grandes áreas de intervenção deste Instituto - o salvamento marítimo e a assistência a banhistas.

Colaboração do INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS



COMANDO DA FORÇA NAVAL EUROPEIA OPERAÇÃO ATALANTA 39TH FHQ

Portugal, através do COM João Paulo Silva Pereira e do seu Estado-Maior constituído por cinco militares da Marinha Portuguesa, assumiu o comando da *European Naval Force* (EUNAVFOR) Somália – Operação ATALANTA *Task-Force* (TF465) entre os meses de janeiro e março de 2022. O Comando e respetivo Estado-Maior embarcaram no navio-almirante da Armada Espanhola, primeiramente na fragata ESPS *Victoria* e posteriormente na fragata ESPS *Canarias*.

Durante pouco mais de dois meses, o 39th *Rotation Force Headquarters* (39th ROT FHQ) foi responsável por comandar, controlar e coordenar toda a atividade operacional da Operação ATALANTA, incluindo os navios, aeronaves, forças de abordagem e destacamentos de proteção de navios mercantes, atribuídos à missão.

OPERAÇÃO ATALANTA



A Operação ATALANTA, conduzida pela EUNAVFOR Somália, tem como principais objetivos a proteção dos navios do *World Food Programme* (WFP) bem como de toda a navegação considerada vulnerável e, ainda impedir, prevenir e reprimir a pirataria e o assalto à mão armada no mar. Adicionalmente, tem ainda como tarefas secundárias: monitorizar as atividades de pesca na costa da Somália; monitorizar o tráfico de armas e drogas, o comércio ilícito de carvão vegetal e a pesca ilegal não declarada e não regulamentada; contribuir para a aplicação do embargo ao armamento na Somália; combater o tráfico de droga; e promover a *EU Integrated Approach to Somália and the Horn of Africa*, apoiando as *Sister Missions* (EUTM¹ Somália e EUCAP² Somália) da União Europeia na região, contribuindo desse modo alargado para a segurança marítima na região.

Decorrente da missão atribuída, o Comando da EUNAVFOR Somália leva a cabo diversas operações; entre elas merecem destaque as *Focused Operations* (FOCOPS), que têm como objetivos incrementar o conhecimento situacional marítimo e aprofundar possíveis formas de cooperação ao nível local e regional, bem como a partilha de informação com outras entidades internacionais e regionais.

FOCUS OPERATION – ARCTIC TERN

A primeira *Focused Operation* conduzida pela 39th ROT FHQ, designada por *ARCTIC TERN*, decorreu entre os dias 30 de janeiro e 2 de fevereiro na

costa norte da Somália. Durante esta operação, e a partir das semirrígidas da fragata espanhola ESPS *Victoria*, foram realizadas inúmeras aproximações a embarcações de pesca, designadas por *Friendly From Boat Approach* (FFBA), com o objetivo de verificar se têm ocorrido alterações ao ambiente securitário marítimo ou para detetar situações anómalas aos padrões de comportamento dos navios de pesca.

Adicionalmente, os meios aéreos – dois *Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft* (MPRA) das Forças Aéreas de Espanha e França, o helicóptero e o *drone* embarcados no navio-almirante – que integravam a TF465, realizaram vários voos de reconhecimento, com vista à compilação de informação e esclarecimento do panorama situacional marítimo da área de operações.

Ainda inseridas nas tarefas da FOCOPS, foram realizadas diversas reuniões por videochamada³: o COM Silva Pereira com o Comandante da *Boosaaso Port Maritime Police Unit* (BP-MPU) e com o *Deputy Director of Puntland Criminal Investigation Department*.; a 2TEN Inês Silva – Gender Advisor (GENAD) do FHQ



– com a GENAD da BP-MPU. Estas reuniões são importantes para a manutenção duma cooperação constante e sustentada, por forma a melhorar a segurança marítima na região.

FOCUS OPERATION – BOOBY

A segunda e última FOCOPS da 39th ROT FHQ, designada por BOOBY, decorreu entre 28 de fevereiro e 4 de março na costa sul da Somália. Tal como na primeira FOCOPS, também esta operação se focou na obtenção da informação necessária e no melhor conhecimento dos padrões de comportamento dos navios e embarcações de pesca, assim como no esclarecimento do panorama situacional marítimo da área de operações. Foram realizadas aproximações a embarcações de pesca e realizados vários voos com o helicóptero e *drone* do ESPS *Canarias* e com o MPRA da Força Aérea espanhola.

No decurso e âmbito desta FOCOPS, o COM Silva Pereira recebeu a bordo do navio-almirante, a 28 de fevereiro, a Chefe de Delegação da União Europeia para a República Federal da Somália – Embaixadora Tiina Intelmann – o Representante do Chefe da Missão EUCAP Somália – Sr. Fabian Loewenberg – e o 2.º Comandante da EUTM Somália – Coronel Hans Granlund. Ótima oportunidade para a partilha de informação e de pontos de vista sobre: a presente situação na Somália; o futuro da Operação ATALANTA; as possibilidades de apoio às missões congêneres EUCAP e EUTM no âmbito da

Integrated Approach da União Europeia para a Somália.

Ao largo de Mogadíscio, foram realizadas a bordo da fragata *Canarias*, a 1 de março, um conjunto de atividades de *Local Maritime Capacity Building* (LMCB), em apoio à EUCAP Somália,



DR

e.g., contribuindo para o desenvolvimento do sistema de Segurança Marítima Somali. 16 elementos da *Somali Police Force – Maritime Police Unit* (SPF-MPU) tiveram a oportunidade de receber instruções teórico-práticas de treino em ambiente marítimo.



OUTRAS ATIVIDADES OPERACIONAIS

Durante a 39th ROT FHQ foram executadas diversas atividades, designadamente:

- Várias ações de ISR⁴, tendo sido empenhados os navios ESPS *Victoria*, ESPS *Canarias* e ITS *Bergamini*, os seus respetivos meios orgânicos (helicópteros e *drone*), bem como as duas aeronaves de patrulha marítima – P3 Orion (Espanha) e ATLANTIC I (França).
- FFBA a embarcações de pesca, recorrendo às semirrigidas orgânicas dos navios da TF465 para elaboração de questionários com vista à recolha de informações.
- Exercícios de oportunidade (PASSEX) com navios de guerra estrangeiros – manobras e evoluções, aproximações de reabastecimento e *Cross-Deck Operations* com os helicópteros orgânicos.
- Monitorização de navios vulneráveis em trânsito na área de risco elevado de pirataria.

ATIVIDADES PROTOCOLARES

Como principal consequência da diminuição do risco COVID-19, pelo facto das guarnições dos navios estarem vacinadas, foram incrementadas as atividades protocolares que tinham sido suspensas desde o início da pandemia. Assim e no âmbito dos *Key Leader Engagements* definidos pelo *Operation Headquarters* (OHQ) da Operação ATALANTA, o COM Silva Pereira foi envolvido em diversas visitas protocolares, designadamente:

- No Sultanado de Omã foi recebido pelo Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, pelo Comandante da Marinha Real e pelo Representante do Comandante da Guarda Costeira;
- Na República do Quênia apresentou cumprimentos ao Comandante da Marinha;
- Na República do Djibuti foi recebido pelo Comandante-Chefe da Guarda Costeira e pelo Comandante da Marinha;
- Ainda no Djibuti, reuniu-se com o Comandante das Forças Francesas destacadas no Djibouti, com o Comandante da Base de Apoio Italiana e com o Comandante *Combined Joint Task Force Horn of Africa*.

Como CTF 465, no dia 14 de janeiro presidiu à cerimónia de entrega de comando do Destacamento da Força Aérea espanhola que integra a Operação ATALANTA, o qual é acolhido na Base Aérea Francesa no Djibouti.

Em 6 de fevereiro, o COM Silva Pereira esteve presente na cerimónia militar de abertura do Exercício CUTLASS EXPRESS 2022, que teve lugar no *Camp Dolareh* da Guarda Costeira do Djibouti.

A 15 de fevereiro, no Porto de Souda Bay (Grécia), decorreu a cerimónia de *Hand Over – Take Over* (HOTO) de navio-almirante, tendo o Comando e Estado-Maior da TF 465 embarcado no seu novo navio-almirante, a fragata espanhola *Canarias*.

ENTREGA DO COMANDO

No dia 17 de março, a bordo do navio-almirante ESPS *Canarias* surto no Porto do Djibouti, teve lugar a transferência de Comando da TF 465. A cerimónia foi presidida pelo *Operational Commander* da EUNAVFOR Somália – Operação ATALANTA, o VALM José Nuñez Torrente; após dois anos de pandemia COVID-19, pôde-se novamente contar com a presença de diversas entidades civis e militares, locais e internacionais, as quais direta e/ou indiretamente apoiam e se relacionam com a Operação ATALANTA.

Portugal assumiu o comando da TF 465 pela quinta⁵ vez, desde que a Operação Atalanta foi lançada pela UE em 2008. Pela terceira vez o Comando e o Estado-Maior português embarcaram em navios da Marinha Espanhola; a estreita ligação existente e a similaridade entre as culturas navais das duas Marinhas facilitaram a integração a bordo e o consequente exercício do Comando e Controlo.

A 39th ROT FHQ esteve no Teatro de Operações da Somália 66 dias, cumprindo 1125 horas de navegação (71% de taxa de navegação).



Colaboração do CTF 465

Notas

¹ A *European Union Training Mission in Somália* tem como pilares da formação a orientação e o aconselhamento das instituições federais da Somália, com vista ao aumento da proficiência, eficácia, credibilidade e responsabilidade do sector da defesa somali e para permitir às autoridades somalis o assumir progressivo das responsabilidades de segurança.

² A *European Union Capacity Building Mission in Somalia* apoia o Governo Federal da Somália na definição da Arquitetura de Segurança Marítima da Somália, com o objetivo de melhorar o seu quadro jurídico marítimo e a sua capacidade de aplicação da lei; apoia ainda o desenvolvimento da Guarda Costeira.

³ Face às medidas de segurança relativas à pandemia de COVID-19.

⁴ Acrónimo anglo-saxónico para *Identification, Surveillance and Reconnaissance*.

⁵ Nos anos 2011, 2013, 2019 e 2021.



GUERRA NO PACÍFICO

A BATALHA DE CABO ESPERANÇA

Depois da batalha das Salomão Orientais, o novo porta-aviões *Wasp*, juntou-se às forças navais no Pacífico Sul para colmatar a lacuna deixada pelo *Enterprise* que teve de regressar a Pearl Harbor depois dos danos sofrido naquela batalha. Para reforçar a presença de porta-aviões e também compensar a retirada do *Saratoga* que tinha sido torpedeado por um submarino inimigo no dia 31 de agosto, a norte da ilha de Espírito Santo, o *Hornet* foi também enviado para a área do Pacífico Sul.

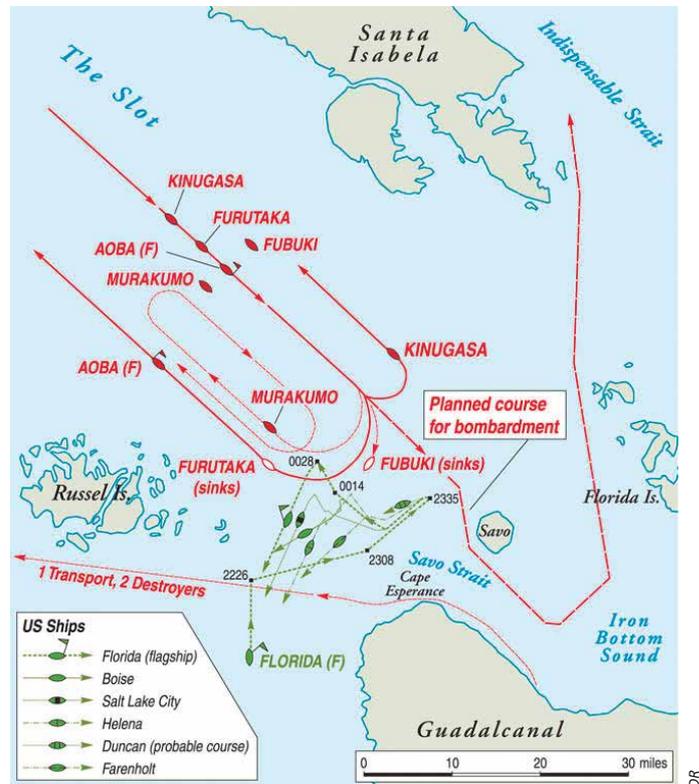
Contudo, no dia 15 de setembro, Nimitz teve outra baixa de peso. O *Wasp*, enquanto patrulhava entre as ilhas de Espírito Santo e Guadalcanal foi atingido por três torpedos. Com o navio em chamas, e com danos extensos o comandante, o Capitão de mar-e-guerra Forrest P. Sherman (1896-1951), ao verificar a impossibilidade de o salvar, deu ordem de abandono. Nessa noite, o USS *Lansdowne*, deu-lhe o golpe de misericórdia, utilizando os seus torpedos para o afundar enquanto a cerca de 7 milhas de distância o couraçado *North Carolina* e o contratorpedeiro *O'Brien* eram também torpedeados por um submarino Japonês. Deste ataque resultou o afundamento do *O'Brien* e danos no *North Carolina*, que o puseram fora de combate durante algum tempo.

Com estes desenvolvimentos, a situação da esquadra americana no sul do Pacífico era mais que precária em finais de setembro de 1942. A única boa notícia era a chegada prevista, a breve trecho, no novo couraçado *Washington* que substituiria o *North Carolina*, e que, aliás, iria ser preponderante nas batalhas que se seguiriam na campanha de Guadalcanal.

No dia 9 de outubro de 1942 o 164º Regimento da 23ª Divisão de Infantaria do Exército dos EUA, que ficou conhecida por “Americal Division”, foi projetada de Numéa para Guadalcanal a bordo de dois navios de transporte de tropas do Contra-almirante Richmond Kelly Turner (1885-1971). A escolta a estes navios foi confiada às Task Forces (TF) do Contra-almirante Thomas Kinkaid (1888-1972) constituídas em redor do *Hornet* e do *Washington* e de uma terceira TF, formada por cruzadores e contratorpedeiros, comandada pelo Contra-almirante Norman Scott (1889-1942). Para além da escolta ao comboio de tropas, Scott tinha como missão atacar o “Tokyo Express” que, de acordo com novas diretivas do Estado Maior Imperial Japonês, tinha intensificado as operações de transporte de tropas para Guadalcanal.

Tendo em consideração um possível combate durante a noite, Scott estudou as anteriores ações deste tipo já ocorridas, nomeadamente a batalha da Ilha de Savo e preparou cuidadosamente a sua força, constituída pelos cruzadores de batalha *San Francisco* e *Salt Lake City*, os cruzadores ligeiros *Boise* e *Helena* e cinco contratorpedeiros. A oportunidade para pôr em prática os seus planos veio efetivamente a concretizar-se na noite de 11 para 12 de outubro de 1942, naquela que ficou conhecida como a batalha de Cabo Esperança.

Na tarde do dia 11, aviões americanos reportaram uma força japonesa a navegar para sul em direção a Guadalcanal, constituída por três cruzadores de batalha e dois contratorpedeiros, sob o comando do contra-almirante Aritomo Goto (1888-1942). Esta força, que fazia escolta ao “Tokio Express”, tinha ainda como missão o bombardeamento de Henderson Field e das posições americanas naquela ilha. Scott posicionou a sua força a oeste da ilha de Savo, cenário da fatídica batalha de agosto, e ficou em espera. Pouco antes da meia-noite a força japonesa foi detetada pelos radares dos navios americanos que logo abriram fogo apanhando os japoneses de surpresa.



Ao serem surpreendidos, todos os navios japoneses inverteram o rumo estabelecendo-se a confusão geral no seio da força. À exceção de um, todos eles foram sendo atingidos, sendo que o próprio almirante Goto sofreu ferimentos que acabariam por lhe ser fatais quando o *Aoba*, o navio-chefe, foi atingido por um projétil de artilharia. A batalha saldou-se, para os japoneses, com o afundamento do cruzador *Furutaka* e dos contratorpedeiros *Fubuki*, *Murakumo* e *Natsugumo* e danos no cruzador de batalha *Aoba*. Por seu lado, os americanos perderam o contratorpedeiro *Duncan*, e sofreram danos no cruzador de batalha *Salt Lake City*, no cruzador ligeiro *Boise* e no contratorpedeiro *Farenholt*.

Embora a Marinha Imperial Japonesa tenha sido derrotada pela primeira vez numa batalha noturna, os americanos subestimaram o facto de os navios japoneses terem sido surpreendidos não tendo tido oportunidade para utilizar os seus temíveis e eficazes torpedos de longo alcance. Na verdade, os combates subsequentes mostrariam que a marinha americana ainda tinha muito que aprender sobre ações de superfície noturnas.

DR

DR



PILOTO DA MARINHA

PARTICIPA NA OPERAÇÃO EUNAVFOR MED IRINI A BORDO DE NAVIO ALEMÃO

O 1TEN Patronilho Duarte, um piloto da Marinha Portuguesa, esteve embarcado durante 54 dias no EGV¹ *BONN*, um navio da República Federal da Alemanha que se encontrava no Mar Mediterrâneo a participar na operação EUNAVFOR MED IRINI².

QUALIFICAÇÃO NO LYNX MK88A

Quando do envio dos helicópteros Lynx portugueses para modernização no Reino Unido, optou-se por colocar alguns pilotos da Marinha Portuguesa em esquadrilhas de helicópteros congéneres. O 1TEN Patronilho Duarte encontra-se a prestar serviço na Alemanha desde agosto de 2019.

Após ter participado numa fase de conversão ao helicóptero Lynx MK88A, foi transferido, após concluir a sua qualificação, para a esquadra operacional de voo Lynx (3. *Staffel* – MFG5). Nesta unidade realizou diversos voos operacionais em território alemão, e teve a oportunidade de participar numa missão operacional no Mediterrâneo – Operação EUNAVFOR MED IRINI.

OPERACIONALIZAÇÃO DO EMBARGO À LÍBIA

No âmbito do processo de pacificação do território da Líbia, e com o objetivo de auxiliar a resolução da longa guerra civil daquele país, as Nações Unidas decidiram (Resolução 2292 do Conselho de Segurança – UNSCR 2292³) implementar um embargo a armas e a material com elas relacionado no alto mar líbio; as armas porventura encontradas nos *boardings* e nas inspeções em alto mar ou em portos para onde os navios suspeitos forem conduzidos (os contentores suspeitos são abertos), seriam destruídas ou direcionadas para estados diferentes do da origem e do destino da carga.

Em 2020 foi reconhecido que havia que rever (melhorar) os termos da operação em curso relativa à implementação da Resolução 2292. A 17 de fevereiro o Conselho de Negócios Estrangeiros da União Europeia chegou a acordo político para pôr fim à operação EUNAVFOR MED SOPHIA⁴ e lançar uma nova operação no Mediterrâneo. Em 31 de março o Conselho Europeu adotou a Decisão (PESC⁵) 2020/472 que criou e lançou uma operação militar da União Europeia no Mediterrâneo (EUNAVFOR MED IRINI), nos termos da qual se pode recorrer à utilização de aeronaves, navios e satélites para implementar o embargo.



Os meios empenhados nessa missão teriam a tarefa de efetuar inspeções **no mar alto** a navios suspeitos de transportar armas ou outro material proibido de e para a Líbia. Outras tarefas que também atribuídos a esses meios, no âmbito da mesma operação, envolvem a prevenção da exportação ilícita de petróleo (*crude e refinados*), a capacitação e treino da Guarda Costeira e da Marinha da Líbia, e ainda o apoio para a disrupção das redes de tráfico de pessoas.

A operação EUNAVFOR MED IRINI teve, portanto, início a 31 de março de 2020, prolongando-se até 31 de março de 2023. À data de 30 de março de 2022, com dois anos portanto, os navios participantes⁶ escalados tinham já executado mais de 250 aproximações amigáveis, mais de seis mil contactos / interrogações via rádio VHF-FM e 22 ações de *boarding* e inspeção.

EMBARQUE, NAVEGAÇÕES E FUNÇÕES A BORDO

A ida para bordo do EGV *BONN*, portanto desde a Alemanha até Creta (onde o navio já se encontrava atracado e em missão), foi realizada através de transporte aéreo militar.





Navio reabastecedor (carrega combustíveis, mantimentos, munições, etc; pode acomodar um hospital de campanha), construído no estaleiro Peene-Werft, tendo entrado ao serviço em setembro de 2013. É o terceiro navio da classe *Berlin*; estão em construção dois navios idênticos para a Marinha do Canadá.

Tem 173,7 m de comprimento, 24 m de boca e 7,6 m de calado, que contribuem assim para as suas 20.240 toneladas de deslocamento.

É propulsionado por dois motores MAN Diesel (7.160 hp cada) acoplados a 2 caixas redutoras, 2 veios e hélices de 4 pás de passo variável. Dispõe de 1 propulsor de proa.

A energia elétrica provém de 4 geradores diesel, de 1200 kW cada.

Dispõe de hangar e convés de voo, podendo operar até 2 helicópteros médios (Sea King ou NH90).

A guarnição consta de 139 elementos, podendo acomodar mais 94.

Como armamento dispõe de 4 canhões automáticos de 27 mm e mísseis superfície-ar Stinger (MANPADS).

A velocidade máxima é de 20 nós; a autonomia a 15 nós é de 8,600 milhas náuticas.

A bordo, o destacamento de voo foi recebido na Câmara de Oficiais, onde foram prestados cumprimentos e efetuado um pequeno convívio de boas-vindas. Os dois primeiros dias, ainda atracados no porto de Souda, foram essencialmente utilizados para a familiarização com o navio, os seus procedimentos de emergência, assim como para conhecer os elementos do destacamento recém-formado, locais de trabalho e tarefas a desempenhar durante a operação.

Durante o período de embarque, o 1TEN Duarte assumiu as funções de III HFO1, tendo sido responsável em diversas áreas do serviço de operações de voo, das quais se destacam: o serviço de navegação aérea de bordo; colaboração tanto na realização do planeamento das operações de voo como na conjugação deste com o planeamento do navio; redação das mensagens de serviço; e o mais importante, realizar as missões em voo para as quais estava nomeado.

Tipologia das missões de voo que teve a oportunidade de realizar: vigilância marítima com a aeronave; treinos da guarnição do navio; recolhas por guincho; transporte de material em carga suspensa; e a inserção das equipas de abordagem a bordo de navios mercantes por *Fast Rope*.

Com um planeamento altamente dinâmico, e com o constante surgimento de novos contactos de interesse, poderá afirmar-se que não existiram muitos dias parados ou com falta de atividade. Porém, mesmo durante as navegações, existiram diversos momentos de lazer quer com os elementos da guarnição quer entre os elementos do destacamento, que permitiram o fortalecimento dos laços de camaradagem e amizade. Desses momentos de lazer, são importantes de referir: as aulas de desporto diárias conjuntas; as refeições especiais realizadas no



hangar após alguns dias de trabalho mais longos; e as sessões de cinema também no hangar.

O REGRESSO À ALEMANHA

Antes da partida do porto de Augusta, na Sicília, foi realizada uma cerimónia de entrega das condecorações referentes à participação na operação. Nesta cerimónia foi também reconhecido o empenho e dedicação de todos os elementos da guarnição que contribuíram para o cumprimento da missão.

Já a navegar ao largo da costa portuguesa, surgiu a oportunidade única de realizar um treino de navegação aérea em território nacional. Para a concretização do evento, houve que realizar diversos contactos entre o destacamento de bordo e a Esquadrilha de Helicópteros, nos quais o 1TEN Duarte esteve diretamente envolvido. Enquanto elo de ligação entre as duas entidades, coube-lhe todo o planeamento e as coordenações necessárias.

Como corolário das suas diligências, no dia 17 de dezembro o helicóptero descolou de bordo para aterrar na Esquadrilha de Helicópteros. Após uma breve paragem para reabastecimento e um curto convívio, o helicóptero da Marinha alemã descolou novamente para realizar um voo de formação com o Lynx MK95A recém-chegado de Inglaterra, onde fora sujeito a uma revisão que incluiu algumas modernizações.

Em conjunto, sobrevoaram primeiro o rio Tejo, das Instalações Centrais de Marinha à Base Naval de Lisboa. De seguida efetuaram um treino de navegação até à Base Aérea de Ovar, onde pararam para reabastecer. Após o reabastecimento e, também, um curto período de convívio com a tripulação da Esquadra 552 destacada naquela unidade, o helicóptero alemão

voltou a descolar, desta vez rumo à “mãe”, o EGV *BONN*. Para todos os envolvidos, foi uma oportunidade única e descrita a bordo como sensacional, desde todo o profissionalismo no planeamento e execução da missão até ao ambiente confraternizador em que foi acolhido em ambas as unidades.

Antes da chegada a Wilhemshaven (último porto), na Alemanha, foram realizados diversos voos para transferir todo o material do destacamento para Nordholz.

Antes da descolagem final com destino a Nordholz e antes de o navio atracar, houve azo, a 21 de dezembro, à despedida do destacamento do comando do navio e de toda a sua guarnição.

CONCLUSÃO

O embarque no EGV *BONN* e a conseqüente participação na operação EUNAVFOR MED IRINI, para além de ter sido uma experiência marcante na carreira do 1TEN Duarte, contribuiu também para o fortalecimento dos laços entre a Marinha Portuguesa e a Marinha da Alemanha.

Na despedida a bordo, houve diversas trocas de impressões, onde se relembrou todos os momentos vividos a bordo com o destacamento. Foi um evento deveras emocionante, donde se pode retirar que a presença a bordo do militar português foi bastante positiva, sempre bem recebido e acolhido e tornando-se, com orgulho, mais um membro da *Familie 500* (Família 500), o designador do serviço de operações de voo embarcado.



Patronilho Duarte
1TEN



Notas

¹ Acrónimo alemão para *Einsatzgruppenversorger*, que literalmente se traduz por “navio de apoio de combate”. Na terminologia NATO, os navios alemães são referenciados pelo acrónimo anglo-saxónico FGS.

² IRINI era uma deusa grega, filha de Zeus e Thémis, que na mitologia grega personificava a paz; IRINI significa PAZ em grego antigo.

A operação, que está sob o permanente escrutínio do Comité Político e de Segurança (COPS) da União Europeia, tem o seu quartel-general em Roma.

³ A UNSCR 2292 (2016), de 14 de junho, válida por um ano, tem visto a sua duração prolongada ano após ano por decisão do Conselho de Segurança. Poderá de novo ser prolongada em junho de 2022.

⁴ Operação militar da União Europeia no Mediterrâneo, lançada em 22 de junho de 2015 e concluída em 31 de março de 2020.

⁵ Acrónimo de Política Externa e de Segurança Comum.

⁶ Existe uma escala relativa à participação de navios dos países europeus ribeirinhos. Um meio naval português participou na operação em 2021 (ver pág. 9 da RA 566).

NAVIOS DA CLASSE *TEJO*



NAVIOS PATRULHA COSTEIROS DA CLASSE *TEJO*

Entre 1985 e 1996 foram construídos no estaleiro DANYARD A/S 14 navios - classe Flyvefisken - para a Marinha Real Dinamarquesa. Em 2014 o governo português adquiriu quatro desses navios, que passaram a constituir a classe *Tejo*. Têm o casco em Polímero Reforçado com Fibra (PRF).

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS

Comprimento	54,0 m
Boca	9,0 m
Calado	3,5 m
Deslocamento	345,8 ton
Guarnição	23 (03 OF / 04 SARG / 16 PR)
Velocidade máxima	> 20 nós
RHIB	NOREQ, 6,5 m



NRP *GUADIANA*

REATIVAÇÃO, MODERNIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO

Os navios patrulha costeiros da Classe *Tejo* encontram-se ao serviço da Marinha Portuguesa (MP) desde 2015.

A aquisição destes meios teve como objetivo substituir os navios da classe *Cacine* e o NRP *Schultz Xavier*, por um período transitório de, pelo menos, dez anos, permitindo o replaneamento do programa de construção das Lanchas de Fiscalização Costeira aquando duma revisão da Lei de Programação Militar. A RA nº 491, de dezembro de 2014 e a RA nº 509, de julho de 2016, já abordaram a história da sua compra e alguns detalhes característicos da classe.

O NRP *Guadiana* chegou a terras lusas a 15 de agosto de 2015, tendo sido rebocado desde a Dinamarca.

AÇÕES TÉCNICAS JÁ LEVADAS A CABO NOS NAVIOS DA CLASSE

O projeto inicial de reativação, modernização e integração dos navios da Classe *Tejo* na Marinha, traduziu-se nas seguintes ações para cada navio:

- Execução de uma Docagem, incluindo Prova de Estabilidade, para avaliação do estado de cada navio e, caso necessário, correção das anomalias encontradas na fibra do casco.
- Realização de ações de manutenção planeada, condicionada e corretiva, incluindo uma revisão geral aos geradores (motores diesel e alternadores) no representante do fabricante em Portugal e a reativação da turbina nos navios que a têm incorporada.
- Modernização / reconfiguração dos seguintes compartimentos e sistemas:
 - Ponte e Centro de Comunicações;
 - Enfermaria;
 - Sistema de Gestão da Plataforma;
 - Sistemas de navegação e vigilância (radar, giro, EO, sensores, etc.);
 - Sistema Integrado de Navegação;
 - Embarcações e respetivos meios de manobra;
 - Compressor de ar respirável;
 - Sistemas de comunicações e de dados (GMDSS, SICC, satélite); e
 - Metralhadora portátil *Browning* 12,7 mm.
- Criação do Apoio Logístico Integrado (ALI), começando pelo

levantamento dos componentes que compõem os sistemas e equipamentos de forma a edificar a Gestão da Configuração. Em paralelo, compilar e reorganizar toda a documentação existente (na sua maioria, em Dinamarquês) e adicionar os manuais dos novos sistemas e equipamentos a implementar. Posteriormente analisar toda a documentação e criar o sistema de gestão da manutenção para a classe e proceder à identificação e catalogação de todos os sobressalentes necessários de forma a que se possa operar e manter o navio.

O QUE FALTA FAZER

Embora o NRP *Guadiana* tenha chegado em agosto, foi aumentado ao efetivo dos navios de guerra, a partir de 28 de abril de 2015, sendo, neste momento, o único dos quatro navios da Classe *Tejo* onde ainda não foi concluído o projeto de reativação, modernização e integração inicialmente previsto.

Logo em 2016 foi nomeada parte da guarnição, essencialmente pessoal das áreas técnicas, de forma a possibilitar o acompanhamento dos trabalhos das ações de manutenção. Foi assim proporcionando a esses elementos, o conhecimento do navio, a forma como funcionam os sistemas e equipamentos e os métodos de manutenção a aplicar. Esses elementos mantiveram-se a bordo até meados de 2020.

Muito já foi feito. O NRP *Guadiana* já realizou uma Docagem, que foi concluída no final de dezembro de 2017. Nessa intervenção foram definidos uma série de trabalhos



decorrentes das avaliações efetuadas ao estado do casco. Em paralelo, foram realizados vários trabalhos aos sistemas de bordo; no entanto por questões de segurança, ainda não foram realizadas as provas de funcionamento a alguns deles.

Para terminar a docagem, foram feitos os trabalhos habituais de uma ação de manutenção desse tipo, tais como a reabilitação estrutural do casco e dos tanques e trabalhos de pintura dos tanques e obras vivas cuja degradação, com o passar do tempo, importava obviar.

Após a docagem, foram iniciados trabalhos no âmbito da Revisão Intermédia, incluindo a revisão geral aos motores propulsores no fabricante. No âmbito da modernização / reconfiguração do navio, começou-se pela remodelação da Ponte e do Sistema Integrado de Navegação.

Entretanto, a partir de 2018, o projeto de reativação, modernização e integração do NRP *Guadiana* não conheceu

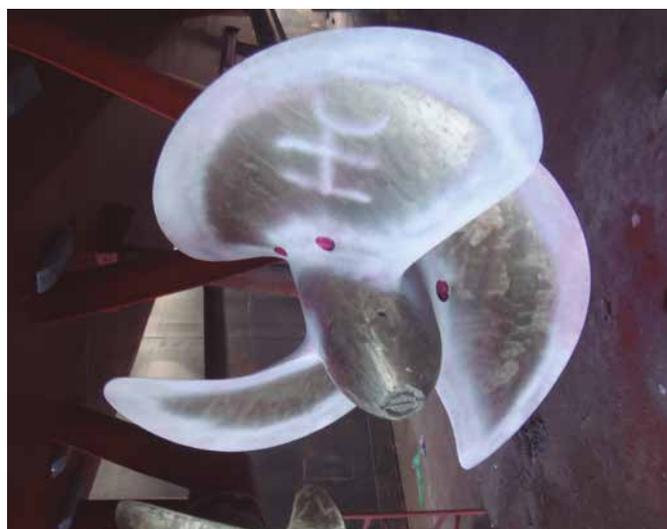
grande desenvolvimento, uma vez que não foi possível identificar recursos financeiros disponíveis que viabilizassem a completa execução da reativação. Desde então, apenas se têm efetuado algumas intervenções, com vista a preservar a condição do navio.

Devido ao longo período decorrido sobre as intervenções a que o navio foi sujeito, está a ser efetuado um levantamento exaustivo, quer à condição do casco, quer à situação em que se encontram os sistemas e equipamentos, de forma a apurar o seu estado atual e redefinir a configuração final do navio e os trabalhos a efetuar em termos de manutenção e modernização / reconfiguração.

O navio foi, recentemente, considerado para um projeto inovador cuja finalidade é a aplicação de “produção de energia a Hidrogéneo” intitulado H2 Navy.



Docagem do NRP Guadiana



NRP GUADIANA

UM FUTURO NAVIO "VERDE"?

A Marinha tem em curso um projeto que visa promover a instalação de uma instalação propulsora com utilização de hidrogénio como combustível num navio de guerra. O NRP *Guadiana* foi identificado como uma unidade interessante como alvo deste projeto.

PROJETO H2 NAVY

Na esfera do consumo de hidrogénio na atividade da Marinha, o Estado Maior da Armada (EMA), com os seus parceiros no projeto, iniciaram o estudo de viabilidade para a conversão do sistema de propulsão e de produção de energia de um meio naval que opera com combustíveis fósseis passar a operar com o hidrogénio, permitindo a sua operação sem emissões poluentes.

O projeto H2 Navy, promovido pela Marinha através do EMA, pretende abraçar quatro vetores da cadeia de valor do hidrogénio verde:

- 1: produção;
- 2: armazenamento;
- 3: distribuição;
- 4: consumo de hidrogénio.

Neste projeto estão envolvidas várias entidades em parceria com a Marinha. Uma delas detém, em Portugal, o *know-how* no armazenamento, em pilhas de combustível e na utilização de hidrogénio na mobilidade rodoviária. Outra colabora com a Marinha na gestão das fontes de financiamento para viabilizar tal projeto. Ainda outro parceiro contribui com conhecimento na área da integração e do comando e controlo neste tipo de sistemas. A Arsenal do Alfeite, S.A., que está envolvida desde sempre no processo de reativação do navio, colabora nos serviços de estaleiro eventualmente necessários para o projeto e instalação da tecnologia selecionada.

O QUE TORNA O NRP GUADIANA INTERESSANTE PARA O PROJETO

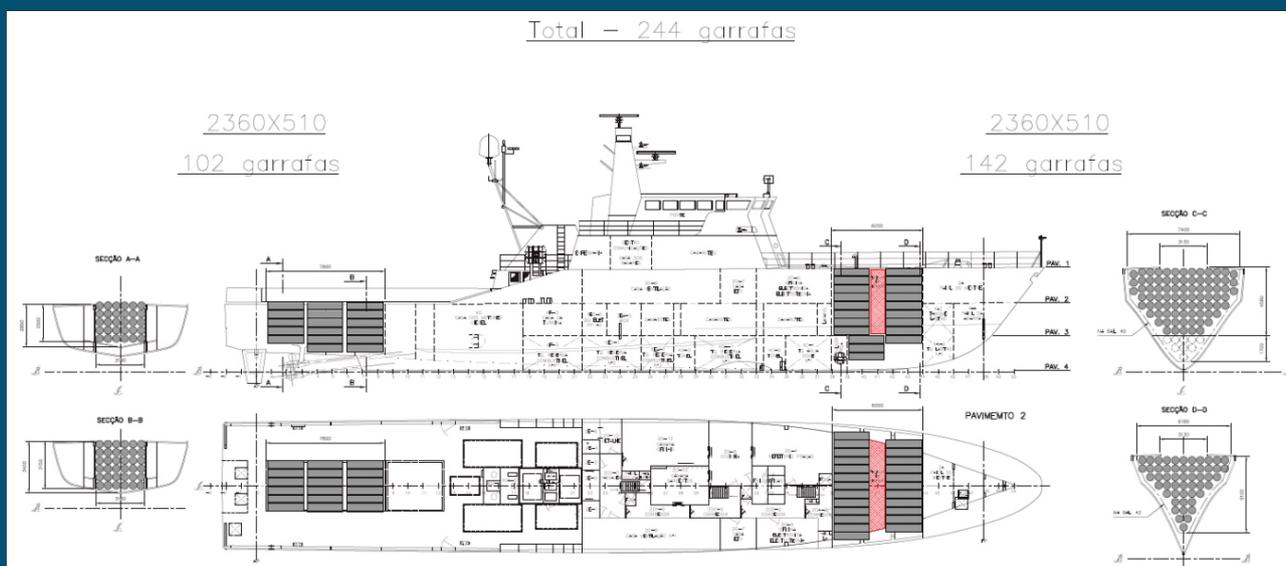
As lanchas da classe Tejo são navios que foram projetados sob a égide do princípio da modularidade, princípio esse que é bastante útil para a aplicação e desenvolvimento deste tipo de alterações, dado ter vários espaços que podem ter variadas aplicações.

Esta classe de navios foi projetada com quatro espaços vazios que recebem diferentes módulos de equipamento, módulos esses que conferem diferentes capacidades ao navio. Este design separa completamente a plataforma do navio do seu *payload*. Olhando para o navio sem os módulos instalados, vemos uma plataforma naval que nos dá uma flexibilidade sem precedentes para este tipo de alterações/adaptações. Esta configuração do navio permite utilizar três desses espaços para instalar conjuntos de reservatórios de hidrogénio, reservando o quarto espaço para a grua existente, mantendo assim essa capacidade fundamental.

O conceito operacional para os navios da classe *Tejo* é centrado em missões de patrulhamento costeiro. Considerando o tipo de missões que exigem menor autonomia, uma plataforma flexível e bastante capaz, e a oportunidade do NRP *Guadiana* ainda estar a aguardar outra docagem e trabalhos de manutenção após a compra ao Estado Dinamarquês, este navio tornou-se alvo de estudo natural para a sua conversão para hidrogénio.

SOLUÇÃO DESENVOLVIDA

A solução desenhada pelas entidades envolvidas no projeto, tendo em conta os constrangimentos que o navio apresenta e a tecnologia existente, passa pelo embarque de 1463 kg de hidrogénio no estado gasoso, a uma pressão de 350 bar, para a produção de energia elétrica com pilhas de combustível. Pretende-se que a



Configuração do NRP Guadiana com armazenamento de hidrogénio

energia elétrica, além de alimentar os sistemas do navio, seja também utilizada para alimentar dois motores elétricos de propulsão, em substituição dos dois motores diesel.

Esta configuração foi dimensionada para trânsitos ou patrulhas até aos 14 nós. Para alcançar velocidades superiores a 20 nós, o navio manteria o terceiro veio propulsionado pela turbina a gás (alimentada a *diesel*). Ainda como alternativa e segurança, seria mantido o terceiro gerador alimentado a *diesel*.

O maior constrangimento no projeto idealizado passa pelo acondicionamento do hidrogénio. Com uma densidade energética bastante inferior ao *diesel*, o armazenamento de hidrogénio teria que passar pelo embarque de reservatórios cilíndricos de hidrogénio arrumados dentro dos volumes disponíveis dos módulos do navio.

O navio tem uma capacidade disponível para acomodar cerca de 244 reservatórios, o que permite armazenar cerca de 1463 kg de hidrogénio. Esta quantidade de hidrogénio permite uma autonomia de 600 milhas a 10 nós de velocidade ou 300 milhas a 14 nós; essa autonomia será aumentada em cerca de 1200 milhas, a 14 nós, com a propulsão *diesel* sobrando. Os requisitos operacionais para os navios da classe *Tejo* exigem autonomia de 7 dias a 14 nós de velocidade, ou seja, nunca inferior a 2400 milhas náuticas.

Para operacionalizar o conceito atrás explicado, foram listados os seguintes sistemas a instalar no navio, além dos sistemas de armazenamento de hidrogénio:

- 20 pilhas de hidrogénio (60kW cada) para produção de energia elétrica, em substituição dos geradores a diesel nr. 1 e nr. 2;
- 4 motores elétricos de 350kW para a propulsão, 2 por linha de veio, em substituição dos dois motores diesel propulsores;
- Controlador dos motores elétricos de propulsão;
- 1 eletrobomba hidráulica;
- Grupo de baterias (num total de 500kWh);
- 2 conversores DC/AC;
- Alteração ao quadro elétrico principal.

CONCLUSÃO

Do ponto de vista tecnológico, e usando a tecnologia existente, a conversão do NRP *Guadiana* para hidrogénio afigura-se possível. Contudo os grandes desafios prendem-se com a quantidade de hidrogénio que o navio consegue transportar/armazenar e o impacto na autonomia do navio. Com os estudos preliminares, verificou-se que o que é tecnicamente viável não satisfaz os requisitos inicialmente estabelecidos para esta classe de navios.

Esta limitação cria um desafio do ponto de vista tecnológico, para conseguir acomodar mais hidrogénio, e outro do ponto de vista operacional, para conseguir operar o navio com uma autonomia mais limitada.

O grupo que está a desenvolver este projeto mantém-se atento e continua a procurar forma de solucionar o problema da capacidade de armazenamento, decorrente da evolução da tecnologia.

Contudo, importa não esquecer que:

- O uso destes meios está previsto para 10 anos, eventualmente 15 anos, ou seja, a vida útil do navio poderá terminar em 2035; e
- Até ao final desse período, terão que estar concluídos os estudos de forma promover a substituição destes meios por novas plataformas navais, eventualmente também empregando hidrogénio na propulsão e ou geração de energia.



Colaboração da DIREÇÃO DE NAVIOS

HIDROGÉNIO



Para garantia dos padrões de vida duma crescente população mundial há necessidade de cada vez mais watts. Prevê-se uma subida mínima de 25% na procura de energia até 2040. Se a economia continuar dependente do carvão e do petróleo, tal significará mais emissões de CO₂ para

a atmosfera e o conseqüente agravamento das alterações climáticas. Daí se estar a tentar descarbonizar o planeta até 2050, recorrendo para o efeito a combustíveis alternativos tais como o hidrogénio.

O hidrogénio é um elemento químico gasoso, incolor, inodoro e insolúvel na água e menos denso do que o ar. É o elemento mais leve da Tabela Periódica. A sua fórmula molecular estável é H₂. É um combustível universal, leve e muito reativo.

Porém o hidrogénio não existe na natureza no seu estado puro. Tem que ser obtido recorrendo, por exemplo, a um eletrolisador, que consome energia. A forma como o hidrogénio é produzido, e a origem da energia utilizada no processo, determina a sua “cor”: verde, azul, cinzenta...

No hidrogénio “verde”, a corrente elétrica que separa o hidrogénio do oxigénio existentes na água provem de fontes renováveis – e.g. aerogeradores terrestres ou marítimos.

O armazenamento de grandes quantidades de hidrogénio pode ser feito no estado líquido (a temperaturas inferiores a -235°C) ou comprimido a pressões elevadas.

PILHA COMBUSTÍVEL

A pilha de combustível é um dispositivo capaz de fazer reagir o hidrogénio com a água (num processo inverso ao da eletrólise) para gerar eletricidade e água, processo é similar ao de uma pilha elétrica convencional mas em que a substância que funciona como ânodo e cátodo se encontra armazenada no exterior da pilha.

O processo começa com a dissociação do hidrogénio H₂ no estado gasoso – dá origem a dois átomos de hidrogénio. Estes átomos cedem seu único eletrão e o seu núcleo (o protão) atravessa uma membrana de polímero porosa. Do outro lado da membrana, o hidrogénio reage com o oxigénio para dar água e, ao mesmo tempo, reclama o seu eletrão cuja energia serviu para gerar a eletricidade necessária para o funcionamento dum motor elétrico.

CENTENÁRIO DA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

CERIMÓNIA MILITAR E DESFILE AERONAVAL



A imortal primeira ligação aérea entre a Europa e a América do Sul – o mais notável feito aeronáutico português – levada a cabo pelos oficiais da Marinha Portuguesa, Comandante Artur Sacadura Freire Cabral e Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho, teve início em Lisboa a 30 de março de 1922.

No dia 3 de abril de 2022, ou seja, pouco mais de 100 anos após a data dessa partida, a Marinha e a Força Aérea organizaram uma cerimónia militar e um desfile aeronaval na zona ribeirinha da Torre de Belém para assinalar a efeméride – o Centenário da Travessia Aérea do Atlântico Sul (TAAS).

CERIMÓNIA

A cerimónia militar no Jardim da Torre, presidida pelo Presidente da República e Comandante Supremo das Forças Armadas, Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa, contou com a presença da Ministra da Defesa Nacional (MDN), Prof. Doutora Helena Carreiras, do CEMGFA, ALM Silva Ribeiro, do CEMA, ALM Gouveia e Melo e do CEMFA, GEN Cartaxo Alves, entre outras entidades civis e militares.

As forças em parada, comandadas pelo CFR Pereira de Castro, foram constituídas pela Banda da Armada e Fanfara, por um Bloco de Estandartes Nacionais e uma companhia conjunta dos estabelecimentos de ensino superior público universitário militar.

A cerimónia contemplou: as alocações do investigador Dr. Henrique Henriques Mateus e do Presidente da República; a entrega da medalha comemorativa da travessia aos Embaixadores do Brasil, de Espanha e de Cabo verde; a homenagem aos mortos, honrando todos os que deram a sua vida ao serviço da Pátria; e o desfile das forças em parada.

DESFILE

O desfile aeronaval contou com a participação de 16 aeronaves da Força Aérea e da Marinha, nomeadamente, 3 CHIPMUNK MK20, 1 helicóptero EH-101 MERLIN, 1 helicóptero AW119 KOALA e 1 helicóptero LYNX MK95, 3 EPSILON TB-30, 1 C-295M, 1 P-3C CUP+, 1 C-130, e 4 F-16MLU.

No rio, desfilaram seis navios em formatura: a fragata *Corte-Real*, a corveta *António Enes*, o navio patrulha oceânico *Viana do Castelo* a lancha hidrográfica *Andrómeda* e a lancha de fiscalização rápida *Hidra*, da Marinha Portuguesa, e a fragata *Reina Sofia* da Armada Espanhola.

OUTROS EVENTOS

Após o desfile, o Presidente da República, acompanhado pela MDN e pelos três Chefes Militares, realizou o descerramento de uma placa alusiva ao Centenário da Travessia do Atlântico Sul, no monumento comemorativo (modelo em bronze do hidroavião utilizado na travessia).

No final, foi dado o tiro de partida da “Expedição Lusitânia”, organizada pela Associação David Melgueiro, em parceria com a Associação Nacional de Cruzeiros. Oito veleiros, cujos proprietários são membros dessas associações, vão refazer, por mar, a épica viagem dos aviadores portugueses Sacadura Cabral e Gago Coutinho, com o intuito de homenagear esses heróis nacionais.

Fizeram questão de acompanhar os eventos e assim associar-se à celebração, sulcando o rio Tejo, uma réplica do hidroavião FAIREY III, o veleiro Polar da Marinha Portuguesa, a caravela Vera Cruz da Associação Portuguesa de Treino de Vela (Aporvela) e mais de 60 embarcações da Marinha do Tejo, do Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada (CNOCA), do Clube Desportivo de Pedrouços e de outros clubes náuticos.

Os eventos atraíram a presença de milhares de pessoas.



Fotos: 1. MAR L. Pereira Miguel

DISCURSO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA



Foi há 100 anos. Foi há 100 anos que comemoramos hoje, e celebramos neste lugar, por ser um grande feito. Não foi, nem é, este um lugar qualquer, é um lugar que pertence à nossa história.

Daqui de Belém partiram as naus e as caravelas durante séculos, para atravessar mares e tocar em continentes.

Daqui durante séculos, partiram portuguesas e portugueses que povoaram e povoam mundo.

Daqui Portugal se fez universal, não é possível ser-se português sem pensar nas comunidades, dos nossos compatriotas, espalhadas pelo mundo.

Daqui partiria mais tarde o rei, Dom João sexto, com a corte, para afirmar a independência e soberania de Portugal, para levar consigo a capital para o Rio de Janeiro, para construir essa grande pátria irmã chamada Brasil.

Daqui partiriam os nossos bravos no começo do século XX para combaterem na Grande Guerra, a primeira Grande Guerra europeia global e impiedosa.

Daqui, ou perto daqui, até quase ao centro de Lisboa, partiram na década de 60, milhares e milhares e milhares de portugueses, para África, ficando assinalados nas suas vidas e nas dos seus descendentes por esse momento que, à sua maneira foi e é histórico, aqui ou perto daqui regressaram aquando da descolonização, muitas e muitos compatriotas que rapidamente se reintegraram na nação portuguesa.

Daqui partiu, há não muito tempo, a expedição “Paz em Timor”, assinalando a luta pela independência e a soberania da pátria irmã de Timor-Leste. Este não é um lugar qualquer, este é um lugar que define a nossa história, outros preferiram ficar, fechar-



se, ignorar o mundo, viver à margem dele. Não foi assim em Portugal, não é assim em Portugal hoje, não será assim Portugal no futuro. Estamos por todos os continentes, portuguesas e portugueses, não há uma família portuguesa que não conheça essa aventura.

Estamos, Forças Armadas portuguesas, por todos os continentes, a defender a paz, a defender o futuro, a defender a justiça, a defender o direito, a defender aquilo que é fundamental no respeito da dignidade humana. Não é um lugar qualquer, mas também não foi um feito qualquer. Foi daqui que partiram e acaba de ser contado aquilo que foi verdadeiramente algo de único, de novo no começo do século XX.

Não foi um feito qualquer, porque mostrava a excelência do que era a nossa Armada, a nossa Marinha, porque mostrava a excelência que haveria de ser da nossa Força Aérea, então nascente a partir da Armada. Não foi feito qualquer que trouxe consigo a ciência portuguesa, a tecnologia portuguesa, a capacidade de dois homens excepcionais, um mais virado para a teoria, outro mais virado para a prática e que se completavam, Artur de Sacadura Cabral e Carlos Gago Coutinho.

Eles eram um só sendo dois e como foi lembrado quando partiram estavam poucos à partida, quando chegaram estava um país inteiro à sua espera, mas a história é assim, partiram e o país começou a vibrar com a sua aventura, por cada embate, por cada revés, sofria, por cada recomeço e sucesso, rejubilava e chegaram ao Brasil e a pátria irmã que comemorava 100 anos, abri-lhes os braços, recebeu-os por todo o Brasil, foram multidões e multidões. Foi o Presidente brasileiro, foram homenagens e aí a Pátria portuguesa percebeu o que se tinha passado.

A Pátria que há 100 anos era uma pátria doente, saída dorida da Grande Guerra, com as Forças Armadas dilaceradas, com assassinatos políticos dos mais graves, com crise económica e social. Num ambiente que mais tarde ou mais cedo conduziria a ditadura. Pois, foi nesse ambiente que Gago Coutinho e Sacadura Cabral

representaram o melhor que tinha Portugal, representar o melhor que tinham as Forças Armadas, representar o melhor que tinha a nossa ciência e a nossa tecnologia, era a sua Bravura e a nossa coragem e o nosso espírito de partir e afirmar Portugal no mundo.

Vale a pena celebrar este passado, sim vale!, mas só vale a pena se retirarmos lições para o futuro, só vale a pena celebrar o passado, se para além daquelas centenas ou milhares de portuguesas e portugueses que aqui estão hoje, para além dos nossos bravos militares, jovens militares que aqui estão hoje, se Portugal a entender, o que foi esse feito, como foi, o que significou, o que quis dizer e se passar de geração em geração, porque é com a memória do passado que construímos a glória do futuro. Só vale a pena se apostarmos mais na ciência, mais a tecnologia, mais nas Forças Armadas.

Porquê, então estaremos a honrar o passado que hoje celebramos, só vale a pena se levarmos mais longe a fraternidade que nos une, a países tão próximos por onde passaram os dois heróis, como a Espanha, como Cabo Verde, mas sobretudo, se neste ano, do bicentenário da independência do Brasil, reafirmarmos os laços de fraternidade. Se o Brasil sentir este feito como sentiu há 100 anos, se nós sentirmos a fraternidade entre portugueses e brasileiros como sentimos há 100 anos.

Precisamos de sair daqui hoje e por isso é tão importante a expedição Lusitânia, que irá partir para terras do Brasil, com a certeza que valeu a pena aquilo que fizeram Gago Coutinho e Sacadura Cabral, valeu a pena, e vale a pena termos as Forças Armadas que temos, valeu a pena e vale a pena apostarmos na educação, na formação e na qualificação, na ciência na tecnologia, valeu a pena e vale a pena, olharmos para o passado para construirmos o futuro.

Glória, hoje e sempre a Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Glória, hoje e sempre às nossas bravas Forças Armadas.

Glória, hoje e sempre à fraternidade entre Portugal e Brasil.

Glória, hoje e sempre ao nosso Portugal.



ALOCUÇÃO DO PROF. DOUTOR LOURENÇO MATEUS

“Alguma coisa temos que fazer — para nos considerarmos dignos daqueles que, —no passado, —nos desbravaram o caminho”

Estas palavras — escritas pelo punho do próprio almirante Gago Coutinho, a propósito das navegações quinhentistas — foram aqui postas em prática, há cem anos, por dois oficiais da Armada, secundados por muitos outros camaradas, cujos nomes jazem na penumbra da História, mas a quem hoje aqui cabe, também, a glória do feito que celebramos.

Feito, que então se traduziu na 1.ª travessia aérea do Atlântico Sul — nesse tempo, uma extraordinária façanha aeronáutica de repercussão mundial.

Extraordinária, pelas inúmeras dificuldades que apresentava, e pelos incontáveis problemas técnicos e científicos que os comandantes — Sacadura Cabral e Gago Coutinho — tiveram que resolver antes e durante a viagem.

Proeza, que não estava ao alcance dos mais ousados, mas dos mais aptos. Pois, nesse tempo de Ares nunca d’antes navegados, não bastava ter um avião e ser audaz para voar com precisão sobre o mar. Era preciso mais... e muito, muito mais, era aquilo que os dois aviadores da marinha portuguesa em si guardavam. Aptos que se sentiam pela tenacidade que os animava, pela disciplina intelectual e física que tinham, pelo rigor que praticavam e sobretudo, pelo espírito de sacrifício que estavam habituados a dedicar à Pátria que serviam.

Mas aptos, também, porque eram os mais bem preparados para a missão que se propunham realizar. Tanto pelos estudos que haviam feito, como pela experiência acumulada, ao longo de anos, como marinheiros e geógrafos militares. Aptidões que lhes permitiram percorrer o ignoto espaço aéreo entre Lisboa e o Rio de Janeiro, tal como haviam percorrido as terras de África, sempre com a vida metida em despesa, mas com o menor risco possível e a maior margem de sucesso provável. Expedição aérea

durante a qual patentearam ao mundo a valia dos seus trabalhos científicos, como o préstimo dos instrumentos e métodos —por ambos desenvolvidos para a prática segura da aeronavegação.

Aeronavegação marítima, que até 1921 (até à conclusão da bem-sucedida viagem aérea entre Lisboa e o Funchal — por ambos realizada como ensaio para a Travessia aérea do Atlântico Sul, com Ortins Betencourt e Roger Soubiran integrados na equipagem) se revelara tão imprecisa como arriscada.

Imprecisa e arriscada porque, nas quatro viagens aéreas de âmbito mundial até então empreendidas por aviadores de diferentes nacionalidades, em todas se patenteava, de maneira diversa, mais arrojo do que ciência, e maior emprego de recursos materiais e humanos do que de métodos científicos e resultados precisos. Sendo, por isto mesmo — e quando vistas à luz da progressão aeronáutica — viagens aéreas tão estéreis como impraticáveis.

Progressão aeronáutica, que desde o termo da Grande Guerra, elevava cada vez mais as asas dos aviões e lhes alargava o raio de ação —, vencendo milenares barreiras geográficas e abeirando, do mesmo horizonte de progresso, povos e culturas.

Horizonte de progresso que o comandante Sacadura Cabral antevia a seu modo, como JOIA DO OUSAR— que foi segundo Fernando Pessoa — e, sobretudo, como personificação plena da modernidade do primeiro quartel do século XX, onde o dinamismo se impunha à indiferença e o desembaraço à lentidão. Porque a presteza se tornara num modo de vida, e o céu num caminho aberto pela humanidade.

Caminho inédito este, até então estorvado pela impossibilidade física de interpretar a sinalética do firmamento, quando em voo, tal como o faziam os mareantes sempre que procuravam conhecer a sua posição.

E como novos caminhos exigem tecnologia recente e reconfigurações do pensamento, o comandante Sacadura Cabral



avassalou-se sobre os problemas que se impunham para superar as circunstâncias que os ditavam.

Trabalho que, desde logo, contou com os conhecimentos e dedicação do seu "caro ex. chefe" — o comandante Carlos Viegas Gago Coutinho — um geógrafo de mão cheia, diligente e incansável, que ele bem conhecia, pois com ele trabalhara, durante alguns anos, em cenários distantes e circunstâncias inóspitas para o comum dos mortais.

Parceria que não tardou em dar bons frutos, pois o Corrector de Rumos e a adaptação de um Horizonte Artificial ao sextante são disso as provas palpáveis. Provas, por detrás das quais se ofusca um imenso estudo, de rigor científico, que a Aeronáutica logo tentou conhecer.

Estudo que nasceu da insatisfação do piloto-aviador, do desejo de saber do geógrafo, e da aptidão dos dois marinheiros para resolver as contrariedades que impediam a prática da aeronavegação.

Num par de anos, entre 1919 e 1921, ambos alcançaram os resultados que lhes permitiram abalançar-se na viagem aérea Lisboa–Funchal. E logo no ano seguinte, enriquecidos pelo triunfo alcançado, aqui estavam mais uma vez, nesta doca junto de nós, que herdara o feliz nome de um convento antigo consagrado a Nossa Senhora do Bom Sucesso.

Bom sucesso que era aquilo que todos esperavam. Não só os aviadores e homens da Armada envolvidos na preparação e apoio da viagem aérea ao Brasil, mas quantos viam nesta empresa o franquear de um tempo novo para Portugal. Tempo que viraria definitivamente a página cediça do século XIX, para lançar o país nos valores e rumos da contemporaneidade.

Contemporaneidade que esta viagem implantava no centro da aviação mundial, onde só alguns países jogavam as cartas decisivas do futuro da aeronáutica.

E foi cientes de tudo isso, que os dois aviadores portugueses descolaram do Tejo naquela madrugada de 30 de março de 1922. Sem gestos efusivos nem grandes despedidas, imersos nos seus próprios pensamentos, em comunhão com a máquina e aureolados pelo arco-íris passageiro com que a meteorologia os brindou. Para trás, no paredão da doca, deixavam alguns jornalistas e repórteres fotográficos, nomes conhecidos, que fixaram o momento com as palavras e imagens que hoje conhecemos.

Já ao longe, a escassa centena de pessoas que então testemunhou aquele momento inolvidável, pressentiu que era alguma coisa mais do que a esperança que partia com os dois aviadores. Alguma coisa mais do que uma máquina que se queria levar até ao Brasil — naquele ano em que se cumpria o primeiro centenário da sua independência. Era... qualquer coisa... que a Razão não podia explicar, mas que o coração dos portugueses não tardou em reconhecer nas páginas da sua História.

Já no ar, o que então se pretendia pôr à prova, não era a resistência e o desempenho da uma aeronave construída em Inglaterra, mas a excelência dos conhecimentos científicos e dos instrumentos nacionais que estavam na base da travessia aérea do Atlântico Sul. Usando palavras inspiradas pelos escritos de Gago Coutinho: — não era o realejo que movia os dois aviadores navais, mas a intenção de comprovar, na prática, o rigor dos seus métodos de aeronavegação.

Prova, que Sacadura Cabral e Gago Coutinho não podiam entregar em mãos alheias — por imperativo intelectual, que ambos assumiam sem vaidade — pois, se os seus cálculos não estivessem certos, só a eles caberia pagar o preço supremo do seu erro.



Certeza que se confirmou na etapa de 18 de abril de 1922, que decorreu entre o Porto Praia e os minúsculos Penedos de S. Pedro — já território Brasileiro — quando foram percorridas 918 milhas náuticas em 11 horas e 21 minutos, sem qualquer apoio externo, comunicações, ou outros meios de orientação para além daqueles que se achavam a bordo. Momento em que se levou até ao extremo dos limites possíveis — e muito para lá dos aceitáveis — todo o rigor da aeronavegação executada por Gago Coutinho e da pilotagem realizada por Sacadura Cabral, no termo do qual se atingiu um ponto pré-determinado, onde o navio República os aguardava.

Foi isto que maravilhou o mundo daquela época. E foi isto, também, o que reconciliou momentaneamente os portugueses e uniu as Nações Lusíadas em torno do mesmo abraço.

Volvidos dois anos sobre este dia supremo, o mar arrebatou para sempre Sacadura Cabral. Gago Coutinho sobreviveu-lhe quase três décadas e meia, tempo bastante para a Aviação mudar a face do mundo...

Mas o tempo não conseguiu apagar do mundo a façanha que inscreveram na História.

Quando daqui partiram, nessa alvorada de março, Sacadura Cabral e Gago Coutinho eram apenas dois homens com uma missão por cumprir. Decorrido um século, neste mesmo lugar da partida, é a Pátria Reconhecida que os contempla. Porque a Pátria e a Ciência souberam Honrar.

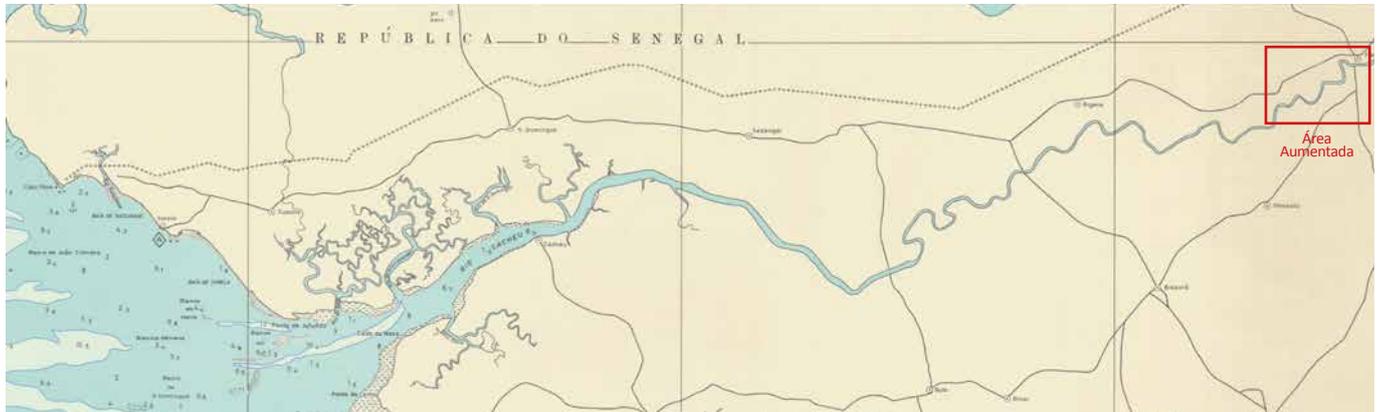


Laurenço Henrique Henriques Mateus

Investigador integrado no Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória, da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

COMANDAR UMA LFP DURANTE A GUERRA NA GUINÉ

AS EMOÇÕES E O AMBIENTE



Quero dedicar este breve texto aos oficiais da Reserva Naval (RN), que comandaram LFP's¹ no teatro de operações da Guiné com incedível brilhantismo. São merecedores de uma homenagem muitíssimo sincera, por quem tenha tido a oportunidade de vivenciar exatamente o mesmo, como é o caso do signatário.

HOMENAGEM

Convém salientar que os oficiais RN da classe da Marinha tinham uma preparação técnico-naval muito mais reduzida do que os oficiais dos Quadros Permanentes (QP), pelo que seria supostamente bastante mais difícil desempenharem as missões na Guiné, com combates muito prováveis.

Enquanto que os oficiais dos QP faziam os vários anos de curso da Marinha na Escola Naval, incluindo diversos embarques de longa duração, os oficiais RN faziam um curso intensivo de sete meses (aproximadamente) e um breve período de embarque. Apesar deste curto período de formação, o seu desempenho na Guiné foi distintíssimo, ultrapassando, numa forma geral, o que seria exigível a quem não tinha experiência anterior, nem uma carreira militar a prosseguir.

Por razões não esclarecidas, apenas dois oficiais dos QP foram nomeados comandantes de LFP no teatro de operações da Guiné (1968-70): o autor deste escrito e o seu camarada de curso, Varela Castelo, falecido por doença com pouco mais de 30 anos, em 1976.

CONTEXTO²

Existem bastantes publicações sobre a utilização operacional das LFP's na Guiné, entre 1961 e 1974, pelo que não vou repetir esses relatos. A minha intenção é focar apenas as facetas emocionais e o ambiente que envolvia as comissões de serviço na Guiné dos comandantes das LFP's, em circunstâncias extremamente difíceis.

Um comandante de LFP, naquele tempo, era um jovem de vinte e tal anos, a quem estava atribuída uma enorme responsabilidade na dupla vertente de cumprir as missões em tempo de guerra e proteger, tanto quanto possível, a integridade do navio e dos elementos da sua guarnição. O Comandante de LFP, único oficial a bordo, era auxiliado por um único sargento – o chamado mestre (sargento de manobra). O "peso" da responsabilidade era sentido de forma intensa e não partilhável, estando sempre presente.

A primeira sensação, de que se apercebia rapidamente, relaciona-se com a solidão do comando, isto é, ter que tomar

constantemente decisões sobre a condução do navio em operações de guerra concretas, contando apenas com o seu discernimento. Como treinar bem a guarnição? Navegar a que velocidade? Onde fundear? A que horas? Fazer fogo, em que circunstâncias? Quando aliviar os postos de combate? Etc.

Por norma, um comandante recém-chegado, antes da sua primeira missão, embarcava noutra LFP com um comandante já experimentado ou na LFP de destino com o comandante ainda em funções, para melhor se aperceber das características do ambiente operacional. Nesta fase, surgia o primeiro grande choque com a realidade, bem pior do que as expectativas.

MEDO

A primeira emoção forte: o medo, ou a ansiedade, quando se verifica que grande parte dos rios onde se opera têm cerca de 200 metros de largura! É preciso permanecer na zona de operações duas semanas e o inimigo pode atacar em qualquer momento. Tipicamente, os adversários usavam pequenos abrigos naturais (ou faziam-nos) nas clareiras das margens e atacavam as lanchas com armamento ligeiro, metralhadoras pesadas, RPG³ e, por vezes, com canhões sem recuo.

O medo é um mecanismo de proteção para nos mantermos vivos, ligado ao instinto de sobrevivência. Se não tivéssemos medo de nada, seria quase impossível sobreviver, como adultos. Em guerra, ninguém sabe antecipadamente como vai reagir durante o combate. Sabe-se que a vida está em perigo, o que se torna um caso extremo. Mas, como se aplica, nas condições descritas, a um jovem oficial sem experiência?

Sentir medo é normal e aceitável. O comandante de LFP, tal como qualquer outro comandante, tem que controlar o medo. No momento crucial, domina o medo concentrando-se nas múltiplas ordens que tem que dar até cessar a ação. A responsabilidade sobrepõe-se. A guarnição tem que confiar.

A ansiedade cedo se faz sentir quando se navega nos locais de maior perigo, especialmente aqueles em que se sabe que o inimigo já atacou algumas das nossas lanchas. Cada clareira, cada

curva do rio, pode ser uma ocasião para se sofrer um ataque. A ansiedade vai diminuindo com a experiência e com o resultado favorável de contactos de fogo. Aprendem-se alguns “truques” para evitar surpresas indesejáveis.

TRISTEZA

Qual o jovem que não preferia estar a divertir-se em Lisboa, ou mesmo em Bissau, do que enfrentar inimigos que o queriam abater?

A nostalgia e os pensamentos menos positivos atacam, ou podem atacar, com bastante frequência. A família, os amigos, as namoradas fazem parte do nosso universo de interesses emocionais e estão muito longe, comunicando por cartas (os famosos aerogramas), nem sempre regulares. As notícias que se recebem são muitas vezes desagradáveis. Evita-se descrever bem o que se observa, para não preocupar os que nos são queridos. As datas especiais não podem ser comemoradas com a habitual companhia e as guloseimas preferidas.

O comandante de LFP combatia a tristeza, principalmente com o convívio aprofundado com os elementos da guarnição. Ao fim de algum tempo todos se conhecem bastante bem. Com respeito e boa disposição, o ambiente alegra-se. Mas cada um encontra as mais diversas formas de afastar a nostalgia.

Alguns exemplos: ouvir música durante as patrulhas dos rios (no meu caso, música clássica), filmar ou fotografar, caçar (crocodilos e outros animais), pescar (para melhorar o rancho), inventar jogos, ter a bordo um macaco amestrado que faz habilidades, desembarcar em povoações (quando possível), visitar os quartéis situados na área, treinar os artilheiros a acertarem em alvos nas margens (troncos de árvore por exemplo). Numa passagem de ano em missão, claro que, à meia noite em ponto, se dão uns tiros de artilharia para o ar, para comemorar...

Todavia, os momentos de fraqueza, por vezes, não se conseguem evitar. Um comandante de LFP numa noite de Natal em missão, após jantar com a guarnição o bacalhau cozido, recolheu ao camarote para descansar e não tinha sequer um pequeno doce. Comeu umas bolachas, bebeu um *whisky* que tinha levado para bordo e, ao pensar com saudade na família, percebeu que as lágrimas corriam profusamente pela cara abaixo. Pouco depois, imaginou, sobressaltado, o que seria se a guarnição o visse nesse estado; as lágrimas secaram para não mais voltar.

PREOCUPAÇÃO

Para além do inimigo, o comandante de LFP tinha muitas outras preocupações que perturbavam o seu bem-estar.

Era preciso um enorme cuidado para manter o moral da guarnição e a sua prontidão para combate, dia e noite, 24 horas por dia.

O calor e humidade elevados e os infinitos mosquitos eram fatores muito incomodativos. As LFP's apenas dispunham de pequenas ventoinhas de 24 volts no interior, e nenhum outro sistema para baixar a temperatura. Na ponte baixa, onde o telegrafista tinha o seu posto, chegavam a registar-se 50° centígrados (40° era normal). Dormir em cima de esteira com rede mosquiteira, sempre pronto

a levantar rapidamente, fazia partes das normas. Não raro, os mosquitos mais atrevidos picavam através da rede, se uma parte do corpo encostava à rede durante o sono, nomeadamente os braços. Até para utilizar os sanitários e tomar um duche rápido, o comandante deveria escolher os momentos mais apropriados e nunca em zonas mais perigosas. Não era possível dormir muitas horas seguidas durante as operações.

A navegar, o comandante permanecia sempre na ponte com acesso aos manípulos de controlo de velocidade dos motores. Ao lado, havia uma repetidora do radar⁴, muito útil para a navegação, nem sempre fácil. Durante as noites sem luar, os rios são como quartos escuros, com visibilidade nula. Neste caso, o radar era fundamental para a segurança da navegação.

Durante a noite, nas zonas de patrulha, navegava-se e fundeava-se em rigorosa ocultação de luzes. Chegou, por isso, a haver colisões entre lanchas e LDM's⁵ fundeadas. Nas noites com luar, embora houvesse boa visibilidade, o perigo aumentava consideravelmente porque as Lanchas se tornavam alvos bem visíveis. Durante o dia podia-se “atracar” ao tarrafe (ou tarrafo, na gíria)⁶, escolhendo um ramo apropriado para passar um cabo na proa que aguentava bem a Lancha, com a ajuda da corrente. A vantagem era que se podia largar muito rapidamente, se necessário.

AUTO-CONFIANÇA

Se as operações correm bem, a confiança vai subindo com o tempo. Após sofrer o primeiro ataque, se a resposta foi adequada e não houver baixas, nem consequências importantes para o navio, a auto-confiança sobe muito.

É preciso ter cuidado para não ultrapassar certos limites. Começamos a pensar coletivamente de forma errada: somos invencíveis, eles que se cuidem, fogem de nós, etc. Este raciocínio leva a correr riscos desnecessários.

Duma forma geral, as guarnições tinham confiança nas suas capacidades para se defenderem, mas tinham consciência que não estavam livres de ocorrências nefastas. Em 1968 já havia um longo historial de ataques a Lanchas de todos os tipos⁷, especialmente às LDM, que eram mais vulneráveis, causando vários mortos e feridos. Já a LDM 302 tinha sido gravemente atingida por várias vezes, e sempre recuperada operacionalmente, apesar de afundada. No que respeita às LFP's, o caso mais grave ocorreu em fevereiro de 1968 com um ataque à LFP Bellatrix que sofreu um rombo junto à linha de água, provocado por uma RPG (vide figura). O comandante⁸ conseguiu encalhar a proa da unidade naval numa língua de areia próxima, evitando assim o afundamento.

Na realidade, estranhava-se que o inimigo não atacasse com mais frequência e com armas mais apropriadas. Bastava esperar calmamente nas margens dos rios que tinham patrulhamento constante, para terem oportunidade de atacar a distâncias muito curtas. As RPG podiam fazer grandes estragos.

Transportei, com frequência, pessoal dos Fuzileiros e do Exército, e verifiquei que eles não se sentiam muito tranquilos a bordo, nas zonas perigosas, e ficavam um pouco surpreendidos com a nossa auto-confiança. A melhor explicação que me deram foi



Rombo no casco da Bellatrix, bem visível, com a Lancha colocada no berço para reparação.

que, em terra, em caso de ataque, os militares podiam procurar o melhor resguardo possível, enquanto que dentro do navio não havia lugar para esconder o corpo e era necessário responder em postos de combate.

Apesar da constante presença das lanchas nas operações e de ter havido inúmeros ataques, estes não tiveram grandes consequências para as unidades navais, com exceção do caso da LDM 302 e mais uns tantos menos importantes, havendo a lamentar alguns mortos e feridos.

ALEGRIA

A maior alegria era, sem dúvida, o final da comissão na Guiné. Se toda a guarnição estava bem, isso era o mais importante.

Os comandantes das LFP eram rendidos individualmente, pelo que regressavam normalmente a Lisboa em transporte aéreo. Em cerca de 4 horas, a diferença era colossal. Do inferno ao céu, sem passar pelo purgatório.

As pessoas olhavam para nós e tratavam-nos normalmente como a qualquer outro cidadão, como não poderia deixar de ser. Do nosso interior vinha um grito abafado: eu venho dos rios da Guiné e mereço uma atenção especial! De repente, a realidade vinha à superfície para revelar que isso não fazia qualquer sentido.

Com alguma sorte, conseguia-se fazer umas férias na metrópole durante um período de manutenção da LFP, pagando a viagem do próprio bolso, claro.

No meu caso pessoal, vim de férias em fevereiro de 1969. No dia 28, durante a madrugada, houve um sismo de 7,9 na escala de Richter, que abanou Lisboa de forma violenta, causando 11 mortes, dezenas de feridos e bastantes derrocadas. Lembro-me perfeitamente da família aflita enquanto a casa tremia bastante e os copos batiam intensamente numa cristaleira. O único pensamento que me ocorreu de imediato: que raio de azar, vir a casa nesta altura. Salvando-me na Guiné para morrer agora, quando as paredes desabarem? Porém, o susto ainda permitiu soltar umas palavras, bem alto, como se fosse o “Comandante”:

– Calma que isto já vai passar!

Passou mesmo, mas os escassos segundos que durou pareciam horas. As réplicas ainda assustaram bastante, porque não sabemos quando vão acabar.

No regresso à Guiné foram muitas as brincadeiras dos camaradas, e também dos elementos da guarnição que se mantiveram em Bissau, relacionadas com o sismo em Lisboa.

A propósito, diga-se que o ambiente entre os oficiais que se encontravam regularmente na messe de Bissau era excelente, sempre acompanhados de boa disposição.

O moral era elevadíssimo, embora se soubesse que as missões eram difíceis e perigosas para muitos dos utentes, sendo que grande parte eram fuzileiros. Pouco se falava das dificuldades, sendo as conversas encaminhadas para os aspetos positivos ou cómicos.

Os restaurantes locais e um ou outro estabelecimento noturno eram frequentados com alguma assiduidade, especialmente para comer as famosas ostras, sempre muito apreciadas.

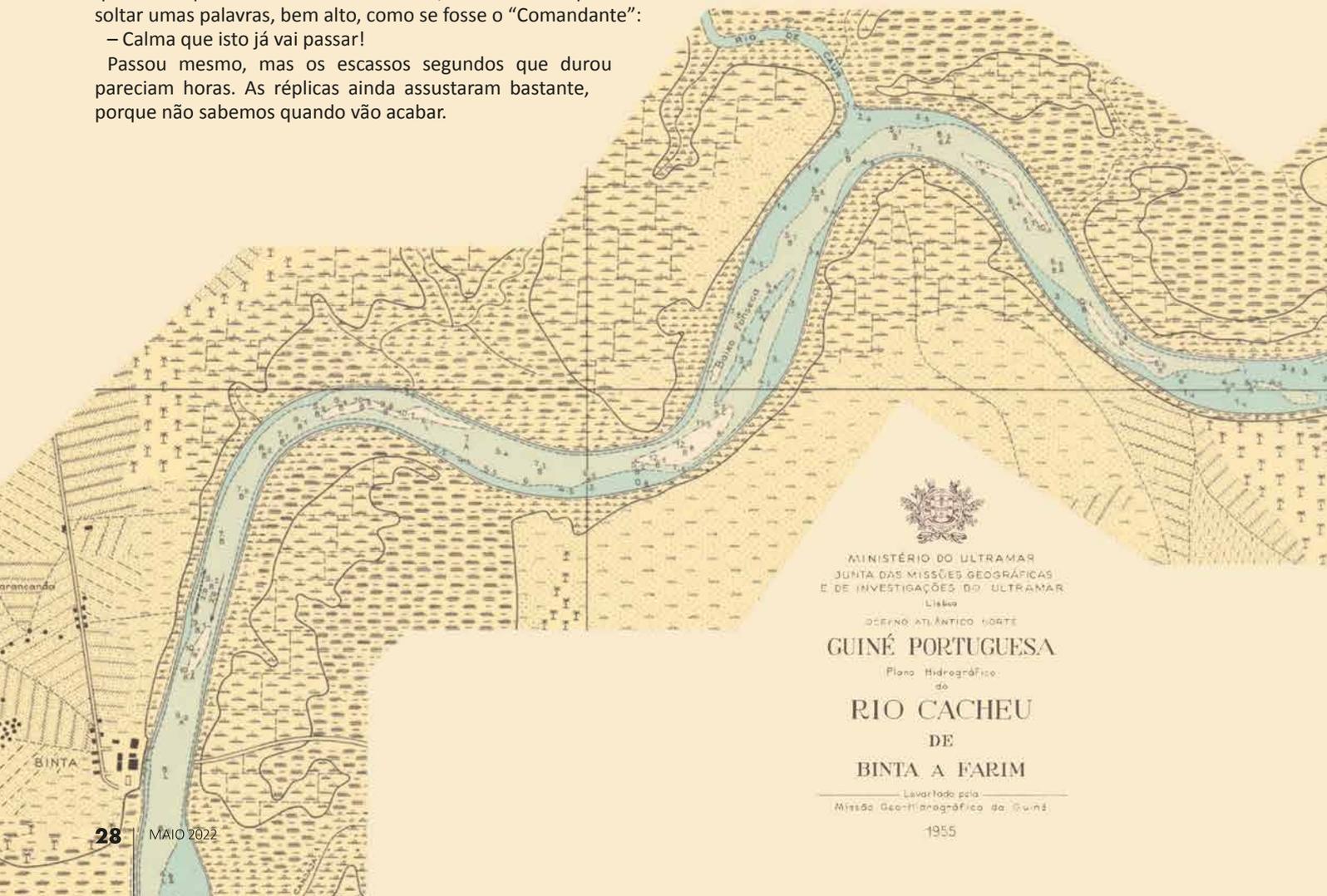
A calma e a segurança reinavam em Bissau. Os oficiais não fuzileiros habitavam em quartos de duas vivendas situadas na cidade, que não tinham qualquer tipo de segurança!

AS CONSEQUÊNCIAS

Um comandante de LFP na Guiné, em tempo de guerra, fica marcado para toda a vida. Passados cerca de 50 anos, ainda recorda nitidamente aquele ambiente de tormento que conseguiu ultrapassar, apesar da juventude. Para os oficiais RN que regressaram depois à vida civil, as lições aprendidas no capítulo da liderança e do sacrifício foram, provavelmente, muito úteis.

As más recordações ficam em segundo plano, e as boas servem para contar histórias engraçadas ou curiosas.

Seja como for, ter sido comandante de LFP na Guiné é um motivo de orgulho para os oficiais da RN que o fizeram com competência muito acima do que seria de esperar, face à sua formação e experiência.



Por outro lado, talvez exista uma espécie de desejo de voltar à Guiné em tempo de paz e visitar alguns dos rios mais importantes, nomeadamente o rio Cacheu que serpenteia desde a foz até Farim numa extensão superior a 100 milhas. O silêncio, a calma, as noites sem ocultação de luzes, as clareiras sem inimigos, a ausência de preocupações, enfim um passeio turístico cheio de memórias com um sentimento misto de satisfação por ter escapado sem mal de maior e de arrepio pelos riscos a que foram sujeitos.



Victor Lopo Cajarabille
VALM REF

Notas

- ¹ Acrônimo de Lanchas de Fiscalização Pequenas. Havia a classe “Bellatrix”, e vários modelos semelhantes.
- ² Ver artigos publicados na rubrica ESTÓRIAS das RA 563, 564, 567, 568 e 569.
- ³ Acrônimo anglo-saxónico de *Rocket-propelled grenade*, arma anti-tanque semelhante a uma bazuca ou lança-foguetes.
- ⁴ Como o navio não possuía giro-bússola, o radar funcionava em modo relativo (a proa está sempre nos 0 graus).
- ⁵ As Lanchas de Desembarque Médias (LDM) também faziam patrulha nos rios da Guiné, entre outras tarefas.
- ⁶ Vegetação característica da Guiné Bissau.
- ⁷ Para além das LFP’s e LDM’s, permaneciam em comissão na Guiné Lanchas de Fiscalização Grandes (LFG’s), Lanchas de Desembarque Grandes (LDG’s) e Lanchas de Desembarque Pequenas (LDP’s).
- ⁸ 2TEN RN Manuel H.V. de Sousa Torres.

PREDOMÍNIO E PODER DO SIMBÓLICO

2. SÍMBOLOS DE PORTUGAL

«Portugal é a razão de ser do compromisso solene que acabo de assumir. Aqui nasci, aqui aprendi com meus Pais a falar a língua que nos une e une a centenas de milhões por todo o mundo. Aqui eduquei os meus filhos e espero ver crescer os meus netos. Aqui se criaram e sempre viverão comigo aqueles sentimentos que não sabemos definir, mas que nos ligam a todos os portugueses. Amor à terra, saudade, doçura no falar, comunhão no vibrar, generosidade na inclusão, crença em milagres de Ourique, heroísmo nos instantes decisivos».

Prof. Doutor Marcelo Rebelo de Sousa,
Presidente da República

Segundo a lenda, na véspera da batalha de Ourique, em 1139, D. Afonso Henriques recebeu a visita de um ancião, que o futuro rei de Portugal reconheceu ter visto nos seus sonhos. No encontro que mantiveram, o ancião pediu-lhe para nessa noite sair sozinho do acampamento quando ouvisse a sineta da ermida local. Procedendo conforme acordado, D. Afonso Henriques foi surpreendido por um intenso raio luminoso onde identificou Cristo crucificado. Ao ajoelhar-se, ouviu uma voz proferindo *in hoc signo vinces* (com este sinal vencerás), assegurando-lhe a proteção divina do reino. Apesar dos seus efetivos serem em muito menor número, D. Afonso Henriques logrou derrotar o exército dos cinco reis mouros a 25 de julho, dia de São Tiago, patrono da luta contra os sarracenos. Com o milagre de Ourique a fundação de Portugal e a aclamação do seu primeiro rei ficavam indelevelmente associados à vontade divina, tendo a respetiva chancelaria começado a usar a designação *Rex Portugallensis* (Rei dos Portugueses) a partir de 1140. A independência de Portugal seria reconhecida em 1143 pelo rei Afonso VII de Leão, no Tratado de Zamora, e em 1179 pelo Papa Alexandre III, com a Bula *Manifestis Probatum*. Não obstante tratar-se de um *ex-evento*, o milagre de Ourique é o mito fundador de Portugal e a pedra angular da monarquia portuguesa.

A lenda do milagre de Ourique ganharia maior relevância a partir de 1485, quando D. João II (1455-1495) enviou ao Papa Inocêncio VIII (1484-1492) o Embaixador Vasco Fernandes de Lucena, que na *Oratio Oboedientiae* sublinhava o caráter messiânico da génese de Portugal na luta contra os mouros. A lenda seria reestruturada no século XVII pelo frade alcobacense Bernardo de Brito (1569-1617) e exaltada pelos portugueses durante a ocupação filipina, até à restauração da independência em 1640.



Museu Louis-Philippe, França

O milagre de Ourique, de Domingos Sequeira.

A mais famosa obra sobre o milagre de Ourique é o quadro homónimo do pintor Domingos Sequeira (1768-1837), pintura a óleo sobre tela executada em Roma, em 1793. Supostamente

levado para o Brasil pela família Real em 1807, a sua localização manteve-se incógnita até 1986, altura em que o historiador e crítico de arte José Augusto França (1922-2021) o descobriu no Museu Louis-Philippe, sediado no Palácio d'Eu, na Normandia, França.

Além de mito fundador, o milagre de Ourique também sufragou, *a posteriori*, a presença na bandeira portuguesa, desde o século XIII, dos cinco escudos alusivos aos reis mouros derrotados naquela lendária batalha, dispostos em cruz e carregados com as cinco quinas simbolizando as chagas de Cristo. Na opinião do historiador das religiões Mircea Eliade (1907-1986), «é sempre numa certa situação histórica que o sagrado se manifesta».

PADROEIRA

A devoção a Nossa Senhora da Conceição encontra-se profundamente enraizada em Portugal. De resto, o caráter taumatúrgico da fundação da nacionalidade portuguesa revelar-se-ia determinante na afirmação da independência em momentos cruciais da sua história. Na sequência da restauração em 1640, D. João IV (1604-1656) assinava, a 25 de março de 1646, a provisão régia proclamando Nossa Senhora da Conceição Rainha e Padroeira de Portugal e dos territórios ultramarinos, tendo invocado a pretérita ação de D. Afonso Henriques no mesmo sentido. Em sinal de total submissão, D. João IV colocou a sua própria coroa na imagem de Nossa Senhora da Conceição. Com esta ação, os soberanos portugueses passaram a ser aclamados em vez de coroados, não voltando a colocar a coroa real na cabeça.

«[...] considerando que o Senhor Rey Dom Afonso Henriques meu progenitor e primeiro Rey deste Reyno, sendo aclamado e levantado por Rey, em reconhecimento de tão grande mercê, de consentimento de seus Vassallos, tomou por especial avogada sua a Virgem Mãe de Deos Senhora nossa, e debaixo da sua Sagrada protecção e amparo, lhe ofereceu todos seus sucessores, Reino, e vassallos com particular tributo em sinal de feudo e Vassalagem; Desejando eu imitar seu santo zelo [...] assentamos de tomar por padroeira de nossos Reinos e Senhorios, a Santissima Virgem nossa Senhora da Concepção, na forma dos Breves do Santo padre Urbano 8.º, obrigandome a haver confirmação da Santa See Apostólica [...]»

A decisão seria posteriormente confirmada pelo Papa Clemente X (1670-1676) em 1671, com a Bula *Eximia Dilectissimi*. Dois séculos mais tarde, a 8 de dezembro de 1854, o Papa Pio IX (1846-1878) efetuava a proclamação dogmática da Imaculada Conceição, com a Bula *Ineffabilis Deus*. Em Portugal, a primeira celebração do culto da Imaculada Conceição decorreu na Sé Velha de Coimbra, a 8 de dezembro de 1320. Depois da batalha de Aljubarrota em 1385, D. Nuno Álvares Pereira (1360-1431) consagrar-lhe-ia a igreja de Nossa Senhora da Conceição, em Vila Viçosa. Homem de Estado e arquétipo de santidade, o *Condestável* seria beatificado a 26 de abril de 2009, pelo Papa Bento XVI (2005-2013). E em 1869 ficara concluído o

primeiro monumento nacional dedicado à Imaculada Conceição, no Monte do Sameiro, Braga, a que se seguiu a construção do respetivo santuário, cuja imagem seria coroada em 1904.

O culto do divino assenta em premissas como a fé e aspetos da religiosidade local, comprovada pelo facto de a grande maioria dos títulos atribuídos à Virgem Maria ter tido origem na devoção popular. Se os milagres de Ourique e da Nazaré ocorreram nos primórdios da nacionalidade, de permeio sobrevieram outras revelações inauditas, coroadas com as aparições na Cova da Iria, Fátima. Em conjunto, conferiram corpo à tríade onde pontificam o divino, o povo português e Portugal.

Com uma história quase milenar e pródiga em vicissitudes, quando analisada retrospectivamente muitos estudiosos consideram a existência de Portugal um milagre. Com o Estado edificado no binómio unido na sua génese – nação e monarquia – nas palavras de Eduardo Lourenço (1923-2020) «Portugal é esse rebento incrivelmente frágil para ter podido aparecer, e misteriosamente forte para ousar subsistir. O religioso é onde tudo se desenha, mesmo quando não sabemos».



Para assinalar os 375 anos da Coroação de Nossa Senhora da Conceição, Vila Viçosa acolheu no passado dia 27 de março a exposição *Três Coroas, a mesma Padroeira*, onde estiveram patentes as Coroas de Nossa Senhora da Conceição, de Nossa Senhora do Sameiro e de Nossa Senhora de Fátima. O Papa Francisco associou-se à celebração e na sua mensagem enfatizou a ligação histórica de Portugal à figura de Maria: «Porventura, não nasceu Portugal em territórios que então davam já pelo nome de Terra de Santa Maria? Pois bem, os filhos da Terra de Santa Maria hão de mostrar que nunca a esquecem [...] Portugal, destes novos mundos ao mundo; deverás dar estes mundos a Deus». Aludindo ao gesto de D. João IV, suplicou aos presentes para que «não voltem a envergar a coroa do próprio reino, mas deixem aos pés de Maria as próprias seguranças».

Com o advento do constitucionalismo no primeiro quartel do século XIX, os portugueses passaram de súditos a cidadãos, tendo os seus direitos fundamentais sido progressivamente aprovados no quadro dessa premissa. Apesar da pequena extensão Portugal é um dos países mais antigos do mundo e desde a sua origem teve o mar como desígnio, sublinhado nas primeiras palavras da letra do hino nacional.

BANDEIRA NACIONAL



De acordo com o artigo 11.º da Constituição da República Portuguesa, os símbolos nacionais são a bandeira nacional e o hino nacional. Assim, «A *Bandeira Nacional*, símbolo da soberania da República, da independência, unidade e integridade de Portugal, é a adotada pela República instaurada pela Revolução de 5 de Outubro de 1910».

Na sequência da implantação da República, o Decreto da Assembleia Nacional Constituinte, de 19 de junho de 1911, instituiu a bandeira nacional e os demais símbolos nacionais nela inspirados, como o estandarte nacional, o jaque nacional e a flâmula nacional, utilizados pelas Forças Armadas e, em particular, pela Marinha Portuguesa. De acordo com aquele diploma:

«A *Bandeira Nacional* é bipartida verticalmente em duas côres fundamentais, verde-escuro e escarlata, ficando o verde do lado da tralha. Ao centro, e sobreposto à união das duas côres, terá o escudo das Armas Nacionais, orlado de branco e assentando sobre a esfera armilar manuelina, em amarelo e avivada de negro. As dimensões e mais pormenores do desenho, especialização e decoração da bandeira são as do parecer da comissão nomeada por decreto de 15 de outubro de 1910, que serão imediatamente publicados no Diário do Governo. O comprimento da bandeira será de vez e meia a altura da tralha. A divisória entre as duas côres fundamentais deve ser feita de modo que fiquem dois quintos do comprimento total ocupado pelo verde, e os três quintos restantes pelo vermelho. O emblema central ocupará metade da altura da tralha, ficando equidistante das orlas superior e inferior».

No sentido de fundamentar a escolha da nova bandeira nacional, a 15 de outubro de 1910 havia sido criada uma comissão constituída pelo Primeiro-tenente Ladislau Parreira (1869-1941), pelo Capitão Afonso Palla (1861-1915), pelo escritor Abel Botelho (1854-1917), pelo jornalista João Chagas (1863-1925) e ainda pelo pintor Columbano Bordalo Pinheiro (1857-1929), autor do desenho oficial.

De acordo com o estudo apresentado, o verde, doravante a cor da esperança, apresentou-se como a alteração mais radical, uma vez que nunca fora tradicional na bandeira de Portugal. De índole marcadamente republicana, visava romper com o simbolismo monárquico e religioso presentes na anterior bandeira. Com efeito, desde a insurreição republicana de 31 de janeiro de 1891, o verde e o vermelho eram as cores do Partido Republicano Português.

O vermelho foi escolhido por ser «a cor combativa, quente e viril, por excelência. É a cor da conquista e do riso. Lembra o sangue e incita à vitória». O branco representa «uma bela cor fraternal, em que todas as outras se fundem, cor de singeleza, de harmonia e de paz [...] salpicada pelas quinas [...] se ferem as primeiras rijas batalhas pela lusa nacionalidade [...] é a mesma cor que, avivada de entusiasmo e fé pela cruz vermelha de Cristo, assinala o ciclo épico das nossas descobertas marítimas».

A esfera armilar, adotada como símbolo pessoal por D. Manuel I (1469-1521), alude «à epopeia marítima portuguesa [...] feito culminante, essencial da nossa vida coletiva». O escudo branco com as quinas simboliza «o milagre humano da positiva bravura, tenacidade, diplomacia e audácia que conseguiu atar os primeiros elos da afirmação social e política da lusa nacionalidade». O escudo encontra-se rodeado «por uma larga faixa carmezim, com sete castelos», que constituem os símbolos «mais enérgicos da integridade e independência nacional». Tendo a grande maioria sido construídos entre os séculos XII a XIV para vigia e proteção, Portugal é o país onde subsistem mais castelos e fortificações, existindo várias centenas espalhados por todo o território.

Se a proposta da bandeira nacional não cumpria os preceitos subjacentes à heráldica, a sua aprovação seria alcançada por maioria de um voto. De resto, a aceitação da nova bandeira nacional não foi um processo pacífico nem tão-pouco imediato, tendo constituído a primeira querela do novo regime. Seria a perenidade – aspeto crucial no domínio do simbólico – aliada às vicissitudes políticas e militares, que viriam a conferir legitimidade à nova bandeira nacional, na altura produzida em grande quantidade e diversas dimensões pela Cordoaria Nacional à Junqueira, estabelecimento fabril da Marinha Portuguesa.

A primeira bandeira foi simbolicamente entregue, a 1 de dezembro de 1910, pelo presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Braancamp Freire (1849-1921), aos cadetes da Escola Naval e da Escola do Exército, que no ato solene afirmou:

«Entrego-vos a nova bandeira nacional. Que seja coberta de glória e mais feliz do que aquela que a República fez abater». Por ocasião das celebrações dos 270 anos da restauração da independência, seria pela primeira vez içada na Câmara Municipal de Lisboa ao som de *A Portuguesa*, local onde a 5 de outubro havia sido proclamada a República. Declarado pelo governo como o “Dia da Bandeira”, seriam instituídos feriados nacionais os dias 31 de janeiro, 5 de outubro e 1 de dezembro.

Com as honras preconizadas pelos regulamentos em vigor, nas unidades militares a bandeira nacional é diariamente içada às oito horas da manhã e arriada ao pôr do sol.

ESTANDARTE NACIONAL



O estandarte nacional é a bandeira de desfile das unidades militares e onde estas ostentam as condecorações, nacionais e estrangeiras, com que são agraciadas. Foi aprovado pelo mesmo Decreto da Assembleia Nacional Constituinte:

«*Nas bandeiras das diferentes unidades militares, que serão talhadas em seda, a esfera armilar, em ouro, será rodeada por duas vergõteas de loureiro, também em ouro, cujas hastes se cruzam na parte inferior da esfera, ligados por um laço branco, onde, como legenda immortal, se escreverá o verso camoneano; Esta é a ditosa pátria minha amada.*»



Pelo Decreto n.º 10:823 do Ministério da Marinha, em 1925 passaram «a existir na Armada dois tipos de estandartes [nacionais]», o n.º 1 e o n.º 2, o primeiro destinado às unidades em terra e o segundo exclusivo das unidades navais, que se distingue por ter «no canto superior, junto à tralha, uma cruz de cristo filetada a ouro». Permanecem ambos em vigor e o direito ao seu uso é regulado pelo Decreto-Lei n.º 46/92, de 4 de abril. O referido diploma seria complementado pela Portaria n.º 312, do Ministro da Defesa Nacional, de 27 de março de 2020, que aprovou os modelos e partes que constituem o estandarte nacional.

BRASÃO DE ARMAS



O brasão de armas ou armas de Portugal coexiste em duas versões, como é comum na heráldica, sendo a sua utilização ditada pelo grau de solenidade. Pode, assim, surgir na versão de armas maiores ou armas grandes e na versão de armas menores ou armas simples. As armas grandes são compostas pelo escudo sobre a esfera armilar, acompanhados por duas vergõteas de loureiro atadas por uma fita de verde e de vermelho. São utilizadas nas situações onde impera maior formalidade, designadamente,

no estandarte nacional, assim como na documentação oficial da República Portuguesa, aqui ladeadas pela sigla SR (Símbolo da República). Por seu turno, as armas menores são compostas apenas pelo escudo sobre a esfera armilar, a exemplo do que sucede na bandeira nacional. Quanto à sua descrição heráldica, pode ler-se da seguinte forma: escudo de prata com cinco escudetes de azul postos em cruz, carregados com cinco besantes de prata postos em aspa, bordadura de vermelho carregada de sete castelos de ouro. Escudo posto sobre a esfera armilar [circundada por duas vergõteas de loureiro de ouro, atadas por uma fita de verde e de vermelho].

JAQUE NACIONAL E FLÂMULA NACIONAL



O jaque nacional é a bandeira quadrada que é içada à proa dos navios da Marinha Portuguesa em estado de armamento, quando atracados ou fundeados. Se comandados por oficial ostentam também a flâmula nacional içada no respetivo mastro. Foram igualmente aprovados pelo mesmo Decreto da Assembleia Nacional Constituinte:

«*A orla do jack será verde e de largura igual a um oitavo da tralha. O escudo e a esfera armilar assentarão sobre o pano central, escarlate, ficando equidistante das orlas superior e inferior. A altura do emblema central será de três sétimos da tralha. O comprimento do jack será igual ao da tralha. As flâmulas serão verdes e vermelhas.*»

HINO NACIONAL

À exceção da França, até ao século XIX nenhum outro país dispunha de hino nacional, encontrando-se as marchas e cantos oficiais apenas consignados aos corpos militares. Uma vez que o ideário coletivo das monarquias se encontrava consubstanciado na legitimação divina do soberano, não existia, ainda, a noção de hino nacional.

Com música do compositor Alfredo Keil (1850-1907) e letra do Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Lopes de Mendonça (1856-1931), *A Portuguesa* foi composta no rescaldo emocional do Ultimato inglês de 1890. Em resultado das cedências do governo às pretensões inglesas, com anuência do rei D. Carlos I (1863-1908), gerou-se em Portugal um movimento nacionalista antibritânico, que rapidamente evoluiria para contestação à própria monarquia. Culminaria com a revolta de 31 de janeiro de 1891, no Porto, visando a implantação da república. Apesar de ter sido concebida com o intuito de unir os portugueses em torno de um sentimento comum, *A Portuguesa* acabou por se tornar a marcha dos revoltosos, razão pela qual seria doravante proibida nos atos oficiais do regime monárquico. Recuperada pela revolução de 5 de outubro de 1910, a 17 de novembro desse ano o Ministério da Guerra determinava que quando *A Portuguesa* fosse interpretada «*todos os militares presentes, quando fardados, fizessem continência e, estando à paisana, se descobrissem, conservando-se de pé, em ambos os casos, até ao final da execução.*». Naquele Decreto da Assembleia Nacional Constituinte ficaria definido que «*o hino nacional é A Portuguesa.*»

Em virtude daquele diploma não ter aprovado a música nem a respetiva letra, com o tempo foram surgindo diferentes variantes do hino nacional, não só na linha melódica como até na própria instrumentação, especialmente para banda. Para obviar o seu desvirtuamento e fixar o respetivo cânone, em 1956 era criada uma comissão encarregada de estabelecer a versão oficial do hino nacional. Os trabalhos culminariam com a elaboração de uma proposta que fixou a letra e a música de *A Portuguesa*, aprovada em sede de Conselho de Ministros a 16 de julho de 1957. Contempla uma versão para grande orquestra sinfónica, da autoria do compositor, maestro e musicólogo Frederico de Freitas (1902-1980), e uma versão para grande banda marcial, da autoria do maestro e inspetor das bandas militares Major Lourenço Alves Ribeiro (1899-1993). O hino nacional é por norma executado nas cerimónias nacionais, civis e militares, onde é rendida homenagem à pátria, à bandeira nacional ou ao Presidente da República.

Na opinião do Prof. Doutor Nuno Severiano Teixeira, «*os símbolos nacionais são instrumentos de sacralização laica*

da Nação. E que, como todas as formas do sagrado, têm que proteger-se contra a sua profanação. Ainda que um sagrado laico, os símbolos nacionais têm de ser protegidos contra a sua dessacralização e é por isso que todos os Estados inscrevem na sua ordem jurídica o crime de ultraje aos símbolos nacionais».

DIA DE PORTUGAL

A primeira referência oficial à celebração do dia 10 de junho encontra-se num Decreto das Cortes Reais, de 27 de abril de 1880, que contou com o beneplácito do rei D. Luís (1838-1889). Visando a comemoração dos 300 anos da morte de Luís Vaz de Camões (c.1524-1580?), na data apontada pelos historiadores para a morte do poeta, o diploma declarava o 10 de junho «Dia de Festa Nacional e de Grande Gala», celebração de caráter episódico que deveria ocorrer apenas naquele ano. Porém, seria aproveitada pela oposição republicana para sublinhar a necessidade de renascimento da pátria e, ao mesmo tempo, censurar a participação do poder monárquico nos festejos.

Mais tarde, na sequência da implantação da República, os feriados nacionais seriam instituídos pelo Decreto de 12 de outubro de 1910, que não incluía o dia 10 de junho. Aquele diploma preconizava, ainda, que «as municipalidades poderão, dentro da área dos respectivos concelhos, considerar feriado um dia por ano, escolhendo-o de entre os que representam as festas tradicionais e características do município». Foi nesse contexto e em honra de Camões que o município de Lisboa adotou o dia 10 de junho, presumível data de falecimento do autor de *Os Lusíadas*. Uma década mais tarde, o Decreto 17.171, de 29 de agosto de 1919, consagrou o dia 10 de junho como feriado nacional. Durante o Estado Novo deixaria de ser feriado municipal, passando a ser festejado a nível nacional como “Dia de Camões, de Portugal e da Raça”, designação estreada por Oliveira Salazar (1889-1970) no discurso de inauguração do Estádio Nacional, em 1944. Pelo Decreto n.º 38:596, de 4 de janeiro de 1952, «a exemplo do que sucede em outros países institui-se em Dia de Portugal, consagrado à Festa Nacional, designando-se para o efeito o dia 10 de Junho, comemorativo de Camões, pelo alto valor nacional e pela projeção universal da obra do nosso grande épico, na qual se consubstanciam as maiores glórias dos Descobrimentos», a legislação conferia novo caráter legal à data. Todavia, com a intensificação da guerra colonial, a partir de 1963 este feriado seria transformado em homenagem às Forças Armadas e exaltação do regime.

Depois do 25 de abril, o Decreto-Lei n.º 80/77, de 4 de março, estabeleceu que «o Dia de Camões, comemorado a 10 de junho, passa a ser dedicado também às comunidades portuguesas no estrangeiro». Por indefinição sobre a data de comemoração do dia nacional, o 25 de abril chegou a ser ponderado para esse efeito. Encontrado o equilíbrio, no ano seguinte o Decreto-Lei n.º 39-B/78, de 2 de março, revogava a anterior legislação, determinando que «o dia 10 de Junho, Dia de Camões e das Comunidades, melhor do que nenhum outro, reúne o simbolismo necessário à representação do Dia de Portugal. Nele se aglutinam em harmoniosa síntese a Nação Portuguesa, as comunidades lusitanas espalhadas pelo Mundo e a emblemática figura do épico genial». Desde então, neste dia é prestada homenagem a Portugal e aos portugueses, a Luís de Camões e à língua portuguesa, assim como à cultura lusófona e às comunidades portuguesas espalhadas pelo mundo, sendo o NRP *Sagres* recorrentemente utilizado para este efeito, nomeadamente no estrangeiro.

NRP SAGRES

Com uma história que se confunde com a lenda, o atual NRP *Sagres* herdou do antigo navio-escola homónimo (1924-1962) os principais elementos simbólicos. Tendo anteriormente servido como navio-escola da Marinha Alemã (1937-1945) e navio-escola da Marinha Brasileira (1948-1961), com a bandeira nacional içada no penol da carangueja alta contribui há seis décadas para a afirmação de

Portugal no mundo, sendo muito justamente conhecido como o nosso *Embaixador Itinerante*. Pela perseverança dos mais altos decisores da Marinha Portuguesa, aliada à abnegação e entrega das respetivas guarnições, o NRP *Sagres* tornou-se o veículo privilegiado para levar a cultura, os valores e o quinhão do solo pátrio às comunidades portuguesas da diáspora espalhadas pelo mundo. Face ao estatuto de navio de Estado, a bordo do *ex-libris* da Marinha Portuguesa é sempre território nacional, razão pela qual ganha particular relevância o seu empenhamento nas visitas oficiais e nas deslocações do Chefe de Estado e dos membros do governo a países estrangeiros, a que acresce a sua regular participação em grandes eventos internacionais em representação de Portugal.



CTT, Correios de Portugal

Com a icónica Cruz de Cristo nas velas, o nome “Sagres”, desde que associado aos navios-escolas da Marinha Portuguesa, já ultrapassou o tempo em que o escudo vigorou como nossa moeda (1911-2002) e que havia substituído o real (1430-1911), derradeira moeda da monarquia. Por afortunada deliberação dos respetivos governos, ambas as designações continuam a ser utilizadas por alguns países lusófonos, sendo o escudo a moeda oficial de Cabo Verde e de Timor-Leste, e o real a moeda oficial do Brasil.

Foram os navios com a Cruz de Cristo nas velas que disseminaram a língua portuguesa pelos cinco continentes, atualmente a sexta mais falada no mundo, por mais de 290 milhões de pessoas, e idioma oficial dos oito países lusófonos, além de Macau.

Finamente decantado no seio das melhores tradições da Marinha Portuguesa e habilmente aprimorado pelos respetivos marinheiros, o NRP *Sagres* é hoje um símbolo de enorme prestígio que engrandece Portugal e motivo de orgulho dos portugueses.

«Mal dos países que não sentem o legítimo orgulho das suas tradições, dos seus antepassados, das suas glórias remotas, da carta de brasão, da sua nobreza secular, que não palpitam, que não vibram, que não comungam daquele culto de heroísmos, dos esplendores, dos sacrifícios e das virtudes do passado indispensável ao próprio sentimento da sua continuidade histórica e à própria permanência da sua identidade nacional».

Júlio Dantas (1876-1962)



António Gonçalves

CFR

Agradecimento: Ao senhor José Cabrita, colaborador do Gabinete de Heráldica Naval desde 2012, pela cedência dos símbolos nacionais, desenhados de acordo com os critérios oficialmente aprovados.



Luneta do Hemiciclo, com pintura a óleo sobre tela representando as Cortes Constituintes de 1821, concebida por José Maria Veloso Salgado entre 1820 e 1823, Foto de Tiago Fernandez e Sandra Ribeiro, 2021

© Arquivo Fotográfico da Assembleia da República, PT-AHF/AF/R1747/i28

A CONSTITUIÇÃO DE 1822

200 ANOS DE CONSTITUCIONALISMO EM PORTUGAL

PARTE II

BREVE ENVOLVENTE INTERNACIONAL

No Brasil, tinha sido declarada por D. Pedro¹ a independência duas semanas antes, a 7 de Setembro de 1822, sendo que já se inseria num modelo de regime político como Reino Unido com Portugal desde 16 de Dezembro de 1815. Estava-se, assim, nos alvares do nascimento do império do Brasil.

Em Inglaterra reinava George IV² desde janeiro de 1820, embora tenha sido regente durante 9 anos³, período que correspondeu à designada Regência do reino⁴, tendo sido o primeiro monarca inglês a visitar a Irlanda em 500 anos, e o primeiro, depois de Carlos II no Séc. XVII, a empreender uma visita de Estado à Escócia. Foi na sua regência que terminaram as guerras napoleónicas e que se decidiu, sob custódia do almirantado inglês, a deportação definitiva de Napoleão para a Ilha de Santa Helena⁵, para onde partiu, a 7 de Agosto de 1815, a bordo do famoso *Northumberland*.

Na altura da aprovação da Constituição de 1822, governava nos Estados Unidos o seu 5º presidente, James Monroe⁶, que havia tomado posse a 4 de Março de 1817 e exerceria mandato até março de 1825. Foi o mentor da célebre Doutrina Monroe⁷, uma marcante linha política que fez o contraponto americano aos interesses político-estratégicos das nações europeias no continente sul-americano.

Em França reinava Luís XVIII desde 1815, tendo sido o primeiro rei a governar o país após a Revolução Francesa e a restaurar a monarquia, sendo que, antes de ascender ao trono, havia estado exilado durante a Revolução no período de 1791 a 1814⁸. O seu reinado foi interrompido pelo designado Governo dos Cem Dias sob um curto consulado de Napoleão, depois do seu regresso de Elba.

Este brevíssimo quadro de envolvente internacional reflecte o fenómeno sócio-político que se estendia pela Europa, e que, claramente, ditava, desde o último quartel do Séc. XVIII, o final da época absolutista e o advento de uma conjuntura de cariz republicano e liberal de base representativa que induziria o desenho geopolítico futuro, marcado em definitivo pelos ideais filosóficos e doutrinários que propiciaram o advento das revoluções americana e francesa⁹, e o pensamento de filósofos políticos brilhantes como Rousseau, Diderot, Voltaire e Montesquieu.

O ARTICULADO CONSTITUCIONAL

A Constituição de 1822, assinada no Paço das Cortes a 23 de Setembro, foi subscrita por 141 deputados¹⁰, entre os quais se contam os mais relevantes representantes da chamada ideologia *vinista*. De entre os ilustres tribunos parlamentares que defenderam veementemente o seu articulado, ascendeu, claramente, Manuel Fernandes Tomás¹¹, o eloquente deputado que figura em destaque na pintura do topo da Assembleia da República. O reputado deputado¹² havia formado, no Porto, anos antes, o famoso Sinédrio¹³, juntamente com Ferreira Borges, Silva Carvalho, Ferreira Viana, Xavier de Araújo e Borges Carneiro, tendo sido este o impulso intelectual fundamental para o movimento iniciado em 1820.

O texto constitucional definia o território da Nação – formado pelo Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, compreendendo ainda os territórios ultramarinos¹⁴ –, previa um conjunto de direitos e deveres fundamentais, assegurava a independência dos três poderes políticos e a sua separação, não reconhecia qualquer tipo de prerrogativa ou privilégio ao clero e à nobreza, assegurava a existência de um poder legislativo forte através de Cortes eleitas pela Nação, e definia a supremacia do poder legislativo das Cortes sobre os demais poderes. A estrutura do articulado dividia-se em 6 Títulos¹⁵, seguindo, com alguma similitude, o modelo da Constituição de Cádiz – a que já supra aludimos –, e previa 240 artigos, dedicando uma parte muito substancial do texto ao poder legislativo, em concreto, todo o seu Título III, contendo 88 artigos.

Atenta a sua estrutura, o texto constitucional é fortemente identitário quanto à formulação de um quadro de direitos e deveres individuais dos cidadãos, estabelecendo-se logo no artigo 1º, do Capítulo Único¹⁶ do seu Título I, que “*A Constituição política da Nação Portuguesa tem por objecto manter a liberdade, segurança, e propriedade de todos os Portugueses*”, expressando o artigo 2º que “*A liberdade consiste em não serem obrigados a fazer o que a lei não manda, nem a deixar de fazer o que ela não proíbe. A conservação desta liberdade depende da exacta observância das leis*”. O princípio da legalidade tinha, claramente, nesta formulação constitucional, uma base liberal defensora dos direitos individuais

e da propriedade¹⁷, dogmas nucleares do liberalismo europeu nascente naquele primeiro quartel do Séc. XIX.

Não obstante todos os preceitos do Título I serem basilares e requererem uma análise específica – naturalmente, não compatível com o presente artigo – é extremamente útil atentarmos em 4 deles: definia a Constituição no artigo 9º que “A lei é igual para todos. Não se devem, portanto, tolerar privilégios do foro nas causas cíveis ou crimes, nem comissões especiais. Esta disposição não compreende as causas, que pela sua natureza pertencerem a juízos particulares, na conformidade das leis”, acrescentando o artigo 10º que “Nenhuma lei, e muito menos a penal, será estabelecida sem absoluta necessidade”. Ambas estas definições constitucionais indiciavam, claramente, a salvaguarda do princípio da igualdade dos cidadãos perante a lei, e um critério de racionalidade objectiva na formulação legislativa, e o acesso a cargos com base no mérito, sendo tal o que a Constituição enunciava no artigo 12º, estatuidando que “*Todos os Portugueses podem ser admitidos aos cargos públicos, sem outra distinção, que não seja a dos seus talentos e das suas virtudes*”.

O seu artigo 16º expressava que “*Todo o Português poderá apresentar por escrito às Cortes e ao poder executivo reclamações, queixas, ou petições, que deverão ser examinadas*”, numa manifestação jurídica de que, de facto, a soberania tinha, no articulado constitucional, uma base e justificação popular, e, juntamente com outros preceitos¹⁸, previa a salvaguarda expressa dos direitos de cidadania dos portugueses.

A Constituição de 1822 foi, contudo, significativamente marcada pelo seu Título III, de epígrafe *Do Poder Legislativo e das Cortes*, constituído por 6 capítulos: CAP. I – *A Eleição dos deputados de Cortes* (artigos 32º a 74º); CAP. II, *Da Reunião das Cortes* (artigos 75º a 93º); CAP. III – *Dos Deputados das Cortes* (artigos 94º a 101º); CAP. IV – *Das atribuições das Cortes* (artigos 102º a 103º); CAP. V – *Do Exercício do Poder Legislativo* (artigos 104º a 116º) e CAP. VI – *Da Deputação permanente, e da reunião extraordinária das Cortes* (artigos 117º a 120º). Expressava-se o princípio da consagração de uma única câmara parlamentar, eleita bienalmente por sufrágio directo e universal¹⁹.

O Título IV, de epígrafe *Do Poder Executivo ou do Rei*, integrava 54 artigos²⁰, expressando-se no artigo 121º do CAP. I²¹, que “*A autoridade do Rei provém da Nação, e é indivisível e inalienável*”, numa definição explícita que a soberania que sustenta o poder Real reside na Nação e nos seus representantes. Como clara limitação daquele poder, preceituava o artigo 122º, que “*Esta autoridade geralmente consiste em fazer executar as leis; expedir os decretos, instruções, e regulamentos adequados a esse fim; e prover a tudo o que for concernente à segurança interna e externa do Estado, na forma da Constituição*”.

Os ditos decretos, instruções, e regulamentos serão passados em nome do Rei”.

Como forma expressa ainda mais notória de limitar a autoridade Real – tal como anteriormente era considerada e definida²² –, estabelecia o artigo 124º que: “*O Rei não pode: I. Impedir as eleições dos Deputados; opor-se à reunião das Cortes; prorrogá-las, dissolvê-las, ou protestar contra as suas decisões; II. Impor tributos, contribuições ou fintas; III. Suspender Magistrados, salvo nos termos do artigo 197º; IV. Mandar prender cidadão algum, excepto: 1.º quando o exigir a segurança do Estado, devendo então ser o preso entregue dentro de quarenta e oito horas ao Juiz competente; 2.º quando as Cortes houverem suspendido as formalidades judiciais (artigo 211º); V. Alienar porção alguma do território Português, e VI. Comandar força armada*”. O Rei não era, mais, o detentor de um poder supremo, único e ilimitado.

A presente matéria exigiria, certamente, uma monografia bem mais desenvolvida, mas entendemos que este breve contributo permite perceber o contexto e âmbito da Constituição de 1822, e a envolvente sócio-política que levou à sua assinatura, momento

reformista que iniciou não apenas uma experiência parlamentar forjada em princípios de separação de poderes, de liberalismo de base democrática e de expressão formal de um quadro de direitos e deveres individuais, mas também um longo e riquíssimo percurso de 2 séculos da história constitucional de Portugal.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

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

Notas

¹ Aclamado imperador do Brasil a 12 de Outubro de 1822, e recebendo a coroa imperial a 1 de Dezembro desse ano. Gorada, por iniciativa régia, a tentativa da Assembleia Constituinte do Brasil de fazer aprovar uma Constituição em 1823 – que era limitativa dos poderes e autoridade real – e após uma acção de repressão sobre os seus opositores parlamentares realizada a 12 de Novembro de 1823, viria a ser outorgada pelo Rei, após nomeação de um Conselho de Estado que lhe era favorável, a Constituição de 1824.

² Um rei arrogante, odiado, conhecido pelos seus excessos desde muito novo, e que contribuiu, largamente, para dispendiosos gastos para o tesouro britânico, e para revoltas populares.

³ Desde o agravamento acentuado da doença mental do pai, George III.

⁴ Com impacto nas artes, formas luxuosas da vida citadina e até no mobiliário faustoso.

⁵ Onde o ex-imperador viria a falecer em 1821.

⁶ Na presidência de Washington, Monroe havia sido Embaixador em França – onde colheu as primeiras bases da filosofia liberal –, e já com o Presidente Madison tinha sido Secretário da Guerra. Foi conhecida a sua linha política firme contra o (então) expansionismo espanhol, sendo que a Florida foi anexada no decurso do Tratado Adams-Onís exarado em 1819. Face às suas políticas para o continente africano, há fortes indícios históricos que apontam para que a capital da Libéria, Monróvia, lhe deva o nome.

⁷ Ver o que desenvolvemos sobre o tema em “*Geopolítica e Relações Internacionais*”, QuidJuris, 2005, Alfredo Wilensky, Rui Januário e Luís da Costa Diogo, e em “*Manual de Direito Internacional – TOMO I*”, Petrony, 2020, dos dois últimos autores.

⁸ O Rei anulou a constituição do Senado, e instituiu a designada Carta de 1814, a qual previa o princípio da liberdade religiosa (entre várias outras liberdades), e uma organização parlamentar formada pela Câmara dos Deputados e pela Câmara dos Pares.

⁹ Fortemente impulsionada, também, em diversas vertentes e áreas de actuação, pelos seus principais personagens como Marat, Robespierre, Saint-Just, Danton, Mirabeau e Lafayette.

¹⁰ De entre os deputados eleitos pelo Minho, área mais tradicionalista, não juraram a Constituição 5 deles.

¹¹ O patriarca da liberdade portuguesa como então era designado.

¹² Que, depois de ter sido juiz de fora, tinha sido designado desembargador da Relação do Porto logo em 1811, embora apenas tomasse posse em 1817.

¹³ Que simbolizava bem a importância que os movimentos ligados à Maçonaria tiveram, de forma determinante, em todo o processo revolucionário e de implementação das reformas liberais.

¹⁴ Conforme expresso no artigo 20º.

¹⁵ Título I – *Dos Direitos e Deveres Individuais dos Portugueses*; Título II – *Da Nação Portuguesa, e seu Território, Religião, Governo e Dinastia*; Título III – *Do Poder Legislativo e das Cortes*; Título IV – *Do Poder Executivo ou do Rei*; Título V – *Do Poder Judicial*; e Título VI – *Do Governo Administrativo e Económico*.

¹⁶ Que previa 19 artigos.

¹⁷ Estatua o artigo 6º que “*A propriedade é um direito sagrado e inviolável, que tem qualquer Português, de dispor de sua vontade de todos os seus bens, segundo as leis. Quando, por alguma razão de necessidade pública e urgente, for preciso que ele seja privado deste direito, será primeiramente indemnizado, na forma que as leis estabelecerem*”.

¹⁸ Definia o artigo 17º que “*Todo o Português tem igualmente o direito de expor qualquer infracção da Constituição, e de requerer perante a competente Autoridade a efectiva responsabilidade do infractor*”.

¹⁹ Prevendo-se a exclusão das mulheres, dos analfabetos e dos frades.

²⁰ Portanto, um âmbito muito menor que os 88 artigos dedicados ao Poder Legislativo.

²¹ De epígrafe *Da Autoridade, Juramento e inviolabilidade do Rei*.

²² Sendo notórias as diferenças que a formulação constitucional de 1822 impunha, preceituava, ainda, o artigo 125º, que o Rei não podia, sem consentimento prévio das Cortes: “*(...) I. Abdicar a Coroa; II. Sair do Reino de Portugal e Algarve; e se o fizer, se entenderá que a abdica; bem como se, havendo saído com licença das Cortes, a exceder quanto ao tempo ou lugar, e não regressar ao reino sendo chamado. A presente disposição é aplicável ao sucessor da Coroa, o qual contravindo-a, se entenderá que renuncia o direito de suceder na mesma Coroa; e ainda Tomar empréstimo em nome da Nação*”.



SESSÃO CONJUNTA COM FUNDAÇÃO OCEANO AZUL

No cumprimento da sua missão de promover, desenvolver e divulgar os conhecimentos relacionados com o mar e as atividades marítimas, a Academia de Marinha colabora com outras entidades ou instituições culturais; tal tem em vista não só aprofundar o conhecimento do mar, mas também contribuir para o prestígio da Marinha e do País.

Isso faz com que a Academia seja uma ponte importante entre dois mundos, uma porta aberta da Marinha à sociedade no geral, um importante elo de ligação entre aqueles que escolheram o mar como modo de vida e os que, através dos seus estudos, construíram uma relação com ele.

Uma das mais importantes ligações da Academia é com a Fundação Oceano Azul, organização fundada com o intuito de reaproximar Portugal do mar e de o auxiliar a tornar-se um dos líderes da agenda relacionada com o mar e a sustentabilidade dos oceanos através da educação, literacia, capacitação e conservação.

Juntando-se as valências de ambas as instituições e a preocupação e vontade de contribuir para um futuro mais sustentável para os oceanos, realizou-se no dia 8 de fevereiro uma sessão conjunta no Auditório da Academia dedicada aos *Desafios do Mar na perspetiva da sustentabilidade*.

Nessa sessão foram oradores o Professor Ricardo Serrão Santos, então Ministro do Mar, e o Dr. Tiago Pitta e Cunha, diretor da Comissão Executiva da Fundação Oceano Azul. Ambos são membros desta Academia, tendo nas suas intervenções públicas dado provas de dedicação às causas do mar, da sua conservação e sustentabilidade.

O Dr. Pitta e Cunha debruçou-se sobre a conservação dos oceanos e a sua importância estratégica para Portugal, começando por uma curta resenha da reaproximação do país ao mar e continuando com referências à adoção de um novo foco nacional na Economia do Mar.

A este despertar para o mar, o Dr. Pitta e Cunha associou a crescente consciencialização para os vários perigos e desafios que ameaçam os oceanos, como a poluição por plásticos, a gradual perda de biodiversidade e o aquecimento das águas, justificando a cada vez maior importância da conservação, até mesmo para a soberania sobre os espaços marítimos, através da ideia de quem cuida, usufrui.

De seguida foi apresentada a ação da Fundação Oceano Azul no sentido de colocar a conservação na agenda nacional, através da criação de áreas marinhas protegidas, que podem contribuir para o valor acrescentado das economias locais.

Esta ideia foi relacionada com o crescimento de conceitos como o de «capital natural», onde a natureza, e por extensão as áreas marinhas protegidas, têm um papel essencial no assegurar das economias do futuro e contribuir para um novo conceito de sustentabilidade, tornando-se na reserva nacional do futuro, através de realidades como o carbono azul.

Após a intervenção do Dr. Pitta e Cunha, o Professor Ricardo Serrão Santos incidiu a sua comunicação sobre *O Oceano para a Década – contextos, desafios e respostas*, que apresentou seguindo três eixos.

O primeiro desses eixos tem a ver com o meio ambiente marinho, mais concretamente a sua importância para o estudo das alterações climáticas e para a crescente consciencialização e iniciativas de conservação.



A desinformação e desconexão com o oceano constitui a razão de ser do segundo eixo, destacando o Professor Serrão Santos a necessidade de construir uma sociedade do conhecimento em relação ao mar, juntando a ciência e conhecimento à boa governação.

Relativamente ao terceiro eixo, focou as oportunidades que a recuperação pós-pandemia apresenta para a construção de uma economia sustentável, baseada num *hub* azul, apostada na descarbonização, algo que já se vislumbra em diplomas recentes como o **Plano de Ação para o Mar** e a **Estratégia Nacional para o Mar**, onde a participação da sociedade no seu geral é essencial.

E nessa participação, a Academia de Marinha apresenta-se na linha da frente, pronta e apostada a cumprir a sua missão e contribuindo para a sociedade do conhecimento.



ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE COMANDANTE DA ESCOLA DE TECNOLOGIAS NAVAIS

No dia 25 de fevereiro decorreu a cerimónia de entrega de comando do Comandante da Escola de Tecnologias Navais (ETNA), tendo assumido o cargo o CMG Domingos Vaz. A cerimónia, presidida pelo Superintendente do Pessoal, VALM Soares Ribeiro, contou com a presença de representantes de entidades militares congéneres.

Na sua alocução, o CMG Domingos Vaz referiu a ETNA como uma escola que *“opera em sinergia com outras estruturas da Marinha e da Autoridade Marítima Nacional”, assegurando igualmente a “colaboração com o Pingo Doce, com a Força Aérea e com Corpos de Bombeiros na formação de elementos externos à Marinha o que é uma evidente mostra da vontade de contribuir para uma Marinha holística, relevante, útil à sociedade e a operar em conjunto, tanto na vertente militar como na não militar.”*

O VALM SP fez uso da palavra e lembrou a importância da ETNA *“como um espaço de oportunidade para os militares, militarizados e civis que servem na Marinha e na Autoridade Marítima Nacional, levando a uma maior identificação, envolvimento e contributo de todos os que servem na Marinha.”*



SÍNTESE CURRICULAR

O CMG Fernando Manuel Domingos Vaz, licenciado em Ciências Militares Navais na EN, possui vários cursos, entre os quais o Curso de Promoção a Oficial General e o curso *“Maritime Warfare Course”* frequentado no *UK Maritime Warfare Centre*.

Especializado em Armas Submarinas, embarcou em diversas unidades navais, tendo participado na Operação *STABILIZE* e em diversos exercícios nacionais

e internacionais. Comandou o NRP *General Pereira D’Eça* entre 2006 e 2008. Em terra, foi formador na Escola de Armas Submarinas e serviu no CITAN nos Gabinetes de Formação e Análise Desenvolvimento e Treino, na ETNA como Chefe do Departamento de Operações e no Estado-Maior do Comando Naval. No Estado-Maior da Armada desempenhou diversas funções na Área de Relações Internacionais e foi Chefe da Divisão de Relações Externas e Chefe da Divisão do Material.

COMANDANTE DA FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA

No passado dia 8 de fevereiro decorreu a entrega de Comando da Fragata *D. Fernando II e Glória*, do CMG Peixoto de Queiroz para o CMG Véstias Letras. A cerimónia, presidida pelo Diretor da CCM, VALM Bastos Ribeiro, contou com a presença da Presidente da Câmara Municipal de Almada, Dra. Inês de Medeiros, e de representantes de entidades da Marinha e de entidades locais do município de Almada.

O CMG Peixoto Queiroz no seu discurso referiu o orgulho que teve em comandar este navio museu e salientou os trabalhos feitos, nomeadamente a elevação em cota do submarino *Barracuda*, os melhoramentos de carácter museológico e as muitas beneficiações em madeira na Fragata *D. Fernando II e Glória*.

O VALM DCCM fez uso da palavra para reforçar a necessidade de potenciar parcerias e projetos com a sociedade, designadamente com empresas e universidades, entidades culturais, governamentais e municipais, tendo em vista melhorar a oferta expositiva, e, em particular, o apoio para o financiamento de projetos. Identificou também como principais prioridades, a musealização do *Barracuda*, a remastreação da Fragata e o estudo para avaliação do seu confinamento, tendo, ainda, apelado à colaboração da Câmara Municipal de Almada para a concretização dos projetos em curso e para a melhoria da área circundante do polo museológico.



O CMG Véstias Letras apontou como prioridades a musealização do submarino, a mastreação da Fragata e a urgência de concluir o estudo para subsequente confinamento do casco da Fragata. Agradeceu ao comandante cessante o excelente trabalho levado a cabo no âmbito da conservação e valorização dos navios-museu a seu cargo e salientou a importância de honrar, preservar e não defraudar o legado que nos foi confiado.

SÍNTESE CURRICULAR

O CMG Véstias Letras é licenciado em Ciências Militares Navais pela EN e possui o grau de mestre em Gestão de Recursos Humanos pelo ISCTE/INDEG. Especializado em Comunicações e Submarinos, frequentou o Curso Geral Naval de Guerra e diversos cursos de atualização e aperfeiçoamento, nacionais e NATO.

Serviu em diversas unidades navais, como chefe de serviço e como imediato nos submarinos da classe *Albacora*. Em terra foi Diretor da Estação Radionaval

da Horta, entre 2001 e 2003, prestou serviço na DSP e foi Chefe do GEPSIP na SSP. Entre 2009 e 2012 foi oficial de staff do *Commander Submarines North*, no *NATO Maritime Command*, em *Northwood*. Foi 2º Comandante da Esquadilha de Submarinos entre outubro de 2012 e maio de 2015, após o que exerceu o cargo de Chefe da Área de Planos do Comando Conjunto para as Operações Militares, até passar à situação de reserva no final de 2016.

Em fevereiro de 2020 voltou à efetividade de serviço, para exercer as funções de Assessor do VALM SP.

MIGRAÇÃO DA CERTIFICAÇÃO

SISTEMA DE GESTÃO DA FORMAÇÃO PROFISSIONAL DA MARINHA

16 ANOS DE RECONHECIMENTO EXTERNO

A aposta da Marinha no reconhecimento externo da qualidade da formação ministrada no seio do Sistema de Formação Profissional da Marinha (SFPM) remonta a 2006, altura em que a então Direção do Serviço de Formação e as entidades formadoras do SFPM foram acreditadas nos vários domínios do ciclo formativo¹ pelo Ministério da Defesa Nacional, após parecer técnico da Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho.

Com a Reforma da Formação Profissional, o sistema de acreditação foi substituído por um sistema de certificação de entidades formadoras, assente em princípios estabelecidos e orientados para a melhoria da qualidade da formação.

Mantendo-se o objetivo estratégico da certificação da formação, em 2016 o Sistema de Gestão da Formação Profissional da Marinha (SGFPM) é certificado pela APCER – Associação Portuguesa de Certificação – à luz dos requisitos da norma NP 4512:2012, incluindo a aprendizagem enriquecida por tecnologia. Cumprido o 1.º ciclo, essa certificação é renovada, em 2019, por um novo período de 3 anos.

Quando o Instituto Português da Qualidade anula a norma acima referida em dezembro de 2020, a APCER propõe à Marinha a migração da certificação para a NP ISO 21001:2020 – Sistemas de Gestão para Organizações Educativas/Formativas (SGOE/F).

Após um percurso de 16 anos de reconhecimento da qualidade dos procedimentos e das práticas adotados, sustentados na evolução e robustez do SGFPM, a Marinha sentiu que reunia as condições necessárias para ir ao encontro dos requisitos da nova norma.

A NP ISO 21001:2020 E O SGFPM

A NP ISO 21001:2020 partilha alguns aspetos com a NP 4512:2012, nomeadamente a abordagem por processos com vista ao desenvolvimento, à implementação e à melhoria da eficácia de qualquer sistema de gestão da formação profissional.

O SGFPM terá, porém, de corresponder a novos requisitos: o pensamento baseado em risco; a compreensão da organização, do seu contexto e das necessidades e expectativas das partes interessadas; o foco nos aprendentes e outros beneficiários; e o desenvolvimento da política formativa.

Em novembro de 2021, a Direção de Formação (DF) e as Escolas e Centros de Formação (ECF) da Marinha traçaram e divulgaram o plano de migração. De entre as ações a desenvolver, releva-se a formação de 41 elementos afetos às ECF e à DF² e a revisão dos processos e procedimentos específicos³ implementados no SGFPM.

MIGRAR PARA INOVAR

Acertando o passo com a inovação, houve que sustentar a gestão da formação na plataforma de aprendizagem Moodle, de modo a promover e a facilitar o acesso e a partilha de recursos de apoio à formação.

A gestão e a organização da formação, assente num ambiente virtual de aprendizagem, permite que os/as formandos/as sejam os/as protagonistas da formação, indo ao encontro de um dos

princípios da norma: *o enfoque nos aprendentes*. Este processo visa, igualmente, a desburocratização de procedimentos associados ao sistema.

Mas o alinhamento do SGFPM com o novo referencial, nomeadamente com a edificação e centralização das competências na área da educação a distância⁴ na DF por forma a promover a inclusão de novas tecnologias e inovação na formação, vai muito além do cumprimento de requisitos normativos e consequente reconhecimento externo da qualidade da formação.

Tudo isto não descurando a garantia da utilidade da formação, o desenvolvimento das competências identificadas como necessárias, a elevação da motivação e a influência positiva no recrutamento e na retenção das pessoas. O SFPM constitui-se como parte integrante do Sistema de Gestão das Pessoas da Marinha, contribuindo relevantemente para a certificação deste, de acordo com a norma NP4427:2018.



Colaboração da DIREÇÃO DE FORMAÇÃO



Nota

¹ Diagnóstico de necessidades de formação, planeamento e conceção da formação, execução da formação e respetivo acompanhamento e avaliação

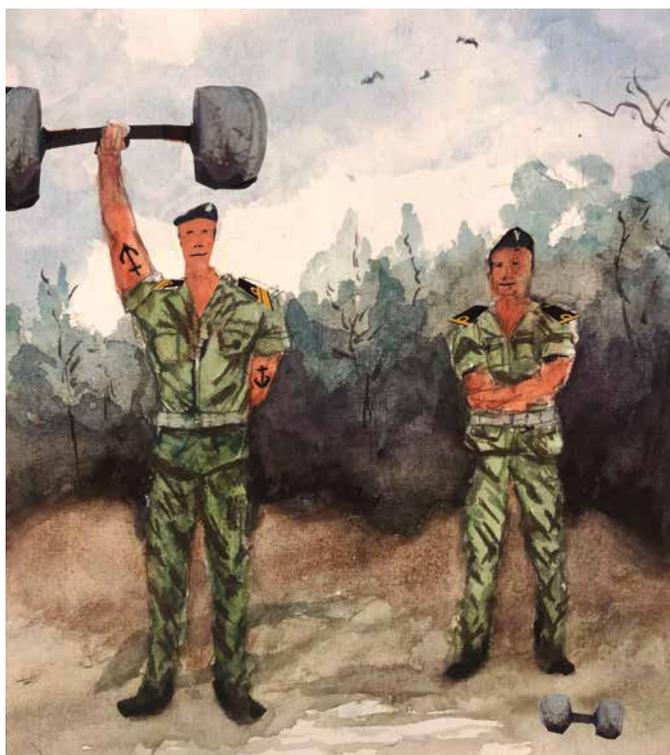
² Linhas de Orientação para Auditorias a Sistemas de Gestão (NP EN ISO 19011:2019) e Sistemas de Gestão para Organizações Educativas/Formativas (NP ISO 21001:2020)

³ Implicou a revisão das publicações de referência do SGFPM (Modelo da Documentação de Curso - PESUP1; Manual da Qualidade da Formação - MESUP1 e Glossário de Termos Profissionais - PEFORM4).

⁴ Tendo em vista o incremento de cursos organizados em *e-learning* no SFPM.

HISTÓRIAS DE MEMÓRIAS VIVIDAS DOS USOS, COSTUMES E LIÇÕES DE VIDA

PARTE I – DAS ALCUNHAS



Autor: 2 TEN TSN-ARQ Paulo Guedes

Na época em que estivemos na Marinha, o uso de alcunhas para referir um qualquer camarada, era uma prática comum. Prática essa mais corrente nas praças, mas também, com alguma utilização, entre oficiais. Normalmente, referia uma qualquer particularidade física ou de personalidade, uma determinada função ou acção e, com mais frequência, o nome da terra do alcunhado. Assim nasciam o “Sueco” (o de tão boa memória Imediato do DFE 8), o “Borbulhas”, o “Metro e Oito”, o “Manco”, o “Barrote”, o “Tarzan”, o “Vaga-Morta”, o “Toureiro”, o “Paquirri”, o “Violas”, o “Pescas”, o “Mata Todos”, o “Boticas”, para além de muitos “Setúbal”, “Sines”, “Caparica”, “Barreirense” e por aí fora, percorrendo muitas das nossas terras.

Pois a mim, também arranjaram não uma, nem duas, mas três alcunhas (que eu saiba...).

A primeira não pegou, talvez por não ser um uso muito corrente entre cadetes, ou vá-se lá saber porquê! No entanto, o facto que lhe deu origem, pela sua singularidade, merece ser aqui referido: corria o início da nossa recruta, penso que logo em Fevereiro, uma qualquer noite deu-se um tremor de terra com epicentro não sei aonde, mas que se fez sentir com bastante intensidade na Escola Naval, no edifício onde dormiam algumas centenas de cadetes. Foi a debandada geral!... Em fuga para a parada, pelas escadas abaixo, rolaram dos quatro andares cadetes, diversas peças de vestuário sem dono... até cuecas voaram! Aconteceram alguns acidentes de pouca monta, talvez uns pés torcidos e algumas poucas escoriações... Após algum tempo para acalmar

e não tendo sido sentidas réplicas (apenas aquelas que algum cagaço poderia sugerir), voltaram todos, agora de forma mais ordeira, para as suas camaratas. Foi então que os cadetes da minha camarata deram por mim a dormir que nem um justo. Tinha sido o único cadete que não tinha dado por nada! No dia seguinte, percebi que alguns cadetes do quadro, se me referiam como o “cadete dorminhoco”, o que foi apanhado por alguns outros, esses, da Reserva Naval. No entanto, passados alguns dias, a dita alcunha morreu.

Entretanto, (...) tive outras alcunhas, sendo que de uma me recordo com alguma saudade. Era uma alcunha (a meias com o Miguel Carmo Soares) e utilizada pelo Comandante Alpoim Calvão. Duma forma que, a alguns que não presenciaram essa relação, possa parecer um pouco depreciativa, mas a mim sempre me caiu muito bem, porque sei o respeito com que ele sempre nos tratou. Pois, para ele, éramos os “putos”. O que, com os nossos vinte anos, era uma realidade.

(...) o Comandante Calvão senhor de uma força invulgar, (...) não descurava de modo algum o cuidado com a forma física. Recorria, para isso, a rudimentares aparelhos de ginástica, tendo mandado fazer uns halteres improvisados, com uma barra de ferro terminando em cada extremidade com uma lata cheia de cimento, de peso apreciável. (...) Ganturé servia de base ao DFE 8, comandado pelo 1º Tenente Costa Xavier, um oficial oriundo da Reserva Naval, com um coração picado pelas bexigas, (...) habitualmente de grandes bazóffias e ufano das suas capacidades físicas. O imediato era o 2º Tenente Sanches de Oliveira, (...) oficial da Marinha especializado em Educação Física e em Fuzileiro, também muito senhor das suas reais capacidades... A dado momento, Alpoim Calvão apostou com o Comandante e com o Imediato do DFE 8 que seria capaz de levantar os ditos halteres mais vezes do que qualquer um deles. O preço a pagar pelos derrotados seria uma garrafa de whisky por cada levantamento a mais que que o vencedor fizesse. Ambos os oficiais estavam certos da vitória (...) mas enganaram-se e tiveram de pagar seis garrafas (...) pela aposta perdida.

in Alpoim Calvão Honra e Dever: pp de 169 a 170

Da última alcunha, só tive conhecimento uns bons anos depois de ter saído da Marinha, quando encontrei, numa qualquer situação, o imediato do nosso Curso de Fuzileiros, Bessa Pacheco, julgo que de alcunha o “Paqueco”. Após nos termos cumprimentado, não fiquei com a certeza de que ele me tivesse reconhecido. Por esse motivo perguntei-lhe se me estava a reconhecer, ao que ele me respondeu: *Estou pois, você era o Cadete Fininho*. Aí e lembrando os sessenta e três quilos com que me apresentei na Escola de Fuzileiros, não tive qualquer dúvida de que se lembrava mesmo. Foi mais uma alcunha, essa criada pelos instrutores do curso: o “Cadete Fininho”!

José Pedro Pimentel Mesquita e Carmo, 14º CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade, 2019

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

RESISTÊNCIAS AOS ANTIBIÓTICOS

A descoberta dos antibióticos e a sua utilização no tratamento das infeções bacterianas representou um dos mais importantes avanços da Medicina no século XX. Contudo, as próprias bactérias têm conseguido adquirir resistência aos antibióticos. A Organização Mundial de Saúde já reconheceu a emergência e a propagação da resistência aos antibióticos como um problema grave a nível mundial que afeta todos. E a solução está igualmente nas mãos de todos. O Grupo de Controlo de Infeções na Marinha (GCIM), criado pelo Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, n.º 10/21, de 10 de fevereiro, está atento a esta problemática e reconhece que existem várias lições a ter em conta. Nesse sentido, este mês contamos com a colaboração do CTEN MN Santos Henriques, membro do GCIM, para nos explicar porque é que, além do uso criterioso dos antibióticos, prevenir é mesmo o melhor remédio.

AP – Começando pelo básico, o que é um antibiótico?

SH – Um antibiótico é uma substância química, natural ou sintética, que tem a capacidade de impedir a multiplicação de bactérias ou de as destruir. O primeiro antibiótico – a penicilina – foi descoberto pelo Dr. Fleming, em 1928, ao verificar inibição de uma cultura bacteriana de *Staphylococcus* pela ação de um fungo, posteriormente identificado como sendo do género *Penicillium*. Gostaria de salientar que os antibióticos são totalmente ineficazes contra os vírus, logo, **nos casos de gripe (causada por vírus) não se deve tomar qualquer antibiótico – lição número um.**

AP – E como é que as bactérias conseguem adquirir resistências aos antibióticos?

SH – Em boa verdade, muitas vezes as bactérias resistentes até já existem na natureza, mesmo antes de se utilizarem antibióticos. Mas é o emprego intensivo dos antibióticos que favorece a seleção das estirpes resistentes (sobreviventes) em detrimento das estirpes sensíveis (que vão sendo eliminadas). Daqui resulta a **lição número dois – apenas se deve tomar antibiótico em caso comprovado de infeção bacteriana e mediante prescrição médica.** Por outro lado, também é possível as bactérias adquirirem resistência aos antibióticos através da modificação do seu genoma (seja por mutação espontânea, seja por incorporação de genes provenientes de outros microrganismos) passando essa característica à sua descendência.

AP – A utilização indevida de antibióticos favorece, portanto, a propagação de bactérias resistentes. Em Portugal ainda se consomem muitos antibióticos?

SH – Os últimos dados públicos indicam uma evolução favorável nos anos marcados pela pandemia: redução de 23% no consumo de antibióticos na comunidade (compra em farmácias) de 2019 para 2020, e redução de 4,5% de 2020 para 2021, conseguindo-se que o consumo global deste tipo de fármacos ficasse abaixo da média europeia (consumo de 13,7 DDD (dose definida diária) por mil habitantes em Portugal face à média europeia de 15,0 DDD por mil habitantes).

AP – A prevalência de resistências bacterianas também teve uma evolução favorável?

SH – Sim, após a implementação do Programa de Prevenção e Controlo de Infeções e a Resistências a Antimicrobianos pela Direção-Geral da Saúde em 2013, tem havido uma redução da resistência aos antibióticos na maioria das bactérias, por vezes com valores expressivos (ex.: redução de 70% para 15% da *Acinetobacter* na resistência aos carbapenemes).

AP – Considera que a população da Marinha está sensibilizada para esta problemática?

SH – O GCIM por ocasião das últimas comemorações do Dia Europeu do Antibiótico – 18 de novembro, dinamizou um estudo com o objetivo de descrever os conhecimentos, atitudes

e comportamentos relativos ao uso de antibióticos na Marinha. Este estudo foi, entretanto, apresentado no Congresso Internacional de Controlo de Infeção 2022 que se realizou no final de março de 2022. O estudo abrangeu 575 inquiridos e consistiu em avaliar o grau de concordância para 22 afirmações. As duas afirmações em que os participantes mais erraram na sua resposta mostram-se na tabela seguinte:

	Discordo totalmente	Discordo parcialmente	Não discordo, nem concordo	Concordo parcialmente	Concordo totalmente
“Se não tomar o antibiótico todo a resistência da bactéria pode aumentar.”	23,8%	8,2%	19,0%	16,9%	32,2%
“Tomar um antibiótico quando não é necessário pode aumentar a resistência da bactéria.”	22,6%	1,2%	8,7%	7,1%	60,3%

Os resultados apresentados indicam haver oportunidades de melhoria na literacia sobre antibióticos dos participantes.

AP – Mas, porventura, o melhor seria até nem ser necessário utilizar os antibióticos?

SH – Ora aí está a **lição número três! Devemos todos estar comprometidos com a prevenção das infeções bacterianas.** Sabe-se que, ao reduzir as infeções, reduz-se também a prescrição e o consumo de antibióticos e a consequente emergência de resistências a estes medicamentos.

AP – E como podemos ajudar?

SH – Começando pelo mais simples e básico, agora ainda mais em voga à conta da pandemia: **higiene das mãos!** A literatura científica comprova de forma irrefutável que a higiene adequada e frequente das mãos é a ação mais eficaz para impedir a propagação da infeção. Previne até metade das infeções evitáveis que ocorrem durante a prestação de cuidados de saúde e previne as infeções transmissíveis na comunidade. O contributo deve ser individual, mas também organizacional: investir na higiene das mãos produz grandes retornos e ganhos em saúde na medida em que a implementação de políticas de higiene das mãos pode gerar uma poupança económica em média 16x superior ao custo da sua implementação. Nesse sentido o GCIM associa-se às comemorações do Dia Mundial da Higiene das Mãos, promovido anualmente pela Organização Mundial da Saúde, no dia 5 de maio, com o desenvolvimento de algumas iniciativas na Marinha. Estejam atentos e participem!



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 255

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
8	D	A	D
7	10	10	6
4	9	5	3
			2

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
5	A	9	A
3	R		R
2	V		8
	6		7
			4

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO

Todos vuln. S joga 4♥, recebendo a saída do R♠, e dando as 3 primeiras jogadas no naipe seguido do ataque de R♦ por E. Como deve S jogar para fazer as restantes vazas e tentar cumprir o seu contrato?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 255

Numa primeira análise as 10 vazas estarão garantidas se os ♣ estiverem 3-3 (36%), fazendo 5♥+1♦+1♠. Todavia, S deverá preservar-se para uma distribuição mais desfavorável de 4-2 (48%), e seguir portanto uma linha de jogo que lhe permita cobrir essa hipótese. Face ao teor dos turnos no morto, e com 68% de probabilidades de estarem 3-2, a linha mais recomendável será a do "morto invertido", técnica de cartão já abordada em problemas anteriores, mas que será sempre de recordar, para estar presente quando ponderarmos as hipóteses a considerar na resolução de cada situação. Vejamos o desenvolvimento: faz ♦A e joga outro de 4; vai ao morto com V de trunfo que cobre de D e joga outro de A; volta ao morto com o 6 de trunfo para o 10 e joga o último ♦ para cortar de R; tendo esgotado todos os trunfos da mão, entra agora no morto em D♣; joga 9♥ para acabar o destrufe e baida o ♣ perdedor da mão, pois na verdade os ♣ estavam mesmo 4-2. Deste modo faz as 10 vazas com 6♦ (3 cortes na mão e 3 destrufos no morto) +1♦+1♠+3♣.

Nunes Marques
CALM AN

SUDOKU

Problema nº 87

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 87

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

LANÇAMENTO DO LIVRO TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL – 100 ANOS

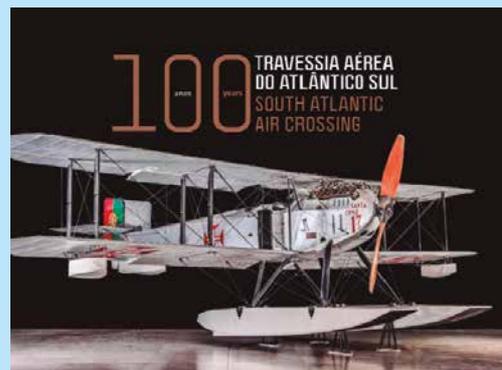
No dia 31 de março, no Museu do Ar-Sintra, realizou-se o lançamento do livro *Travessia Aérea do Atlântico Sul – 100 anos*, uma edição comemorativa com o intuito de preservar a memória e divulgar internacionalmente aquele que foi o mais notável feito aeronáutico português. A obra surge por iniciativa da Comissão Aeronaval para a Comemoração do Centenário da Travessia Aérea.

Reuniram-se neste livro historiadores e investigadores ligados à Marinha e Força Aérea que, num estilo coloquial, abrangente e factual, revisitaram as facetas mais relevantes desta viagem aérea, incluindo breves biografias dos seus protagonistas. Destaca-se aqui a biografia de Sacadura Cabral, uma transcrição de um texto inédito da autoria de Gago Coutinho escrito pouco depois do desaparecimento do seu amigo. O Livro conta com o prefácio do Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa, que descreve a

importância que esta viagem tem para Portugal e para os Portugueses.

Esta obra bilingue é profusamente ilustrada com fotografias e ilustrações da época, obtidas em arquivos nacionais e estrangeiros, na sua maioria publicadas pela primeira vez.

https://issuu.com/bythebook/docs/travessia_bt



NOTÍCIAS PESSOAIS

RESERVA

• CMG EMA Luís Eduardo Moita Rodrigues • SMOR L Francisco Eduardo Fonseca Silva • SMOR ETC António João Peralta da Costa • SMOR M Miguel António Mexia Travanca • SCH MQ António José Roque Miranda Neto • SCH R v Osório Galvão Pereira • SCH A Ivo Manuel Teixeira de Sousa Meneses • CMOR A José Fernando Carolino Mendes • CMOR TFD Paulo Nuno Fernandes Carvalho • CMOR E José António Gomes Frade.

REFORMA

• AMG EMA António José Afonso Pires Carochio • CMG M Carlos Nelson Lopes da Costa • SCH H Altino da Costa Dias • CMOR E José Aníbal Caramelo Cavaco • CMOR FZ Manuel Maciel Cordeiro • CMOR L Jorge Manuel Rocha Conceição.

FALECIDOS

• 816973 CMG EMQ REF Rui Fernando Quaresma de Lemos • 94145 CFR SG REF Francisco da Silva Coelho • 46663 CTEN M REF João Furtado de Azevedo Coutinho • 429156 1TEN OTS REF António José Bailador • 564559 1TEN OT REF Manuel Rita Valentim

• 303947 1TEN OT REF Álvaro de Almeida e Silva • 326453 SMOR CM REF João Diogo Velez • 394155 SMOR FZ REF Manuel Costa André • 493258 SCH CM REF Manuel José Monteiro • 595459 SCH T REF Manuel Gomes Raposo • 644560 SCH FZ REF Manuel Augusto Naita • 319353 SAJ M REF Manuel da Silva Salada Junior • 371054 SAJ C REF José Ferreira Muacho Agapito • 1006563 SAJ FZ REF Sezinando Francisco Raposo Zezinando • 170169 SAJ L REF José Xisto de Jesus Silva • 342053 SAJ A REF Marcelino da Silva Rodrigues Gorrilhas • 30071 1SAR HE REF João Filipe Rodrigues Afonso • 175868 1SAR FZ REF Amaro Rodrigues Bento • 234372 1SAR CE REF Joaquim Manuel dos Santos Simão • 73872 1SAR CE REF Armelindo da Conceição Alves • 293347 1SAR A REF Gabriel Martins Nunes • 673061 1SAR TFD REF Abel de Sousa Rosas • 352653 TEA REF José do Carmo Sebastião • 321182 CAB CM REF Vítor Manuel Fino Simão • 230082 CAB CCT REF Luís Manuel da Silva Contente • 302778 CAB CM REF João Manuel de Sousa • 292152 CAB TFH REF João Cirino da Graça • 208949 CAB TFH REF António de Matos Ribeiro • 153566 CAB FZ REF António Cardoso Pedro • 607859 CAB TFH REF Joaquim Maria Fialho • 246980 CAB CM REF António Rodrigues Madeira • 200654 1MAR CM REF José Augusto Dias • 118644 1/D TFD REF Mário Pereira Horta • 33003459 SUB. CHEFE QPPM APO Arnaldo Pereira • 36001007 FAR. 2CL QPMM ACT João Luis Bairos Cabral • 32000583 Grd.1CL APO Octávio Manuel da Cunha Alves.



CENTENÁRIO DA
TRAVESSIA AÉREA
DO ATLÂNTICO SUL



SESSÃO CULTURAL
17 MAIO / 17H00 / TERÇA-FEIRA
Academia de Marinha
A realizar com sete instituições congéneres
(APH; ACL; ANBA; AICP; AM; SHIP e CPHM)

Da Navegação à Vela a Gago Coutinho
Comandante José Manuel Malhão Pereira

De Gago Coutinho aos dias de hoje
Comodoro Nuno Sardinha Monteiro

XXVI ENCONTRO DOS MARINHEIROS DO CONCELHO DO SABUGAL

No próximo dia **30 de julho** (sábado), terá lugar, em Aldeia Velha, o XXVI Encontro dos Marinheiros do Concelho do Sabugal. O evento inicia-se às 09h00 com concentração no largo da Escola Primária do Sabugal e deposição de coroa de flores no monumento aos combatentes. Às 12h00 será celebrada missa na igreja matriz da aldeia, seguindo-se, às 13h00, um almoço de confraternização no Pavilhão Multiusos e um lanche de encerramento no final da tarde.

As inscrições/reservas poderão ser feitas para os seguintes contactos:
• CMG Jorge Moreira Silva - tel. 933873747; e-mail: moreira.silva@marinha.pt
• SMOR FZ REF Manuel Pires da Silva - tel. 212535401/919178938



HOMENAGEM NACIONAL AOS COMBATENTES 2022

Realiza-se no próximo dia **10 de junho**, junto ao Monumento aos Combatentes do Ultramar, em Belém, a Homenagem Nacional dos Combatentes 2022.

O Programa, é o seguinte:

- 10H30** – Missa por intenção de Portugal e de sufrágio pelos seus mortos, nos Jerónimos, presidida pelo Bispo das Forças Armadas e das Forças de Segurança;
- 12H15** – Abertura da cerimónia junto ao Monumento aos Combatentes;
- 12H15** – Palavras de abertura do Presidente da Comissão Executiva;
- 12H19** – Presidente lê mensagem de Sua Exa. o Senhor Presidente da República;
- 12H23** – Discurso alusivo feito pelo orador, Professor Doutor Humberto Nuno de Oliveira;
- 12H31** – Cerimónia inter-religiosa católica e muçulmana;
- 12H39** – Homenagem aos mortos e deposição de flores;
- 13H02** – Hino Nacional pela Banda da GNR (salva por navio da Armada);
- 13H05** – Passagem de aeronave da Força Aérea;
- 13H09** – Passagem final pelas lápides;
- 13H30** – Salto de Para-quadistas do Exército;
- 13H35** – Almoço-convívio nos terrenos frente ao Monumento.

Academia de Marinha

Prémio “Almirante Teixeira da Mota” / 2022



Até 30 de Setembro de 2022 está aberto o concurso para atribuição do Prémio “Almirante Teixeira da Mota” /2022 a um trabalho original de pesquisa e investigação científica no âmbito das artes, letras e ciências ligadas ao Mar e às Marinhas, conforme Regulamento do Prémio disponível no portal da Academia de Marinha.

Consulta do Regulamento e outras Informações:

www.academia.marinha.pt | academia.marinha@marinha.pt

Telefones: 210 984 708/14



NAUS de PEDRA em LISBOA



Situada na:

Rua dos Anjos, 45

junto ao Lisboa Ginásio Clube

