

N.º 588 • ANO LII
SETEMBRO / OUTUBRO 2023
MENSAL • €1,50

Revista da **ARMADA**



NRP SETÚBAL

INICIATIVA MAR ABERTO

FUZILEIROS NA LITUÂNIA
FORÇA NACIONAL
DESTACADA

CONVENÇÃO MARPOL
50 ANOS

CALM LEOTTE DO REGO
UM COMANDANTE NAVAL
CARISMÁTICO

Quarta de V^{ga}

Livros de Honra

Reprodução de desenhos do “Livro de Honra” (LH) do NRP *Hermenegildo Capelo*, referente a outros eventos, exercícios e viagens de instrução de cadetes, realizados a bordo, até agosto de 1990.

EMBARQUE DO MINISTRO DA DEFESA NACIONAL, ENG. EURICO DE MELO, POR OCASIÃO DA INAUGURAÇÃO DO CAIS DE HONRA.

Realizado na Base Naval de Lisboa em 11 de dezembro de 1987.



Autor dos desenhos – então 1TEN EMQ Garcia Belo

Todas as imagens desta rúbrica, dedicada ao Livro de Honra do NRP *Comandante Hermenegildo Capelo*, foram cedidas pelo Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha

SUMÁRIO

- 02** Quarto de Vigia

- 04** Iniciativa Mar Aberto 23.1 – Força Nacional Destacada – Parte II

- 06** Iniciativa Mar Aberto 23.2 – Força Nacional Destacada. NRP *Arpão* FINAL

- 10** Conversas com Marinheiros

- 13** Os oceanos no futuro de Portugal – Parte III

- 21** Guerra no Pacífico. Operação *I-GO*

- 22** Do *Seabed* ao Espaço – O Espaço – Parte I

- 24** Charruas – Parte I

- 26** Plataforma *Google Arts & Culture*
Banda da Armada

- 27** Banda da Armada – Membro Honorário da Ordem Militar de Sant’iago da Espada

- 28** Academia de Marinha

- 29** Almirante António Silva Ribeiro – Homenagem na terra natal

- 30** Vigia da História (130)

- 31** Foi Assim... (10)

- 32** Saúde para Todos (106)

- 33** Quarto de Folga

- 34** Notícias Pessoais

- 35** Desenho

- CC** Marinha Portuguesa em Selos (VII)



Revista da
ARMADA

FUZILEIROS NA LITUÂNIA 2023 FORÇA NACIONAL DESTACADA **8**



16 OS 50 ANOS DA CONVENÇÃO MARPOL



CALM LEOTTE DO REGO UM COMANDANTE NAVAL CARISMÁTICO **18**



Capa

NRP *Setúbal* entra no porto de Cape Town, na África do Sul.
Foto: NRP *Setúbal*

Publicação Oficial da Marinha
Periodicidade mensal
Nº 588 / Ano LII
Setembro / Outubro 2023

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 CM Paulo Jorge Dias Matias

Desenho Gráfico
SMOR C Vítor Augusto de Jesus da Assunção

Administração, Redação e Edição
Revista da Armada - Edifício das Instalações Centrais de Marinha - Rua do Arsenal 1149-001 Lisboa - Portugal
Telef.: 211 593 254
(Chamada para rede fixa nacional)

Estatuto Editorial
www.marinha.pt/pt/Services/Paginas/revista-armada.aspx

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

Paginação eletrónica e produção
Página Ímpar, Lda.
Estrada de Benfica, 317 - 1 Fte
1500-074 Lisboa
Telef.: +351 217 782 958
(Chamada para rede fixa nacional)

Tiragem média mensal:
3700 exemplares

INICIATIVA MAR ABERTO 23.1

FORÇA NACIONAL DESTACADA PARTE II

Após concluída a primeira parte da missão – o apoio na projeção do NRP *Centauro* – marcada pela chegada da TG 477.60 à Baía de Ana Chaves em São Tomé e Príncipe, o NRP *Setúbal* retomou o planeamento para Sul, dando início à segunda fase da missão, fortemente vocacionada para as atividades de Cooperação no Domínio da Defesa (CDD) e para a presença do navio em diversos países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).



RUMO A LUANDA

Em S. Tomé embarcou o Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira, que permaneceu a bordo até Luanda.

Após a saída de São Tomé, deu-se a passagem do navio pelo círculo máximo – o Equador – marco para qualquer navio e guarnição. Este momento foi devidamente assinalado com as tradicionais cerimónias em honra do Rei dos Mares. No navio, a passagem também ficou assinalada, tendo o Comandante do NRP *Setúbal* e o elemento mais moderno da guarnição pintado a buzina de proa de vermelho.

No âmbito das atividades da CDD, o navio fundeou junto a Ambriz, local onde está sediada a Escola de Fuzileiros Navais Angolanos, para projetar a Força de Fuzileiros portuguesa embarcada, que aí iria permanecer cerca de seis semanas em ações de formação aos fuzileiros angolanos.

Ainda durante a estadia no fundeadouro de Ambriz, foram embarcados cadetes da Academia Naval de Angola, que efetuaram o trânsito para Luanda, de forma a consolidarem e aprofundarem os conhecimentos académicos.

LUANDA

No decurso da permanência em Luanda, efetuou-se um período de navegação dedicado - um novo embarque de cadetes angolanos.

A cais, decorreram diversas atividades que promoveram a partilha de conhecimentos e experiências entre as duas Marinhas. Destacam-se as ações de formação a equipas de mergulhadores e a equipas de fuzileiros navais, as visitas técnicas ao navio por militares angolanos, e ainda as palestras sobre diversas áreas de bordo.

O último momento de destaque da visita a Luanda foi a receção protocolar realizada a bordo, que contou com a presença da Ministra Conselheira da Embaixada de Portugal, Dra. Ana e Brito Maneiras, e ainda de outras individualidades militares e civis, num total de 90 convidados.

RUMO AO MAPUTO

Depois de largar de Luanda, o NRP *Setúbal* prosseguiu missão rumo a Maputo, tendo efetuado uma escala logística na Cidade do Cabo devido às condições climáticas severas que se faziam sentir a Sul do Cabo da Boa Esperança.

Após uma melhoria relativa nas condições de mar, que ainda assim mostraram a adversidade dos mares do Sul, o navio conseguiu dobrar o Cabo da Boa Esperança, assinalando o marco com uma alocação ao Adamastor. Tal facto representou um importante momento para a missão e para a guarnição do navio.

O NRP *Setúbal* foi o primeiro navio da sua classe a dobrar o Cabo, a ponta Sul do continente africano. Pouco tempo depois atracava no Porto de Maputo, em Moçambique.

MAPUTO

Mais uma visita a um país de língua oficial portuguesa. Durante a estadia de cinco dias em Maputo, o navio cumpriu um exigente seriado de atividades no âmbito da CDD, com ações de formação em diversas áreas de bordo (incluindo PELBOARD e mergulhadores), visitas técnicas a bordo por oficiais, sargentos e cadetes da Marinha de Guerra Moçambicana, e a visita de um grupo de alunos da Escola Portuguesa de Maputo.

Tal como em Luanda, também aqui o navio saiu para o mar durante um dia, tendo embarcado aspirantes e militares do Corpo de Fuzileiros de Moçambique. Durante essa navegação, realizaram-se exercícios conjuntos com a lancha moçambicana *Namatili*.

A estadia em Maputo terminou com uma receção a bordo do NRP *Setúbal*, para militares e civis da comunidade portuguesa e moçambicana, elementos da comunidade diplomática, onde esteve presente a Ministra Conselheira Dr. Rita San Payo de Araújo, num total de 80 convidados.

CIDADE DO CABO

De Maputo à Cidade do Cabo foi um salto. Na cidade sul-africana o NRP *Setúbal* foi encontrar o NRP *Arpão*; ambos os navios iam integrar as comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas, que decorreram por antecipação a 4 de junho. No âmbito das comemorações, realizou-se a bordo o evento protocolar mais exigente da missão, não só pela importância da ocasião e pelo número de convidados – 150 no total – mas especialmente pelo facto de ter sido presidido pelo Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa. Estiveram ainda presentes a bordo a Ministra da Defesa Nacional, Prof. Dr.ª Helena Carreiras, o Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, GEN Nunes da Fonseca, o Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Gouveia e Melo, Deputados da Comissão de Defesa Nacional, elementos da comunidade portuguesa na África do Sul e ainda uma delegação da guarnição do NRP *Arpão*.

Elementos das guarnições dos dois navios participaram, ainda, num evento na Associação Portuguesa no Cabo, para toda a comunidade portuguesa na região da Cidade do Cabo, onde também estiveram presentes todas as entidades referidas anteriormente.

DE NOVO EM ANGOLA

Após a África do Sul, seguiu-se a visita ao Porto do Lobito, na região de Benguela, onde uma vez mais foi cumprido um extenso programa de atividades bilaterais com a Marinha Angolana.

Destaque, ainda, para uma receção a bordo que contou com a presença do Cônsul-Geral Português em Benguela, e cerca de 100 convidados, militares e civis.

Após largar do Lobito, o NRP *Setúbal* realizou uma breve escala em Luanda, de forma a estar presente no evento que assinalou a primeira atracação de um submarino português em Angola.

De Luanda o NRP *Setúbal* seguiu para o fundeadouro de Ambriz, onde se deu a retração da força de fuzileiros portugueses. As várias ações de formação e treino que levou a cabo, durante este destacamento de mês e meio, foram muito enaltecidas pelos Fuzileiros e pela Marinha de Guerra Angolana.

AÇÃO SAR

Durante o trânsito para Norte, após o navio sair de Ambriz, foi identificado um potencial pedido de socorro por VHF, por parte de uma embarcação de pesca que se encontrava à deriva sem propulsão.



NRP *Arpão* e NRP *Setúbal* atracados em Cape Town.

Após contacto com a estrutura de comando e as autoridades angolanas, o NRP *Setúbal* foi empenhado, numa primeira fase, para prestar auxílio imediato à embarcação de pesca, que se encontrava à deriva há mais de sete dias e em condições muito precárias. Posteriormente, a embarcação foi rebocada até ao porto de Soyo, a Norte de Luanda.

Esta ação de busca e salvamento – uma rápida resposta do navio, com um total empenhamento por todos os elementos da guarnição – permitiu salvar a embarcação e, acima de tudo, salvar a vida de 5 marinheiros angolanos.

GANÁ E S. TOMÉ E PRÍNCIPE

De acordo com o plano de viagem previamente estabelecido, a paragem seguinte deu-se em Acra, no Gana, a fim de apoiar a assinatura de vários instrumentos e acordos de cooperação referentes à Região do Golfo da Guiné.

Com o navio já atracado no porto de Tema, em Acra, decorreu a bordo a assinatura de protocolos, entre Portugal e o Gana, no âmbito dos projetos *Support to West Africa Integrated Maritime Security (SWAIMS)* e *Gulf of Guinea Maritime Institute (GOGMI)*, ambos em prol da promoção da segurança marítima na costa Oeste africana. O Chefe do Estado-Maior da Armada, ALM Gouveia e Melo, recebeu a bordo a Ministra da Defesa Nacional, Prof.ª Dr.ª Helena Carreiras e o Ministro dos Negócios Estrangeiros, o Prof. Dr. João Gomes Cravinho.

Depois de largar de Acra, o NRP *Setúbal* rumou ao fundeadouro da Baía de Ana Chaves, concluindo assim a segunda fase da missão. Na terceira e última fase da Missão Mar Aberto 23.1, irá apoiar a retração para as Ilhas Canárias do NRP *Zaire*, o qual esteve mais de 5 anos em missão de vigilância e fiscalização em São Tomé e Príncipe, e participar em mais um período intenso de ações da CDD em Cabo Verde.



Colaboração do **COMANDO DO NRP SETÚBAL**

PORTOS	Luanda Angola	Cidade do Cabo África do Sul	Maputo Moçambique	Cidade do Cabo África do Sul	Lobito Angola	Luanda Angola	Ambriz Angola	Baía de Ana Chaves S. Tomé e Príncipe	Acra Gana	Baía de Ana Chaves S. Tomé e Príncipe
CHEGADA	12 MAI	22 MAI	28 MAI	4 JUN	16 JUN	20 JUN	23 JUN	26 JUN	2 JUL	6 JUL
LARGADA	17 MAI	25 MAI	1 JUN	11 JUN	19 JUN	23 JUN	23 JUN	30 JUN	4 JUL	8 JUL

INICIATIVA MAR ABERTO 23.2

FORÇA NACIONAL DESTACADA NRP ARPÃO - FINAL

Nos dois artigos anteriores foi feito o relato da preparação de tão extensa missão (em tempo e em distância percorrida) e dos desafios colocados à guarnição do NRP *Arpão* nas suas derrotas oceânicas, com incidência no Atlântico Sul. Na continuidade, fica aqui o registo das peripécias do trânsito para norte, até “casa”, como uma escala em Marrocos.

TRÂNSITO LUANDA - CASABLANCA



Atracado por estibordo no porto de Luanda, o NRP *Arpão* aprontou-se para largar para aquela que seria a penúltima tirada da missão, que apresentava dois grandes desafios: (i) a patrulha no Golfo da Guiné; e (ii) a maior navegação jamais feita pelos submarinos da classe *Tridente* – 28 dias em imersão em direção a Casablanca, Marrocos.

Deixando para trás a imponente vista da baía de Luanda, o navio regressou ao Atlântico. Pouco depois, e à semelhança de todas as outras vezes, foi dada a ordem “preparar o navio para entrar em imersão”; o navio voltou a fechar a escotilha e a ficar isolado do mundo.

Nós últimos anos o Golfo da Guiné tem sido um ponto quente de atividades ilícitas, com especial enfoque na pirataria e nas atividades ligadas ao tráfico (seres humanos e droga). De forma a tentar mitigar esta situação, tem havido um crescente esforço internacional na zona. Como não poderia deixar de ser, Portugal tem tido um papel bastante ativo e contribuído com vários meios para patrulhar e dissuadir as possíveis atividades criminosas.

Após cerca de uma semana de navegação, o NRP *Arpão* entrou, então, na zona mais “quente” do Golfo da Guiné, onde realizou a sua patrulha discreta, sem alterar o meio envolvente, identificando os padrões de navegação e vários contactos de interesse.

Seguindo sempre para Norte, continuou a patrulha ao largo da costa ocidental africana, tendo voltado a cruzar a mítica linha do Equador e dobrado o Cabo Bojador (também Gil Eanes, 279 anos antes, deixara a «barreira do medo» para trás).

Ao contrário do que seria de esperar, os dias foram passando a bom ritmo e o moral da guarnição mantinha-se firme e elevado, tendo como grande motivador o regresso a águas já bem conhecidas. Era notório, na guarnição, o sentimento de “quase” missão cumprida; começava a crescer a vontade de chegar a casa.

MARROCOS

Ao final de 28 dias de imersão e ultrapassada já a meta dos 100 dias de missão, o submarino fez superfície ao largo de Casablanca, tendo atracado no porto comercial.

À chegada o NRP *Arpão* foi recebido pelo Comandante Naval, VALM Chaves Ferreira, e pelo Comandante da Esquadriha de Subsuperfície, CMG Baptista Pereira.

Como já foi referido anteriormente, as estadias dos navios nos portos são, primordialmente, de carácter logístico. Casablanca não foi exceção.

O grande impacto de ter sido a primeira vez que um submarino português atracou em Marrocos, estava reservado para o

Comandante do navio, que além de apresentar os tradicionais cumprimentos protocolares às mais altas entidades militares e civis do Reino de Marrocos, teve a oportunidade de fazer uma apresentação à comunidade operacional da Marinha Real de Marrocos sobre as capacidades dos submarinos portugueses.

TRÂNSITO EM IMERSÃO CASABLANCA - CASCAIS

Após cumprida a paragem em Casablanca e já a “cheirar a Lisboa”, o NRP *Arpão* largou do porto de Casablanca, em direção à Base Naval de Lisboa (BNL), para realizar a sua última patrulha da missão Iniciativa Mar Aberto 23.2. Na tirada, contou-se com a presença, a bordo, do Comandante da Esquadriha de Subsuperfície, fazendo jus ao facto de esta ter sido uma missão única na história dos submarinos portugueses e, como tal, estar carregada de marcos importantes.

Após deixar o continente africano a desvanecer-se nos sectores da popa, a guarnição ouviu, pela última vez em 4 meses, o submarino entrar em imersão. Antes de rumar a águas nacionais, houve ainda tempo para uma excelente oportunidade de



treino entre o submarino português e duas fragatas marroquinas, o que permitiu o desenvolvimento de capacidades e das relações bilaterais entre as duas Marinhãs.

Terminadas as séries com a Marinha Real de Marrocos, o navio avançou a bom ritmo em patrulha na costa Sul portuguesa. A concretização daquela que foi a mais longa e uma das mais marcantes missões da vida dos 35 militares da guarnição e dos submarinos portugueses, parecia cada vez mais próxima.

Um meio discreto e altamente capaz como um submarino da classe *Tridente* controlou e monitorizou, de passagem, um importante espaço marítimo sob jurisdição nacional - o mar a sul do Algarve – onde, como é do conhecimento geral, tem havido um crescendo de atividades ilícitas, sobretudo relacionadas com o narcotráfico.

Após essa ação dissuasora e fundamental, o NRP *Arpão* dobrou o Cabo de S. Vicente em direção a norte e voltou a avistar a tão conhecida silhueta da costa portuguesa. O trânsito em imersão prosseguiu até se ter, finalmente, à vista a baía de Cascais.

TRÂNSITO À SUPERFÍCIE CASCAIS - BNL

No dia 1 de agosto, por volta das seis da manhã, o navio fez superfície pela última vez, para iniciar a entrada da barra sul do porto de Lisboa. O dia amanheceu fresco e nublado, tendo o sol começado a raiar por volta da meia manhã, dando as boas-vindas aos audazes marinheiros portugueses que, mais uma vez, voltavam a fazer história.

Depois de ter passado por baixo da ponte e ter deixado a magnífica Baía de Lisboa por BB, o *Arpão* guinou e ganhou o meio caminho do canal do Alfeite. Da bacia de manobra da BNL era visível, no cais 6, um grande alvoroço de pessoas. Para receber o navio estavam presentes o ALM CEMA, o VALM COMNAV, a Banda da Armada, vários militares da Esquadilha de Subsuperfície e, como não podia deixar de ser, muitos familiares e amigos da guarnição.

Depois de 120 dias de missão, o NRP *Arpão* atracou no cais 6 Norte da BNL. Já no cais, o Secretário de Estado da Defesa Nacional, Dr. Carlos Pires, dirigiu palavras de reconhecimento à guarnição, enaltecendo a especial complexidade da missão realizada e o facto de não ter havido problemas de maior, nas andanças por *mares nunca antes navegados*.

CONCLUSÃO

Há que, mais uma vez, reconhecer os dois pilares fundamentais para o sucesso de qualquer missão: a manutenção e o treino. Aliado a isso foi igualmente fundamental a capacidade de planeamento, nomeadamente a longo prazo.

O NRP *Arpão* navegou cerca de 2400 horas, tendo percorrido mais de 14.000 milhas, atravessado o Atlântico duas vezes e atracado no extremo Sul do continente africano.

A concretização da missão só foi possível graças ao esforço, dedicação e empenho quer dos militares da guarnição do NRP *Arpão*, quer de toda a estrutura de apoio da Esquadilha de Subsuperfície.

Colaboração da **ESQUADRILHA DE SUBMARINOS**

FUZILEIROS NA LITUÂNIA 2023

FORÇA NACIONAL DESTACADA



Treino de TTP (Técnica, Tática e Procedimentos) de Tiro do Elemento de Operações Especiais da FND Lituânia 2023

Projetada a 22 de março, a Força de Fuzileiros na Lituânia 2023 (LTU23) constituiu, até 19 de junho, uma Força Nacional Destacada (FND) no âmbito das medidas de tranquilização da NATO no teatro de operações situado na Lituânia.

MISSÃO, CONSTITUIÇÃO E BASE DE OPERAÇÕES

Devido ao atual contexto geoestratégico na frente leste da Europa, a missão teve como objetivos principais: fortalecer a presença das forças aliadas da NATO nas fronteiras dos países da Aliança, através da dissuasão de ameaças contra países do Báltico; e reforçar a interoperabilidade, bem como o estado de prontidão ao trabalhar e cooperar com os membros aliados na execução de exercícios internos e multinacionais.

A Força, apesar de estar sediada em Klaipėda, no campo de Kairiai, manteve a sua presença numa área geográfica abrangente ao longo de todo o território lituano. Junto à base militar de Pabradė, os Grupos de Combate (GC) adestraram os padrões operacionais nas áreas de *Close-Quarters Battle* (CQB) e utilizaram a *shooting house* e a *CQB Village* realizando / treinando / empregando:

- Séries de tiro real em ambientes urbanos;
- Sistemas de armas pesadas anticarro, nomeadamente a metralhadora lança-granadas HK 40mm, a metralhadora Browning 12.7mm, o Carl Gustav 84mm e o míssil MILAN;
- Fogo indireto através dos Morteiros de 60mm e 120mm; e
- Treino de tiro de precisão a longa distância.

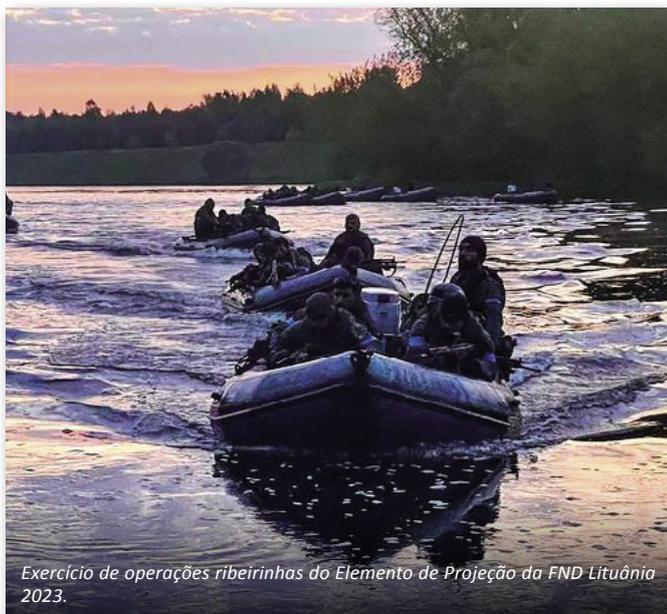
COMPOSIÇÃO DA FND LTU23

- Comando – CTEN FZ Gomes Goulart
- Militares – 146, englobando:
 - Um Elemento de Projeção de Força (EPF), gerado a partir do Destacamento de Fuzileiros Nº1 e Nº3 do Batalhão de Fuzileiros Nº2, com apoio de meios de projeção anfíbios, oriundos da Unidade de Meios de Desembarque (UMD), e uma equipa de mergulhadores do Destacamento de Mergulhadores Sapadores Nº1 (DMS1).; e
 - Um Elemento de Operações Especiais – *Special Operations Maritime Task Unit* (SOMTU), com base em elementos do Departamento de Acções Especiais (DAE).

EXERCÍCIOS E TREINOS

Após a chegada ao teatro de operações, a Força integrou o exercício multinacional *PHOENIX FURY*, ao escalão de brigada, onde participou com dois GC reforçados através das capacidades de Reconhecimento, Anticarro e Sistemas Aéreos Não-Tripulados (SANT). O exercício contou, ainda, com a participação de forças provenientes dos Exércitos lituano e americano. Durante este empenhamento, para além das ações defensivas, foram treinados ataques, emboscadas e golpes de mão.

A Força de Fuzileiros teve igualmente a oportunidade de participar, em Rukla, no exercício internacional *IRON WOLF*, um dos maiores¹ exercícios da NATO na região do Báltico. Parte destas forças integravam o *NATO Enhanced Forward Presence Battle Group (eFP BG)*. O exercício teve como principal objetivo, a avaliação das capacidades das forças integrantes para ações defensivas e contra-ataques após uma invasão de um país vizinho nas fronteiras leste da NATO.



Exercício de operações ribeirinhas do Elemento de Projeção da FND Lituânia 2023.



Treino de TTP (Técnica, Tática e Procedimentos) da equipa EOD (Explosive Ordnance Device), do Elemento de Projeção da FND Lituânia 2023, provenientes do Destacamento de Mergulhadores nº1.

Ainda no âmbito de exercícios internacionais, a FND participou no STORM STRIKE, liderado pela Marinha da Lituânia, que decorreu nas águas da cidade costeira de Klaipėda, localizada perto da fronteira com o enclave russo de Kaliningrado. No decurso deste exercício foi possível operar com o NRP *Figueira da Foz*, demonstrando todas as valências e capacidades anfíbias e de projeção do mar para terra da Marinha Portuguesa.

A equipa de mergulhadores capacitou a Força de Fuzileiros com a valência em *Explosive Ordnance Disposal* (EOD) e *Clearance Diving Team* (CDT). Durante o período da missão foram realizados vários exercícios e *cross-trainings* em conjunto com o *Povandeninių Veiksmų Komanda* (PVK), unidade congénere da Marinha Lituana, visando o crescimento técnico e tático de ambas as unidades, fortalecendo assim a interoperabilidade e cooperação. O ênfase da atividade operacional esteve centrado:

- No treino e adiestramento, individual e coletivo, de técnicas, táticas e procedimentos de inativação de engenhos explosivos, improvisados e convencionais, terrestres e marítimos; e
- Na execução de operações mergulho de combate, de sabotagem submarina e de reconhecimento especial de praia.

O SOMTU efetuou treinos de cooperação com unidades de operações especiais congéneres, tais como o *Kovinių Narų Tarnyba* (KNT), *Ypatingsios Paskirties Tarnyba* (YPT) e SEAL TEAM 4. O seu empenhamento permitiu manter os elevados padrões de prontidão operacional, treino de mergulho, *cross training* de abordagem, tiro de combate, CQB e *sharpshooter*. Trabalharam-se, ainda, as áreas de socorrimento em combate, teste e validação do conceito de emprego de *E-Bike* e formação em operações não-convencionais e/ou híbridas.

CONCLUSÕES

A utilização de infraestruturas disponibilizadas pela Lituânia e a partilha de experiências com outras unidades, revelaram-se importantes para o reforço da interoperabilidade entre grupos.

A FND LTU23 cumpriu os objetivos propostos no âmbito da NATO e internos, mantendo os elevados níveis de prontidão operacional, emprego de capacidades, interoperabilidade e reforço da presença no norte da Europa pela quinta vez. A presença desta força em território lituano revelou, mais uma vez,



Explosão controlada durante o treino de TTP (Técnica, Tática e Procedimentos) da equipa EOD (Explosive Ordnance Device), do Elemento de Projeção da FND Lituânia 2023, provenientes do Destacamento de Mergulhadores nº1.

os valores e princípios que elevam o bom nome e imagem dos Fuzileiros, da Marinha e de Portugal.

Paralelamente à atividade operacional, ao longo de toda a missão os militares da FND LTU23 competiram em vários eventos desportivos, tendo atingido classificações elevadas nas modalidades de corrida (e.g. a Maratona de Klaipėda 2023), em provas de combate corpo-a-corpo, de remo e voleibol, promovendo assim o espírito de cooperação e integração com a população lituana e elevando o nome de Portugal em território estrangeiro.

 Colaboração do CCF

Nota

¹ Englobou mais de 3500 militares da Bélgica, do Canadá, da Croácia, da República Checa, da Alemanha, da Noruega, do Luxemburgo, da Polónia, dos Países Baixos, do Reino Unido e dos Estados Unidos da América, e cerca de 600 viaturas de combate e apoio logístico.

Conversas com Marinheiros

“Na vida de um homem, quer como militar quer como pessoa, as condecorações não mudam nada”.



Iniciamos, assim, esta nossa breve *Conversas com Marinheiros*, breve no sentido que muito mais haveria para dizer certamente, mas desta vez em moldes diferentes, já que vamos reproduzir parte de uma entrevista publicada na edição n.º 2 de abril de 2006 da revista *O Desembarque*, feita ao SMOR FZ Teixeira, conduzida pelo antigo Diretor da Polícia Judiciária de Setúbal, Sr. Ilídio Neves e pelo CAB Mário Manso.

O SMOR FZ Manuel Martins Teixeira esteve ao serviço na Marinha durante 20 anos. Nascido a 28 de fevereiro de 1942 em Vila Nova do Corgo, concelho de Celorico de Basto, ingressou na Marinha com 20 anos como voluntário. Na altura não tinha conhecimento da existência dos Fuzileiros; ao assentar praça, foi selecionado para a especialidade de Sinaleiro. Tinha sido alertado por amigos para, caso fosse selecionado para os Fuzileiros, recusasse imediatamente por ser uma especialidade muito difícil e perigosa. No entanto, ao acabar a sua formação preliminar em Comunicações, o SMOR FZ Teixeira sentiu uma vontade e um impulso arrebatador de optar por uma atividade mais ousada e exigente, e até mesmo um desejo de aventura para melhor servir a Pátria, pelo que decidiu, assim, concorrer aos Fuzileiros.

A partir daí, muitas histórias e vivências fazem parte da vida do SMOR FZ Teixeira, trazendo-lhe uma vida cheia de bons momentos e outros provavelmente não tanto... recordações de uma vida... Mas uma coisa é certa, viu a sua valentia ser largamente reconhecida ao longo da carreira, tendo sido louvado por diversas vezes e recebido várias condecorações, das quais

se destaca o Grau de Cavaleiro da Ordem Militar de Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito, atribuída em 10 de junho de 1971. O SMOR FZ Teixeira tem, atualmente 81 anos de idade, tendo terminado o seu serviço militar na Armada em 28 de novembro de 1982. “ (...) Homem grande no caráter e na envergadura que simboliza com muito brilho e dignidade, esta nobre Instituição a que nos orgulhamos de pertencer, os Fuzileiros”, assim começa a entrevista na revista *O Desembarque*.

O DESEMBARQUE

BOLETIM INFORMATIVO

O DESEMBARQUE (D): Quando no período prévio de formação se treinava para um determinado tipo de guerra, tinha já em mente aquilo com que, mais tarde, iria ser confrontado, no Ultramar?

Manuel Teixeira (MT): Não. Não fazia ideia nenhuma sobre que tipo de guerra existia no Ultramar, apesar de na instrução ser orientado para um certo modelo de guerrilha que, no fundo, teria que enfrentar. O meu “*animus*” principal era o espírito de aventura e o desejo de me confrontar com situações difíceis. Era, de certa maneira, uma incontrolada irreverência da juventude.

D: Acha que se não tivesse concorrido a fuzileiro, a sua carreira militar teria ficado condicionada por não vir a ser confrontado com ações de combate?

MT: Pelo que antes acabei de referir, certamente era isso mesmo que pensaria. Hoje, passados todos estes anos e revivendo saudosamente o passado, sinto orgulho e satisfação por tudo o que se passou, pelo que, deste ponto de vista, deveria considerar ser, na verdade, uma condicionante psicológica não ter passado pelo que passei.

D: Em que local e em que circunstâncias ocorreram as ações de combate que deram origem às suas principais condecorações especialmente a de mais alto significado?

MT: Embora não goste muito de falar sobre este assunto, posso dizer que foi já na 2.ª comissão na Guiné fazendo parte do 7.º Destacamento Fuzileiros Especiais (DFE 7) (o 2º DFE 7). O reconhecimento da minha ação aconteceu, sobretudo, em relação a situações de confronto direto com o inimigo, de grande perigosidade e dificuldade que tive necessidade de enfrentar, quase sempre de frente e a peito descoberto, contra diversos guerrilheiros que acabei por eliminar, para em ato de desespero, me salvar a mim próprio e aos demais companheiros do Destacamento, que se encontravam em idênticas dificuldades.

Situações desta natureza ocorreram por diversas vezes, tendo sempre, com alguma coragem, muita sorte e a ajuda de Deus, devo reconhecer, conseguido fazer pender para o nosso lado o resultado vitorioso. Devo, de resto, salientar que, apesar da violência e da perigosidade dos combates, não existiram baixas mortais no âmbito do DFE 7.

D: Onde ocorreram essas ações de combate?

MT: Quase todas estas situações de combate aconteceram no mato, quando exercia as funções de chefe de secção e comandante de secção.

Estas ações ocorreram nos locais mais complexos e sensíveis dos teatros de guerra, nomeadamente em Cafine, Cacheu, Chungué, Ganturé, Darsalame e outros. Nestas ações de combate, só por uma única vez fui ferido com gravidade ao nível do olho esquerdo e dos ouvidos. Sofri, todavia, por várias vezes,

alguns pequenos ferimentos em diversas partes do corpo, sem relevância significativa.

Na terceira comissão, desta vez em Angola, na zona do Chilombo, por ter conduzido, comandado um grupo de 6 homens, num assalto de grande risco e perigosidade, que levou ao desmantelamento total de um acampamento do inimigo, causando-lhe diversas baixas mortais e a apreensão de grande quantidade de armamento e munições, foi-me atribuída a terceira Cruz de Guerra.

Nas operações de combate na Guiné, que contribuíram para a atribuição de condecorações, deverá salientar-se a grande quantidade de armamento ligeiro, pesado, que logramos apreender ao inimigo.

D: Acha que o reconhecimento é essencialmente individual ou reconhece que, em alguma medida, é fruto da coesão do grupo, onde se destacavam a confiança, a disciplina e uma singular camaradagem?

MT: Como se infere nas respostas anteriores, o reconhecimento individual é absolutamente absorvido pelo comportamento coletivo, onde, de resto, esses valores a que se alude, que são apanágio dos fuzileiros, estão sempre presentes: “Um por todos e todos por um”, era uma regra sagrada, que todos cumpriam rigorosamente.

D: Como qualquer um de nós, sente certamente a nostalgia do passado, dos tempos difíceis e gloriosos, nomeadamente nas célebres campanhas ultramarinas. Como se sente agora, fazendo uma retrospectiva em relação a esse período marcante e esplendoroso?

MT: Sinto, essencialmente, um conforto extraordinário pelo sentimento do dever cumprido. Foram tempos inesquecíveis que perdurarão para todo o sempre, destacando, entre eles, a amizade, o companheirismo e o espírito de entreatada. Foram, de facto, os anos mais intensos da juventude, que me marcarão, de forma indelével, para o resto da vida.

D: Como lida, no seu dia a dia, com a situação de ser reconhecido por todos como uma referência, um símbolo, e um exemplo?

MT: Lido, obviamente, bem com a situação. Não me considero, de forma alguma, uma referência e um exemplo para ninguém, mas sinto um orgulho profundo ao ser reconhecido e valorizado por superiores hierárquicos, militares de outros ramos das Forças Armadas e pela generalidade dos camaradas fuzileiros, do presente e do passado.

Na verdade, o reconhecimento que me é atribuído enquadra-se e consome-se neste património grandioso que os Fuzileiros tão bem souberam construir ao longo da sua gloriosa existência.

Revista da
ARMADA

Complementa-se esta entrevista com algumas questões colocadas pela *Revista da Armada* ao SMOR FZ Manuel Martins Teixeira.

REVISTA DA ARMADA (RA): Perante tudo o que viveu, o que acha dos Fuzileiros dos dias de hoje em termos de preparação?

Manuel Teixeira (MT): Desde 1982 que estou fora do convívio operacional pelo que, em termos pessoais, não possuo dados de avaliação presencial. Contudo, do que vou acompanhando,



O CALM Américo Thomaz condecora o então 2SARG FZ Teixeira com o Grau de Cavaleiro da Ordem Militar de Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito.

Fotos cedidas pelo SMOR FZ Martins Teixeira

e procuro manter-me a par do que acontece, o registo que retenho, é que as unidades de Fuzileiros continuam a manter um padrão de excelência reconhecido nacional e internacionalmente, num diversificado quadro de empenhamentos operacionais, no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa, que permitiu a criação de Fuzileiros nos Países de Língua Oficial Portuguesa, nas missões das Nações Unidas, da NATO e da União Europeia e nas missões internas de apoio a desastres naturais e outras.

RA: Relativamente aos meios materiais atuais disponíveis, na sua opinião coadunam-se com as ações que os Fuzileiros têm de enfrentar presentemente?

MT: Volto a sublinhar que, para quem já é mais um cidadão que acompanha a vida castrense há mais de 41 anos, se torna difícil ter opinião segura sobre estes assuntos. Sei, contudo, que o ALM CEMA pretende promover uma revolução na área anfíbia, trazendo para a atualidade o conceito que presidiu à edificação dos DFE, ou seja, tirar partido do efeito de surpresa, a mobilidade, a manobra, a agilidade estrutural a velocidade e letalidade no contexto, agora, das operações a partir do mar. Este facto parece-me positivo, ainda que cheio de desafios.

RA: Qual a sua opinião sobre o Destacamento de Ações Especiais (DAE)?

MT: O DAE é uma unidade relativamente recente. Eu acompanhei as experimentações realizadas na altura com os Grupos Especiais de Fuzileiros (GEF), ainda que sem intervenção pessoal. As missões do DAE são, por natureza sensíveis, pouco conhecidas, mas reconhecidamente eficazes, que vêm honrando os Fuzileiros e a Marinha, pelo que me escuso a dar opiniões não sustentadas em conhecimento objetivo.

RA: De forma a incentivar os jovens para a classe de Fuzileiros, na sua perspetiva, o que poderia ser feito a nível do recrutamento?

MT: A ideia que tenho é que os jovens são muito mais voltados para as questões da individualidade, pelo que será sempre um desafio a sua integração nas FA e em particular nos Fuzileiros onde o coletivo é fundamental. As missões de hoje carecem do mesmo tipo de articulação coletiva que as que eu cumpri em Angola e na Guiné, e esse é um desafio grande para a formação, ou seja, para permitir que os jovens façam essa adaptação. Por outro lado, penso que continue a ser relevante na decisão de adesão dos jovens aos fuzileiros a informação que recebem dos que já lá prestaram serviço, pelo que é importantíssimo, quer quem está ao serviço quer os antigos Fuzileiros, mantenham uma ligação afetiva positiva com a instituição. As eventuais perceções de injustiças podem comprometer esta cadeia de influência em novos/as candidatos/as.

RA: Para terminarmos, que mensagem gostaria de deixar às gerações mais novas, ou seja, aos jovens portugueses, que estão a pensar ou que gostariam de seguir uma carreira militar?

MT: A minha vivência nos Fuzileiros acrescentou experiências de vida para toda a vida. Que o valor da preservação da nossa, muitas das vezes, está também dependente dos outros e vice-versa. Sempre dei o meu melhor, individualmente, mas num contexto em que o sucesso foi sempre coletivo. Nem sempre me senti reconhecido ou tratado com o cuidado que merecia, mas a avaliação geral é que, coletivamente, somos capazes de coisas grandiosas. Não haverá instituição melhor, para nos dar experiências e capacitação em liderança e em superação pessoal, que a formação e o desempenho operacional em unidades militares, em especial nos Fuzileiros.



Ana Alexandra de Brito
CTEN TSN-COM

Extratos de um louvor público que foi atribuído ao SMOR FZ Manuel Teixeira que levou à atribuição do Prémio Governador da Guiné.

“O MAR FZE, Manuel M. Teixeira tem demonstrado em todas as operações do seu Destacamento, o nº 7, sendo possuidor de invulgares qualidades de valentia, sangue frio e agressividade, tornando-se notado por superiores e camaradas (...) numa recente operação em que na borda de uma pequena clareira as ações da testa foram fortemente emboscadas na borda oposta, a curta distância, durante a reação atirou-se a peito descoberto sobre o IN, liquidando o chefe do grupo nessa impetuosa avançada, as secções, galvanizadas pelo seu exemplo, avançaram em linha sobre o IN, que se pôs em fuga desordenada, arrastando consigo os corpos de mortos e feridos, entretanto produzidos, abandonando, porém, o do chefe com armamento e documentos, através dos quais se recolheram importantes informações”.

CONDECORAÇÕES ATRIBUÍDAS

- Grau de Cavaleiro da Ordem Militar de Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito (a mais alta distinção atribuída nas Forças Armadas Portuguesas por feitos em combate);
- 3 Cruzes de Guerra de 1.ª, de 2.ª e 4.ª classe (as quais contribuíram para a atribuição da condecoração suprema acima referida);
- Medalhas de Comportamento Exemplar de prata e cobre;
- Medalhas das campanhas do Ultramar, designadamente Guiné, 1963 a 1965, 1966 a 1968 e 1972 a 1974; Angola, de 1969 a 1971 e 1975;
- Prémio Governador da Guiné;
- Prémio da Cuca Comando Naval de Angola;
- Cinco louvores individuais e oito coletivos e duas menções de apreço.

Em termos coletivos: atribuídas por serviços relevantes praticados pelo 7º destacamento na Guiné.

- Torre e Espada de Valor, Lealdade e Mérito e;
- Cruz de Guerra de 1.ª Classe.



Homenagem aos Combatentes falecidos no Ultramar na Escola de Fuzileiros.

OS OCEANOS NO FUTURO DE PORTUGAL

PARTE III

Na Parte II deste ensaio foi referido que se iriam abordar as Oportunidades abertas pelos Oceanos para Portugal, a nível económico, em quatro áreas distintas: na Plataforma Continental Alargada & na Observação dos Oceanos, no *Deep Offshore*, na Fachada Atlântica e nas Zonas Costeiras. Essa Parte II englobou a Plataforma Continental Alargada & a Observação dos Oceanos, indo agora ser abordadas as Oportunidades no *Deep Offshore* e na Fachada Atlântica.

O DEEP OFFSHORE - EM BUSCA DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL

A economia mundial vai continuar, durante décadas, a assentar o seu sistema energético nos hidrocarbonetos, com a cada vez maior expressão de explorações no *Deep Offshore* ou a partir de formas não convencionais de hidrocarbonetos como o *shale gas*, o *tight oil* ou as areias betuminosas.

A prospeção de petróleo e gás natural no *Deep Offshore*¹ é uma atividade de importância estratégica para Portugal, já que a taxa de dependência das importações de petróleo e gás natural foi de 100% em 2021², devendo ser proporcionadas as condições mais atrativas possíveis³ aos operadores potencialmente

interessados na prospeção e produção de petróleo e gás natural nas Bacias de Peniche, Alentejo e Sagres.

Mas para que a utilização de combustíveis fósseis seja mais sustentável ambientalmente, terão que se realizar três mudanças radicais (em que Portugal teria vantagem em participar desde cedo) no modo de os usar, ou seja:

- Extraíndo deles combustíveis mais ricos em hidrogénio e materiais mais ricos em carbono;
- Utilizando os hidrocarbonetos na produção de eletricidade sem recorrer à sua queima direta (e.g., através da utilização de células de combustível); e
- Apreendendo a “fechar o ciclo do carbono” gerado pelo seu uso.

A FACHADA ATLÂNTICA - ENERGIA, TRANSPORTES, ENGENHARIAS NAVAL E OCEÂNICA

A Fachada Atlântica portuguesa tem muito potencial, i.e., poderá ser aproveitada para servir de base ou de interface a numerosos negócios e atividades. Analisemos os principais *highlights*.

Portugal como interface energético para a Europa

Na Fachada Atlântica de Portugal poderá ser construída uma plataforma de recepção e refinação de petróleo bruto, bem como de recepção de gás natural liquefeito, sua regaseificação e distribuição no Corredor Energético Norte-Sul, no oeste da Europa, previsto nas Redes Transeuropeias.

Essa plataforma seria abastecida de petróleo bruto e do gás natural vindos do:

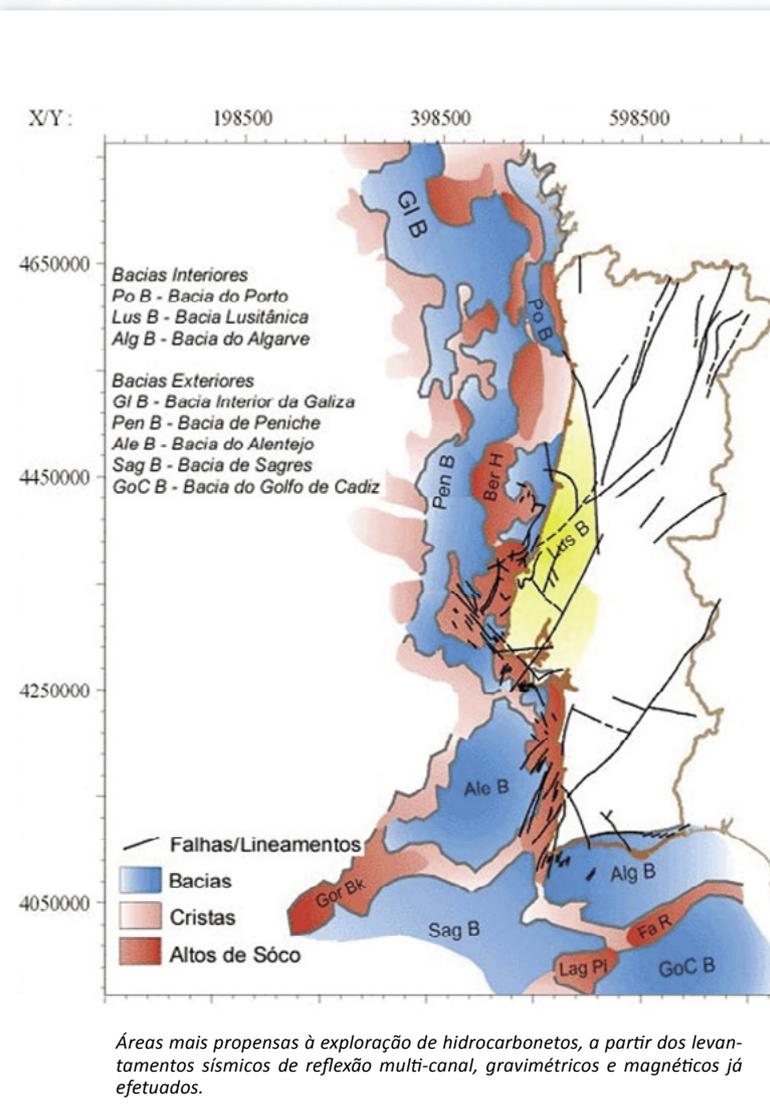
- Atlântico Sul e do Índico Ocidental, com o fulcro nos países da CPLP; e ou
- Atlântico Norte – EUA.

O espaço lusófono está a emergir como uma realidade incontornável na oferta de petróleo e gás natural, a nível global.

O Brasil, Angola, Moçambique, Timor-Leste e, mais recentemente, a Guiné-Bissau, têm sido palco de novas descobertas de jazigos de grande dimensão, quase todos eles situados no *offshore* e, em particular, no *Deep Offshore*.

Uma parte desta nova capacidade irá orientar-se para o abastecimento da Europa (e da Ásia), dada a redução previsível das necessidades de importação dos EUA.

Os EUA, graças a inovações tecnológicas (*horizontal drilling* e *hydraulic fracturing*), estabeleceram uma nova fronteira na utilização de recursos energéticos não convencionais, com o início da exploração em larga escala de *shale gas*, que não só lhes vai permitir ser auto-suficientes nas próximas décadas e menos poluente quanto a combustíveis fósseis, como, também, se vão tornar exportadores.



Portugal como prestador de serviços à exploração de petróleo e gás natural no Atlântico Sul e no Índico Ocidental

Atualmente, é gigantesco o volume de investimento em instalações *offshore* - prospeção e exploração - no Atlântico Sul e Índico, e isso é e vai constituir uma oportunidade de negócio no vastíssimo mercado para serviços de engenharia e serviços de manutenção industrial e reparação e construção naval.

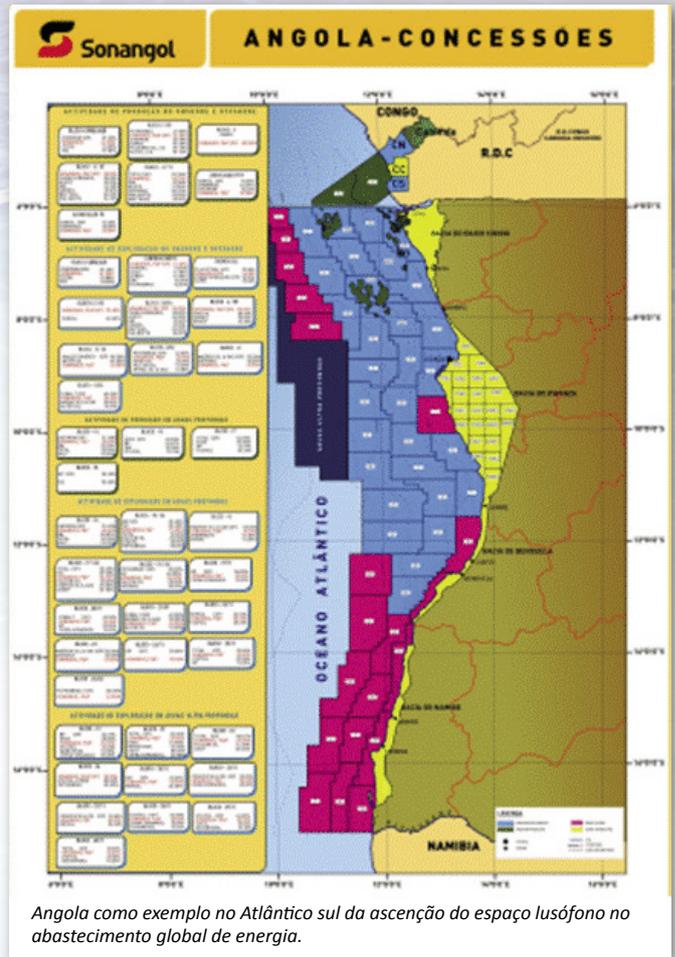
A versão mais abrangente de um *cluster* “Engenharia Naval e Oceânica” em Portugal poderia **INCLUIR** o desenvolvimento de atividades de manutenção de plataformas *offshore* e outros equipamentos ao serviço da exploração petrolífera no Golfo da Guiné / África Ocidental e no Brasil.

Portugal como nó de movimentação de carga e como plataforma industrial global

Haverá que combinar portos e aeroportos – quer no litoral Norte (portos de Leixões e Aveiro e aeroporto do Porto), quer no litoral Sul (portos de Lisboa, Setúbal e Sines e novo aeroporto de Lisboa) como fatores de valorização dos territórios para atividades industriais inseridas em cadeias de valor multinacionais.

O conceito é simples - devem permitir receber materiais e componentes de diversos valores/peso, por via marítima e aérea, e integrá-los em produtos acabados a exportar por via marítima:

- Desenvolvendo o transporte rodo-marítimo (Autoestradas do Mar) - com base nos portos de Leixões ou Aveiro a norte, e Setúbal a sul, associando este a Sines, onde seria acumulada a carga vinda da Ásia e da América Latina, para distribuição no Norte da Europa; e



Angola como exemplo no Atlântico sul da ascensão do espaço lusófono no abastecimento global de energia.

COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS EMISSÕES (CO ₂ / TON) PODER CALORÍFERO (MJ/Kg)	VANTAGENS	INCONVENIENTES	EMPRESAS LÍDER
METANOL (VERDE) 1,39 19,9	Líquido à temperatura ambiente > armazenamento / transporte menos caro Já disponível em 80% dos portos	Menor poder calorífero > maior volume de tanques de armazenamento	Maersk NCL
HIDROGÉNIO 0,00 120,0	Combustão “limpa”	Precisa de tecnologia criogénica > tanques tipo C	Green Artic HyHub, que incorpora a HYON, a Gen2 Energy e a ASCO.
AMONÍACO 0,00 120,0	Existe em abundância / é muito comum. Pode ser obtido recorrendo a electricidade renovável, água e ar. Pode ser usado quer em células de combustível, quer em motores de combustão interna. A sua densidade energética é 10 vezes superior à de uma bateria de lítio. É mais fácil de armazenar e é mais seguro de transportar que o hidrogénio.	Menor poder calorífero > maior volume de tanques de armazenamento Químico tóxico para os seres humanos e a vida aquática / Perigoso para o ambiente em caso de derrames acidentais. Na forma líquida, está a -33°C, logo precisa de tecnologia criogénica > tanques tipo C Ignição a temperaturas elevadas > combustão difícil Densidade superior à dos combustíveis usados atualmente > mais deslocamento / peso nos navios; outra disposição dos tanques Produção ainda cara e longe de ser ecológica.	Japonesas: – JERA, a maior empresa geradora de energia do Japão, incorpora amoníaco nas suas centrais a carvão. – JGC na produção de “amoníaco verde”; e – Guarda Costeira



A plataforma semi-submersível P-55 da Petrobras no Estaleiro do Rio Grande.



Plataforma flutuante Coral Sul LNG, para produção de gás natural liquefeito, localizada na província de Cabo Delgado, Moçambique.

- Ligando os portos de Sines, Setúbal e Lisboa por via ferroviária⁵ à Espanha (e através desta, à Europa); e
- Providenciando combustíveis alternativos aos atuais para apoio aos navios de transporte a longa distância convertidos para a queima de gás natural, hidrogénio, amoníaco ou metanol.

E não poderá ser descurada a concorrência, em especial a movida ao Terminal XXI (carga contentorizada / “transhipment”) do porto de Sines (1,82 milhões de TEU⁶ anuais em 2021, 1,66 milhões em 2022) pelos concorrentes Valência (com 5 milhões de TEU em 2022 e obras de expansão em curso para poder ir até aos 10 milhões) e Algeciras (com 4,2 milhões de TEU em 2022), na Península Ibérica, e TangerMed (já com quatro terminais para os 9 milhões de TEU anuais e ligado à cidade industrial Tanger Tech, um “campus” de 100 empresas chinesas) e El-Hamдания⁷ (até 6,3 milhões de TEU anualmente) no Norte de África.

Em termos de plataforma industrial global, há que “agarrar” a produção dos novos combustíveis em que a indústria naval⁸ está a apostar – o hidrogénio (H₂), o metanol (CH₃OH) e o amoníaco (NH₃). As companhias de transportes marítimos⁹ estão desejosas de alternativas, amigas do ambiente¹⁰, capazes de propulsionarem durante semanas ou meses os seus navios enormes, e ainda sobrar muito espaço de carga a bordo. O hidrogénio tem, neste momento, a liderança, mesmo se se argumentar que o amoníaco também tem hidrogénio.

Estas são tecnologias de ponta em que um país marítimo como Portugal também deverá apostar.



Prof. Dr. José Félix Ribeiro
Eng. José Marques da Gama

Notas

¹ A prospeção no *Deep Offshore* iniciou-se na década de 70 do séc. XX, nas Bacias do Porto e do Algarve, tendo alguns dos furos apresentado muito bons indícios de petróleo. Porém saía mais barato comprar petróleo noutros lados. Nas décadas de 80 e 90 foram levados a cabo mais 5 furos nessa duas Bacias. A partir de 2007 o interesse das firmas de prospeção e exploração cresceu significativamente, com a realização de 175 sondagens no mar, das quais 117 atestavam novamente indícios de petróleo e gás. A continuidade geológica entre o território português e a zona da Nova Escócia, no Canadá (onde existe grande exploração de petróleo), no período Jurássico, por um lado, e a recente confirmação de reservas petrolíferas ao largo da Mauritânia e de Marrocos, bem como o campo de gás natural de Poseidon em Cádiz, Espanha, por outro lado, contribuíram para as expectativas de encontrar petróleo na costa portuguesa.

² Segundo os dados publicados pelo Eurostat e os da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), Portugal registou em 2021 um saldo importador de energia de 5,34 mil milhões de euros, que supera em 83% o registado em 2020, assumindo o valor mais alto dos últimos sete anos, e que tende a aumentar nos anos subseqüentes, como reflexo do agravamento dos preços internacionais dos produtos energéticos.

³ Entre outras coisas, com:

- Campanhas de esclarecimento das populações, visando diminuir ou anular a contestação por parte de autarquias e de associações ambientalistas a essa pesquisa, a par de processos nos tribunais tentando travar os projetos;
- Um “Livro Verde sobre a prospeção, pesquisa, desenvolvimento e produção de hidrocarbonetos em território nacional”, a elaborar pela Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E. (ENSE); e
- Avaliações da Agência Portuguesa do Ambiente (APA), que permitam conciliar o desenvolvimento de futuras atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural, com aspectos socio-ambientais regionais e nacionais.

⁴ Desde o início da Revolução Industrial, ao queimarmos carvão, petróleo e gás natural, aumentamos as concentrações de dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera. Se as plantas terrestres e os oceanos (trocas diretas - dissolução e ventilação para fora - e absorção pelo fitoplâncton e plantas oceânicas) não absorvem todo esse carbono extra na atmosfera, as crescentes concentrações de CO₂ levam ao aquecimento do planeta - mais vapor de água evaporar-se-á na atmosfera, o que amplifica o aquecimento da estufa - dando origem às alterações climáticas.

⁵ Uniformizando as ferrovias, pelo menos as transfronteiriças, pela bitola europeia.

⁶ Acrónimo anglo-saxónico de Twenty-Foot Equivalent Unit, o volume de um contentor normalizado com 20 pés (6,10 m) de comprimento por 8 (2,44 m) de largura e 8 de altura.

⁷ Novo porto a 70 Kms a oeste de Argel, construído por empresas chinesas, o mais ocidental da Rota Marítima da Seda e o segundo maior de África.

⁸ A movimentação de navios é responsável por cerca de 3% das emissões globais de CO₂. Segundo a Agência Internacional de Energia, para se atingir no mar a neutralidade carbónica, 30% dos combustíveis marítimos deverão se à base de hidrogénio.

⁹ “Comunidade” que é uma “máquina” multimilionária à procura de combustíveis mais limpos para “mover” os seus petroleiros, cargueiros e porta-contentores que transportam tanto carga a granel como produtos manufacturados através dos oceanos.

¹⁰ Um dos objetivos da IMO é a redução em 40%, até 2030, das emissões de carbono registadas em 2008 pelos meios de transporte marítimo. A partir de 2024, as companhias de navegação passam a pagar à EU pelas emissões de CO₂, o que irá implicar um aumento dos fretes.

A CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO POR NAVIOS

MEIO SÉCULO DE VIGÊNCIA

PARTE I

A aprovação, a 2 de Novembro de 1973, da *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, usualmente conhecida como MARPOL, foi, sem dúvida, um dos momentos marcantes, na história da Humanidade, para que os processos de edificação e desenvolvimento de instrumentos que visam salvaguardar os bens e valores comuns fossem uma realidade. Meio século depois da sua aprovação, e atentas as fases programáticas que o seu articulado convencional já conheceu, em especial o célebre Protocolo de 1978 que lhe deu o seu designativo de MARPOL 73/78, importa relembrar os pilares essenciais de uma das mais célebres convenções da *International Maritime Organization* (IMO).



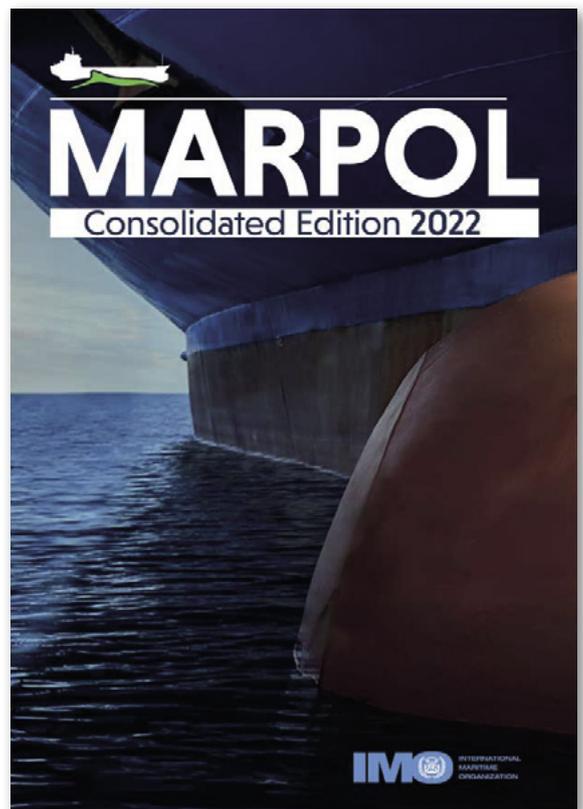
MEDIDAS E PROIBIÇÕES NACIONAIS EM MATÉRIA DE POLUIÇÃO MARÍTIMA

Este artigo centra-se na estruturação das atividades relacionadas com a segurança da navegação e com a protecção e preservação do meio marinho, atendendo a que, num número muito significativo de acidentes marítimos, está em causa a vida humana, o dano em recursos marinhos ou o equilíbrio dos ecossistemas oceânicos, porquanto, nos sucessivos quadros regulatórios que foram sendo construídos, a opção por instituir restrições, interdições e sanções teve um papel fulcral.

Há antecedentes muito relevantes quanto à configuração de medidas e de proibições para com acções de cariz poluente dos mares, sendo que Portugal, fundamentalmente desde 1839¹, foi de alguma forma pioneiro na construção de mecanismos legislativos neste âmbito². Em termos de configuração da proibição do acto poluente, e de forma mais expressiva em termos de poluição de rios, portos e enseadas, foi, contudo, com o artigo 117.º do Decreto de 1 de Dezembro de 1892 que se configurou a interdição de descargas estipulando-se que estaria sujeita a uma contravenção “(...) quanto a lastro, punida com a multa de 1000 reis por cada tonelada de arqueação, líquida, do navio, e com o dobro em caso de reincidência”.³

A assunção de medidas neste âmbito teve continuidade em vários diplomas das primeiras décadas do Século XX, designadamente, entre outros, com o Decreto n.º 5703, de 21 de Maio de 1919⁴, com o Decreto n.º 9704 de 21 de Maio de 1924⁵, e o Decreto n.º 14354 de 29 de Setembro de 1927, estabelecendo-se, no artigo 1.º deste diploma, o princípio da proibição de derrame de óleos, gasolina, petróleo, nafta e outros resíduos dentro das águas sob jurisdição nacional.

Sem prejuízo de algumas medidas entretanto tomadas a nível nacional no sentido de reforçar o exercício da Autoridade Marítima⁶ perante ocorrências de poluição, e a nível internacional⁷, foi, contudo, no seguimento da publicação do Decreto-Lei n.º 39193, a 2 de Maio de 1953 - o qual aprovou para ratificação o Regulamento n.º 2 da Organização Mundial de Saúde⁸ Regulamento Sanitário Internacional, e na assunção que as tipologias danosas poluentes eram, também, uma questão de saúde pública -, que se estatuiu, no seu artigo 29.º, a competência da autoridade de sanitária para “(...) tomar todas as medidas práticas para impedir um navio de derramar, para as águas dum porto, rio ou canal, as águas e substâncias residuais susceptíveis de as poluir”, sendo ainda útil atentar no estabelecido nos artigos 1.º e 32.º do Regulamento.



MEDIDAS E CONVENÇÕES INTERNACIONAIS EM MATÉRIA DE POLUIÇÃO MARÍTIMA

Já depois de constituídas as Nações Unidas, a questão dos oceanos e sua protecção entrou, em definitivo, no quadro das preocupações internacionais dos Estados e na agenda das organizações internacionais, designadamente do próprio Conselho Económico e Social, sendo que a problemática da poluição marítima foi analisada na Organização Consultiva Marítima Internacional (IMCO)⁹, a qual viria a ser a génese institucional da IMO.

Assim, e com base numa primeira iniciativa programática e legislativa do Governo do Reino Unido, foi adoptada a *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil (OILPOL Convention)*, de 1954 - posteriormente sujeita a alterações em 1962, 1969 e em 1971 -, tendo sido este o momento em que a matéria da poluição marítima conheceu a sua primeira grande formalização em termos de articulado convencional¹⁰, não obstante as suas preocupações conceptuais e jurídicas fossem direccionadas para os derrames de hidrocarbonetos, assumindo-se como um instrumento internacional de grande relevância quanto à limitação e controlo de descargas poluentes com origem em navios¹¹. Portugal aprovou, para adesão, a OILPOL 1954, pelo Decreto-Lei nº 46186, de 11 de Fevereiro de 1965, integrando, já, as modificações introduzidas a 13 de Abril de 1962.

Em 1973, a *OILPOL Convention* perderia a sua autonomia, tendo-se alargado o seu âmbito normativo, integrando-se, materialmente, na *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, como antes referimos conhecida como *MARPOL Convention*. Ainda antes da data de assinatura desta Convenção, e em matérias directamente relacionadas com os derrames poluentes e o quadro de responsabilidade de proprietários e armadores, e sua limitação jurídica, também com origem em trabalhos da IMO¹², foram sucessivamente adoptadas a *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC Convention)*, de 1969, a *International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (INTERVENTION Convention)*, também de 1969, a *International Convention on the Establishment of an International Fund Compensation for Oil Pollution Damage (FUND Convention)*, de 1971, e a *Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter (LDC Convention)*, de 1972¹³.

Já em 1982, com a aprovação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay, se definiu, no nº4, do seu artigo 4.º, poluição do meio marinho como a “*introdução pelo homem, directa ou indirectamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir a provocar efeitos nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às actividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização e deterioração dos locais de recreio*”, sendo absolutamente fulcral, para a boa compreensão dos grandes princípios definidores em matéria de protecção do meio marinho, atentar em toda a Parte XII da Convenção¹⁴, também já designada como a *Constituição do Direito internacional do ambiente marinho*.



Dr. Luís da Costa Diogo
Diretor Jurídico da DGAM

Dra. Inês Sofia Alves
Química, e Cientista Forense



Notas

¹ Veja-se o Regulamento para a Polícia dos Portos - conhecido como o primeiro Regulamento Geral das Capitánias do ordenamento nacional - aprovado pelo Decreto de 30 de Agosto de 1839, sendo útil atentar no seu artigo 47.º do Capítulo I, e nos artigos 16.º, 17.º e 18.º, todos do seu Capítulo III, no qual estavam elencadas as obrigações dos mestres dos navios. Tem interesse, também, em termos de informação complementar, consultar o Regulamento para o Serviço dos Pilotos Práticos da Barra de Lisboa, aprovado pelo Decreto de 28 de Agosto do mesmo ano.

² Ver desenvolvimentos aduzidos no Manual de Direito Internacional - TOMO II, Petrony, 2022, Luís da Costa Diogo e Rui Januário.

³ Sento útil atentar no regime estabelecido nos artigos 35.º, 39.º, 200.º e 223.º do diploma.

⁴ Cujo artigo 28.º regulou medidas tendentes a evitar a poluição das águas dos rios, portos, praias, mares e terrenos da jurisdição marítima, em consequência de lançamento de entulhos, lixo ou quaisquer tipos de despejos poluentes.

⁵ Cujo artigo 75.º define a competência dos Capitães de Portos para não consentir o lançamento de despejos de óleos em áreas de portos, praias e demais espaços jurisdicionais.

⁶ Consultar listagem de legislação de especialidade incluída no Manual de Direito Internacional - TOMO II, acima referido.

⁷ As acções tomadas para discutir esta matéria da poluição marítima na Sociedade das Nações, designadamente através de propostas com iniciativa nos Governos do Reino Unido e de França, com fundamento na necessidade de estudar os impactos face às mudanças tecnológicas ocorridas com a progressiva introdução dos motores nos navios e consequente utilização de hidrocarbonetos na navegação, bem como do uso de óleos lubrificantes, em quantidades susceptíveis de criar fortes danos no meio marinho.

⁸ Aprovado pela 4ª Assembleia Mundial de Saúde, e assinado em Genebra em 25 de Maio de 1951.

⁹ Foi já no pós-Grande Guerra, na Conferência de Genebra de 1948, que foi formalmente adoptada a *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*, tendo o seu nome, em 1982, mudado para IMO, a sua designação actual.

¹⁰ O próprio preâmbulo da MARPOL Convention expressa isso mesmo ao referir-se à OILPOL como “(...) o primeiro instrumento multilateral concluído com o principal objectivo de protecção do ambiente, e apreciando o significativo contributo que esta Convenção tem dado para a preservação do ambiente contra a poluição dos mares e nas costas”.

¹¹ Entre outras medidas, o Livro de Registo de óleos teve uma importância nuclear em termos dos processos de controlo.

¹² Sublinha-se que, no ano seguinte, em 1974, seria adoptada a *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention)*, a qual, juntamente com a MARPOL, pode ser considerada como o outro grande marco convencional estruturante em termos de convenções relacionadas com as matérias da segurança marítima e protecção do meio marinho.

¹³ E o seu 1996 *London Protocol*.

¹⁴ Ver desenvolvimentos no referido Manual de Direito Internacional - TOMO II, e em Lynce de Faria, “O (novo) Direito da Segurança Marítima”, Almedina, 2022.

CALM LEOTTE DO REGO (1867-1923)

UM COMANDANTE NAVAL CARISMÁTICO

COMBATE À IRRELEVÂNCIA ESTRATÉGICA

Entre o início do século XIX e meados do século XX, Portugal é confrontado com uma perda de influência e poder, significativa, no Sistema Internacional¹. Uma das saídas para este declínio e, em consequência, influência nas relações internacionais, é a afirmação de uma astuta política diplomática, que tem um dos seus veios mais salientes na aliança com o poder marítimo que domina os oceanos.

Outra das vertentes estratégicas explorada pelo Estado português, até ao último quartel do século XX, é a procura de profundidade estratégica numa rede de espaços ultramarinos que se estruturavam num império descontínuo territorialmente. Tendo como referência basilar uma ação decisiva nas navegações oceânicas nos séculos XV e XVI, a comunidade portuguesa, desde meados do século XIX, tudo faz para resgatar um “tempo” áureo, cuja memória fora passando de geração em geração. A mudança de regime, da Monarquia para a República, em 1910, poderá ser interpretada nesse sentido, pois ressaltam, entre os republicanos, os projetos de “regeneração” e “progresso”, que transitavam desde o século XIX – que adquiriram grande vigor com o Ultimato (1890) – os quais contemplavam o reforço da dimensão marítima de Portugal e a modernização da Marinha de Guerra.

Durante a Primeira República (1910-1926) vão distinguir-se pelo seu protagonismo, num clima de forte instabilidade política e militar, alguns chefes políticos e militares. Jayme Daniel Leotte do Rego, cujo centenário do seu desaparecimento teve lugar no passado mês de julho, é uma dessas personalidades. Líder militar carismático, Comandante Naval destemido, terá, durante a Primeira República, um papel central em três momentos decisivos: 1) na revolta de 14 de maio de 1915; 2) no comando das forças navais que efetuaram o apresamento dos navios mercantes alemães e austro-húngaros nos portos nacionais em 1916; e 3) no aprontamento da Marinha e na estratégia de defesa dos portos e das áreas marítimas sob soberania portuguesa, durante a intervenção portuguesa na Grande Guerra (1916-1918).

REVOLTA DE MAIO DE 1915

A revolta de 14 de maio de 1915 – a mais sangrenta² da Primeira República – foi motivada pela posição de Portugal face à guerra. A Marinha teve nela uma ação decisiva; após a revolta, Leotte do Rego concentrou, como comandante operacional, um amplo poder na Divisão Naval de Defesa e Instrução, mas não reivindicou qualquer cargo político.

Se era com Afonso Costa “que todos queriam falar”³, relativamente ao rumo do país, quem tinha, na realidade, o poder de manter ou alterar o governo era Leotte do Rego. Personalidade multifacetada⁴, enigmática e controversa, líder aclamado pela maior parte dos militares do escalão mais baixo e intermédio da Marinha (Praças e Sargentos), importa questionar quem era este oficial de Marinha. Maurício de Oliveira, que no centenário do seu nascimento (1967), lhe dedica uma biografia, traça o seu perfil do seguinte modo:

“Oficial ilustre da Armada, combatente das campanhas de Moçambique, governador ultramarino, parlamentar fogaoso,



chefe militar austero, comandante das forças navais na primeira Grande Guerra e, a par de tudo isso, homem honrado e cidadão possuidor de uma alma generosa e das mais belas virtudes cívicas.”⁵

É evidente que se trata de uma descrição apologética, em que sobressai a vocação de chefe, de líder, de guerreiro destemido, que Leotte do Rego deu provas em mais do que uma ocasião, quer em tempo de paz, quer durante a Grande Guerra.

PERCURSO PROFISSIONAL – OFICIAL SUBALTERNO

Jayme Daniel Leotte do Rego nasceu a 1 de dezembro de 1867, na cidade de Lagos. Filho de António Silvestre do Rego, bacharel em Direito, e de Júlia Leotte⁶, que tinha ascendência nobre e inglesa, o jovem Leotte do Rego efetuou o curso na Escola Naval em 1885-1887. Esses anos são marcantes, na medida em nos anos em que os Estados-Ímpérios europeus estabelecem os termos da repartição de África (Conferência de Berlim em 1884-1885) e lançam-se na exploração deste

continente. Foi promovido a GMAR em 1888, embarcando em seguida na corveta *Mindelo* com destino a Moçambique. No Índico, passa a servir na Esquadilha de Lanchas-canhoneiras do Zambeze. O governador da Zambézia era, então, o Comandante João de Azevedo Coutinho, com quem estabelecerá uma longa amizade.

Leotte do Rego participa nas *Campanhas de Pacificação* em Moçambique. Tem o seu batismo de fogo nas operações do Pungué, entre abril e julho de 1888. Como 2TEN comanda o vapor *Auxiliar* (1890), que se encontrava integrado na Divisão Naval da África Oriental. Nessas funções é louvado pelos *“relevantes serviços prestados no rio Macuze combatendo os revoltados de Manganja e impedindo que estes fossem atacar povoações do distrito de Quelimane.”*⁷

Igualmente, em Moçambique (1891), Leotte do Rego foi secretário particular do comissário régio António Ennes. Nomeado imediato da canhoneira *Mandovi*, integra as forças desembarcadas em *Sarja* e *Angoche*. Comandou, ainda, a canhoneira *Bengo*, quando o governador-geral de Moçambique era João de Azevedo Coutinho.

Promovido a 1TEN em 1894, Leotte do Rego regressa a Lisboa, para ser nomeado imediato da canhoneira *Açor*, que se encontrava nos Açores. Foi em seguida condecorado com o colar de Grande-Oficial da Ordem da Torre e Espada e a medalha de ouro de Serviços do Ultramar. Casou com Amélia da Costa Trancoso, de quem teve cinco filhos. O padrinho de casamento foi João de Azevedo Coutinho.

Em 1895, é nomeado Ajudante de Ordens do ministro da Marinha, Jacinto Cândido, que vê aprovado um plano de compra e a construção de uma esquadra de cruzadores⁸. Nessas funções, ganhará certamente Jayme Leotte do Rego uma outra percepção da Marinha, numa época de modernização da esquadra portuguesa.

Em seguida vai prestar serviço na Divisão Naval do Atlântico Sul, tendo navegado para a Índia por Moçambique, onde participa em operações militares para deter a rebelião dos régulos de Angoche.

Como se atesta pelo seus cargos e comandos, Leotte do Rego teve uma carreira diversificada, onde pontificam as elevadas

funções militares e políticas. No entanto, este Oficial de Marinha participou igualmente em importantes campanhas científicas, onde levou a cabo trabalhos hidrográficos de relevo no rio Zambeze, em Moçambique, daí resultando um *Guia de Navegação* (1904) em forma de uma monografia sobre aquele território no Índico, contendo estudos sobre a população, o solo, as rotas, bem como a respetiva cartografia⁹.

PERCURSO POLITICO-MILITAR - OF. SUPERIOR

Leotte do Rego foi promovido a CTEN quando ocupava o cargo de instrutor da Escola Naval, em 1906. Será, precisamente, a partir desse ano que efetua a sua incursão na política, filiando-se no Partido Regenerador-Liberal, fundado por João Franco. Foi deputado por Moçambique nas Cortes, na legislatura de 1906-1907.

Na sessão de 21 de fevereiro de 1907 criticou a excessiva centralização administrativa das colónias, propondo o reforço da Marinha, enquanto enaltecia os heróis “africanistas” das campanhas de ocupação do território de Moçambique: Mouzinho de Albuquerque, Freire de Andrade, António Ennes, Aires Ornelas e João de Azevedo Coutinho.

Outro dos seus combates políticos é a organização da Marinha de Guerra. Escreve em jornais e intervém em palestras, defendendo de forma acérrima, o “ressurgimento” do poder naval português. Numa conferência proferida em Coimbra, a 19 de abril de 1910, salientava que o *“mar é cada vez mais, a vida dos povos e é também a ruína dos que o esquecem.”* E apelava: *“tenhamos, pois, uma marinha digna d’esse nome; modesta embora, mas suficientemente forte para ser ativa [...]”*¹⁰

Governador de São Tomé e Príncipe entre junho e agosto de 1910, adere de imediato à República, após a revolução de 5 de outubro desse ano, o que não foi bem aceite, tanto por monárquicos como por republicanos. Voltou a ocupar o cargo de governador de São Tomé e Príncipe em 1911, durante seis meses (14 de junho a 24 de dezembro).

Iniciou-se na Maçonaria a 16 de abril de 1912¹¹, na Loja Elias Garcia, com o nome de “Pero de Alenquer”.



Duelo à espada entre o então Comandante Leotte do Rego e o Comandante Nunes Ribeiro, em Lisboa, mais exatamente na Azinhaga da Ameixoeira (1914).



Navio Cruzador Vasco da Gama.



Cerimónias funebres do Almirante Leotte do Rego.

À semelhança de outros oficiais da Marinha, para Leotte do Rego o mais importante não era o tipo de regime, mas as condições necessárias para que a Marinha se modernizasse e Portugal voltasse a alcançar uma posição de relevo no mar. Essa militância, em prol da modernização naval, vai motivar discussões acaloradas com outros oficiais de Marinha no Parlamento, em artigos de jornais, e um duelo, travado com sabres, a 1 de maio de 1914, na estrada da Ameixoeira, em Lisboa, com o Comandante Nunes Ribeiro¹².

Promovido a CFR em 23 de março de 1915, Leotte do Rego foi eleito deputado ao Congresso da República a partir de junho desse ano. Interrompeu o mandato em finais de 1917, retomando em 1919, e em 1922 por Angola.

OUTRAS AÇÕES

Forte defensor da entrada de Portugal na Grande Guerra, Leotte do Rego é um dos chefes militares mais ativos nos anos de 1915-1917, pela forma aguerrida como defende a política intervencionista.

É promovido a CMG a 29 de outubro de 1917. Aproximadamente dois meses mais tarde, entre 5 e 7 de dezembro, tenta resistir a uma revolta comandada por Sidónio Pais, mas acaba por se retirar para o navio inglês *Woodnut*, que se encontrava no rio Tejo.

Considerado desertor, é abatido aos efetivos da Armada, fixando residência em Paris. Com necessidade de subsistência financeira, tornou-se agente de vendas de uma firma e contra-mestre de uma fábrica.

Ao regressar a Lisboa no início do ano de 1919, afasta-se do Partido Democrático e solicita a sua demissão da Marinha, mas não é aceite. É promovido por distinção a CALM a 27 de novembro de 1919.

Oficial da Marinha muito condecorado, era Cavaleiro e Comendador da Ordem Militar da Torre e Espada; fora-lhe também atribuída a Grã-Cruz da Ordem Militar pela Coroa da Bélgica, a Ordem do Banho pela Inglaterra e as insígnias da Cruz de Oficial da Legião de Honra de França

Jayme Daniel Leotte do Rego faleceu de ataque cardíaco em Lisboa a 26 de julho de 1923, com apenas 56 anos. Até ao fim da sua vida, não aceitou nem reivindicou qualquer nomeação ministerial ou cargo político. Defenderá a coesão nacional, o apaziguamento do combate entre facções e grupos políticos e a urgente modernização da Marinha.

A sua dedicação é, podemos dizer, por inteiro à Marinha. A forte liderança que impôs no comando das forças navais ganhou, aliás, bastantes adeptos entre as Praças da Marinha, o que explica, em grande medida, que no seu funeral tenham acorrido, fardados, grande número de marinheiros, que transportaram aos ombros o féretro¹³.



Baptista Valentim
CFR TSN-HIS

Notas

¹ Desde o século XVI que cada ciclo de cem anos, aproximadamente, era dominado por um país - a potência - que controlava os oceanos e definia os termos da governança mundial, assente num conjunto de acordos e instituições mundiais. Essa estrutura de poder era, regra geral, entendida como Sistema Internacional.

² 200 mortes.

³ MENESES, F.R de, (2015), A Grande Guerra de Afonso Costa, Lisboa, D. Quixote, p.114.

⁴ MARQUES, A.H. de (Coordenador), (2001), Parlamentares e Ministros da 1ª República (1910-1926), Lisboa: Assembleia da República, pp 365-3661; do Contra-almirante PINTO, L. (2004). "Leotte do Rego. Da Monarquia à República, sempre com a Marinha" in Revista da Armada, setembro/outubro, pp. 17-21; de Rui Ramos (2006), "Rego, Jaime Daniel Leote do (1867-1923)" in Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910 Vol. III(N-Z). Maria Filomena Mónica (Coordenação), Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais/Assembleia da República pp. 427-428; o artigo de síntese da Revista da Armada, da autoria e ultimamente a síntese biográfica de VENTURA, A. (2013), "Leote do Rego" in A Marinha de Guerra Portuguesa e a Maçonaria, Lisboa: Nova Vega, pp. 142-144, como membro do Grande Oriente Lusitano.

⁵ OLIVEIRA, Maurício de, (1967). Leotte do Rego, p.7.

⁶ Para o percurso biográfico de Leote do Rego veja-se Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Documentação Avulsa: Caixa 770 (1890-1910) e Caixa 1419 A (1911-1927); Livros Mestres de Oficiais de Marinha C/fl.99; D/fl. 87; E/fl.102/140/160/187; F/fl.28/113/122 G/fl.15; H/fl.114, I/fl.177.

⁷ Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Livro Mestre de Oficiais de Marinha C/fl.99.

⁸ No período que se segue ao Ultimato de 1890.

⁹ Veja-se NEMÉSIO V. (1961). "A Velha Escola do Mar", in Anais do Clube Militar Naval, março, pp. 69-81.

¹⁰ REGO, L. do (1910). Situação Presente de Portugal como Potência Marítima. Conferência realizada no Instituto de Coimbra na noite de 19 de abril de 1910. Coimbra: Imprensa da Universidade, p. 35.

¹¹ VENTURA, A. (2013). A Marinha de Guerra e a Maçonaria, Lisboa: Nova Vega, p.143.

¹² O jornalista Artur Portela veio a deixar registo deste duelo: Diário de Lisboa, 24 de julho de 1945. Os dois oficiais ultrapassaram as divergências e estabeleceram uma relação pessoal harmoniosa.

¹³ OLIVEIRA, Maurício de, (1967). Leotte do Rego – uma vida ao serviço da Pátria e da Marinha, Lisboa: Editora Marítimo Colonial, estampa XXXV.

GUERRA NO PACÍFICO

OPERAÇÃO I-GO

Na sequência da estratégia acordada na conferência de Casablanca, realizada em janeiro de 1943, o Estado Maior Conjunto americano (Joint Chiefs of Staff) definiu, na reunião de 28 de março, os objetivos para os próximos meses.

ATAQUES E CONTRA-ATAQUES

Pela primeira vez, desde julho do ano anterior, era possível efetuar planos concretos com objetivos, forças e datas de início das operações. A diretiva que resultou da reunião deu urgência e um novo fôlego ao planeamento de novas operações no Pacífico. As 2ª e 3ª fase da Operação Cartwheel (neutralização de Rabaul) estava a ser preparada e seria iniciada em breve.

Enquanto isso, os japoneses não estavam inativos. Determinados a defender Rabaul, não pouparam esforços para fortalecer as suas bases nas Ilhas Salomão e na Nova Guiné. Ainda que não conseguissem parar a investida Aliada, estavam decididos a dificultar o seu avanço, tornando-o num processo penoso e demorado. Assim, procuravam reforçar as suas posições, na área ameaçada, através da mobilização de todos os recursos disponíveis. O projeto que congeminavam visava destruir o poder aéreo Aliado e cortar as suas linhas de comunicação.

Quando recebeu instruções de Tóquio, Yamamoto, o Comandante da esquadra Japonesa, gizou um plano que designou por operação I-GO. Esta operação seria dividida em duas partes: a primeira, de 5 a 10 de abril, nas Ilhas Salomão; e a segunda, de 11 a 20 de abril, na Nova Guiné. Para o efeito, Yamamoto transferiu cerca de 150 aviões baseados em porta-aviões da 3ª Esquadra para aeródromos perto da zona de operações e, a 3 de abril, ele próprio viajou para Rabaul com o intuito de comandar pessoalmente a operação.

Depois de um preliminar e pouco eficaz ataque contra as bases americanas nas ilhas Russell, a 1 de abril, Yamamoto deu início à operação I-GO, lançando um ataque a Guadalcanal no dia 7. O alvo era particularmente interessante, uma vez que, nas proximidades, havia cerca de uma dúzia navios de guerra, 14 navios de apoio logístico e cerca de 40 embarcações menores. Em terra havia também uma grande quantidade de suprimentos preposicionados para a eminente operação de invasão na Nova Georgia. Com 224 aeronaves atribuídas a esta missão – o ataque de maior envergadura desde Pearl Harbor – Yamamoto esperava obter resultados que, de algum modo, pudessem elevar o moral das tropas e, quem sabe, parar ou mesmo inverter a dinâmica vitoriosa do inimigo.

No final da missão de dia 7, os relatos dos pilotos davam conta de grandes danos infligidos ao inimigo, o que justificava o entusiasmo e a esperança de Yamamoto numa vitória retumbante. Contudo, estes relatos estavam longe da realidade. Os Aliados, alertados por vigias costeiros, enviaram 76 caças a partir de Henderson Field, e abateram 21 aviões Japoneses à custa de 7 Americanos. Na realidade, os Japoneses apenas atacaram e afundaram algumas embarcações.

A MORTE DO ALM YAMAMOTO

A 11 de abril, Yamamoto voltou a sua atenção para a Nova Guiné, para a segunda fase da Operação I-GO, realizando um ataque com 71 caças e 216 bombardeiros contra a navegação



Última imagem do Almirante Yamamoto em vida, saudando os pilotos em Rabaul, feita horas antes de sua morte.

aliada em Oro Bay, a sul de Buna. No dia seguinte, enviou 124 caças e 43 bombardeiros para um ataque a Port Moresby, e, no dia 14, desferiu o último golpe da operação, atacando a navegação Aliada em Milne Bay. Com base nos relatos que empolavam, mais uma vez, os danos causados nas forças Aliadas, Yamamoto deu por terminada a operação, que considerou um grande sucesso, e enviou de volta para Truk as aeronaves da 3ª Esquadra.

Os relatos dos danos infligidos aos Aliados foram, contudo, uma ilusão. Yamamoto não terá chegado a conhecer a amarga realidade dos factos, uma vez que a sua morte ocorreu dias depois, a 18 de abril, quando o avião em que viajava para uma inspeção à frente de combate, foi abatido ao iniciar a aproximação ao aeródromo de Buin. Os criptoanalistas Americanos descodificaram as mensagens com os detalhes da viagem. Após consultar Washington, o ALM Nimitz ordenou o ataque que aniquilou o homem que tinha planeado e decidido o infame bombardeamento de Pearl Harbor e o principal responsável pela estratégia Japonesa no Pacífico.

As forças do GEN MacArthur tomaram Woodlark e as ilhas de Kiriwina, sem oposição, cerca de três semanas depois, entre 23 e 25 de junho, e ocuparam as praias da baía de Nassau, a cerca de 10 milhas a sul de Salamalua, no último dia do mês. Em simultâneo, o ALM Halsey efetuava um assalto anfíbio em Rendova, na Nova Georgia. Cartwheel estava, agora, em velocidade de cruzeiro e assim continuaria até à conquista das ilhas Admiralty, a norte da Nova Guiné, em fevereiro de 1944.



DO SEABED AO ESPAÇO

PARTE I O ESPAÇO

Este artigo enquadra-se num conjunto mais completo subordinado ao tema “do Seabed ao Espaço”, domínios onde a Marinha, direta ou indiretamente, atua operacionalmente.

A vigilância do espaço marítimo sob jurisdição nacional, o conhecimento situacional das áreas de interesse nacional, o apoio às operações militares (comunicações, imagem, navegação e posicionamento), a robotização das operações, a monitorização de infraestruturas críticas, o incremento do conhecimento científico e a resposta integrada a emergências complexas são algumas das dificuldades na utilização do espaço, o novo domínio de operações militares que a Marinha pretende integrar e desenvolver.

O ESPAÇO CIRCUNDANTE

A vertente da tecnologia espacial mais utilizada nas nossas operações quotidianas corresponde ao uso de sensores, instalados a bordo de satélites artificiais a orbitar em torno da Terra, para obtenção de imagens da superfície terrestre, recolha de informação no espectro eletromagnético, monitorização ambiental, posicionamento e localização de meios, navegação terrestre, referência de tempo e Comunicações Satélite (SATCOM).

Mas do espaço, não nos chega apenas luz, calor e informação. Campos magnéticos, radiação e matéria, libertados e projetados pelo Sol, podem interagir com a atmosfera da Terra, e com o seu campo magnético circundante, com intensidade suficiente para ameaçar a operacionalidade de qualquer plataforma espacial, inibir os sistemas de comunicações satélite e colocar em risco a operacionalidade, nomeadamente de infraestruturas de produção e transporte de energia à superfície da Terra. Acresce a este risco, a queda crescente de lixo espacial, que, em conjunto com a entrada de meteoritos, compromete a segurança da população e a integridade das infraestruturas que a suportam.

NOVO DOMÍNIO OPERACIONAL

A crescente utilização de meios militares e civis, posicionados neste espaço circundante da Terra, as crescentes ameaças que podem penetrar esta fronteira e colocar em risco a segurança de todos nós, levou a NATO a reconhecer o espaço como um novo domínio operacional, tal como o é o mar, a terra, o ar e o ciberespaço. Também a União Europeia reconheceu que não pode estar dependente de outras nações ou entidades privadas para garantir o bem-estar da sua sociedade e economia, bem como a sua segurança e defesa. Em 2022, a UE identificou o espaço

como um domínio estratégico, na sua Bússola Estratégica, tendo lançado o programa de “Conectividade Segura” baseado numa nova constelação satélite, o IRIS2¹.

A nível nacional, não existe ainda uma capacidade efetiva e autónoma para utilizar o espaço como domínio de apoio à segurança nacional, pelo que continuamos a ter de apostar em parcerias e acordos bilaterais, à semelhança de outros países europeus, para obter dados de Observação da Terra, para efeitos de previsão meteorológica, planeamento do território, vigilância de riscos naturais (ex. fogos florestais, inundações e seca extrema), bem como para o apoio e planeamento de missões militares, em território fora de área (Forças Nacionais Destacadas).

Portugal é “Mar”, com um imenso território para explorar e proteger, onde o recurso a tecnologias assentes no Espaço é determinante. Para a robotização das nossas capacidades em operações “além da linha de vista e de comunicações”, ao nível de vigilância operacional, apoio ao desenvolvimento científico e atuação na segurança marítima, através da utilização de Sistemas Autónomos a operar em ambientes de subsuperfície, superfície e aéreo, a utilização de SATCOM fiável, estável e seguro é atualmente o maior desafio. Acresce a necessidade crescente de transmissão, em tempo real, de grande quantidade de dados resultantes dos novos e futuros sensores utilizados nas nossas tarefas quotidianas.

CAPACIDADE ESPACIAL - RECURSOS

Perante tudo isto, e atento a este domínio específico do espaço, necessitamos de recursos, ainda insuficientes, que se constituem determinantes para criarmos uma identidade nacional, em torno do Espaço:

- Pessoas, em quantidade e com formação específica,
- Materiais, que permitam o acesso a tecnologias do Espaço, apostando na indústria nacional, que pode desempenhar

um papel relevante quando apoiada pela Defesa no correto levantamento de requisitos operacionais,

- Financeiros, no apoio a projetos de desenvolvimento e capacitação tecnológica,
- Tempo, otimizando o disponível para a edificação de capacidades, explorando as novas tecnologias da “indústria 4.0” e,
- Conhecimento, com a agregação, em território nacional, de centros internacionais neste domínio de conhecimento, bem como apostarmos na representação nacional em centros de excelência lá fora.

Por isso, a criação de uma estrutura centralizada para a gestão, Comando e Controlo e operação de capacidades espaciais, no EMGFA, com o apoio e que aglutine também as necessidades dos Ramos e que trabalhe em articulação com o Ministério da Defesa Nacional, a PT Space², a indústria e a academia nacional, será algo que se afigura como motor e rentabilize os recursos existentes e seja potenciador do desenvolvimento de uma efetiva capacidade nacional em torno do Espaço.

AUTONOMIA NACIONAL

A Estratégia da Defesa para o Espaço pressupõe um desenvolvimento e uma implementação gradual de capacidades, que tendencialmente promovam uma autonomia nacional na exploração do Espaço. Para tal, temos que nos posicionar na primeira fila, juntamente com a nossa indústria, academia e instituições estatais com responsabilidades neste domínio de conhecimento, tecnologia e operações, para observar e aprender como os outros fazem e para importar soluções que otimizem os recursos nacionais existentes.

A nível da formação dos militares da Marinha, não existe ainda uma linha de ação que preveja a concretização deste desafio a curto prazo. O Estabelecimento de parcerias com os outros Ramos, numa perspetiva sinérgica de economia de esforço e, sinalizar, acompanhar e participar em Centros internacionais, quer NATO (como o NATO *Space Centre of Excellence*), quer UE, poderá ser benéfico para a Defesa como um todo. Acresce ainda que a colocação, em território nacional, de infraestruturas internacionais ligadas ao domínio do espaço constituir-se-á como oportunidades que a Marinha desenvolverá, promoverá e apoiará incondicionalmente.

Portugal começa a dispor de alguns meios espaciais, como os dois satélites de Observação Terrestre do consórcio GeoSAT³. A Marinha acompanha e promoverá, sempre, com interesse, este tipo de desenvolvimentos, pois entende-se que existe capacidade de inovação e empreendedorismo para alcançar este desiderato estratégico a nível nacional. É exemplo a excelência das condições existentes na estação da EUTELSAT na ilha da Madeira, a qual foi totalmente desenhada por dois engenheiros portugueses, suplantando os mais exigentes requisitos operacionais e técnicos definidos pela União Europeia, para edificação da estação EGNOS⁴.

Num outro campo, entendemos que a participação nacional nos projetos PESCO⁵ representará não só um alinhamento com as estratégias espaciais dos países europeus, como também será uma oportunidade para a partilha de conhecimento e para um articulado envolvimento nacional entre a Defesa, a Indústria e a Academia. Será realmente pertinente alargar o espectro de participação e dar a conhecer ao tecido empresarial português, procurando formas de cooperação e criação de sinergias com empresas civis e universidades, para projetos de investigação e obtenção de conhecimento, tendo como referência outros modelos que tem mostrado resultados, com evidências no forte

envolvimento nos programas espaciais europeus. Na Marinha, essa vertente é estimulada através da Divisão de Inovação do Estado-Maior da Armada e do Instituto Hidrográfico.

COLMATAR VULNERABILIDADES

Para concluir, podemos constatar que temos limitado o uso do Espaço apenas às nossas necessidades quotidianas, descurando o potencial no âmbito da Defesa. Imaginemos que esse figurino se altera e somos confrontados com situações como a que ocorre atualmente a menos de 4.000 km de Portugal continental, a poucas horas de distância utilizando determinados meios bélicos. Seremos nós suficientemente resilientes para garantir os meios que suportam as nossas tarefas quotidianas e as operações militares que nos estão confiadas, sem depender de terceiros? E se de um momento para o outro o sinal GPS ficar indisponível em território nacional?

Para acelerarmos o desenvolvimento deste tipo de capacidades a nível nacional, poderá fazer sentido a existência de um polo tecnológico onde se agreguem empresas que desenvolvam tecnologia, produtos e serviços neste domínio, se agrupem e implantem infraestruturas que tragam conhecimento, onde se respire “ESPAÇO”, para aumentar a nossa sensibilidade e identidade para este domínio. A introdução de tecnologias associadas à indústria 4.0 poderá ser diferenciadora neste polo, criando assim valor nacional no mercado competitivo que ainda é um oceano azul⁶.

O financiamento⁷ previsto em sede de Lei de Programação Militar⁸ e a devida articulação com a idD Portugal Defence e o Cluster Aeronáutica, Espaço e Defesa poderá alavancar esta iniciativa, acelerando-se a geração de conhecimento e a especialização, enquanto se reduz a sobreposição de áreas de desenvolvimento tecnológico que, pontualmente, proliferem na nossa indústria.

CONCLUSÕES

Não tenhamos dúvidas de que o controlo do espaço fornece vantagens indiscutíveis e é, portanto, um domínio há muito disputado, tanto por nações aliadas como por outras que podem ameaçar a nossa soberania num futuro. Caso Portugal disponha de meios espaciais próprios, outros desafios existirão, como assegurar a defesa espacial desses mesmos meios face a ameaças cinéticas, ou outras, para os diminuir, degradar e prejudicar.

É por isso que, estando ainda numa fase inicial, promover a economia de esforço da Defesa com o alinhamento de ações em torno de um objetivo comum, aproveitando o conhecimento interno, explorando parcerias externas, e rentabilizando as competências institucionais, será um desafio aliciante para os próximos tempos no que concerne ao Espaço.



Colaboração da **Divisão de Redes e Sistemas de Informação do EMA**

Notas

¹ Infrastructure for Resilience, Interconnectivity and Security by Satellite.

² Agência Espacial Portuguesa – Portugal Space foi criada em 2019 pelo governo português com colaboração do governo regional dos Açores.

³ Global Earth Observation Satellites

⁴ European Geostationary Navigation Overlay Service

⁵ Permanent Structured Cooperation – Integrado na Política de Defesa e de Segurança Comum da União Europeia.

⁶ Conceito criado por W. Chan Kim e por Renée Mauborgne.

⁷ Para o período de 2023 a 2034, um investimento total superior a 41M€.

⁸ Lei Orgânica n.º 1/2023, da Assembleia da República, de 17 de agosto.



CHARRUAS

PARTE I CURIOSA DESIGNAÇÃO PARA UM TIPO DE NAVIOS

Muito provavelmente, os nossos marinheiros navegam hoje mais na Internet do que nos mares ou oceanos. Mas os tempos antigos, em que os povos se comunicavam através de navios, continuam a desafiar a nossa imaginação.

OS NAVIOS À VELA ...

Desde que o homem aprendera a caminhar, tornando-se bípede, a sua principal preocupação era a de percorrer uma maior distância, no mais curto espaço de tempo. Inicialmente fizera-o a correr, depois inventara a roda, os remos e as velas, mais tarde, a máquina, e agora o homem projeta-se de forma virtual para outros espaços. Graças à sua determinação e força de vontade, o homem pensou em formas de contornar os obstáculos, a fim de realizar os seus desejos.

Olhar para o Mar-Oceano obrigou-o a desenvolver um meio que “tornasse possível” atravessá-lo, ligando e permitindo a comunicação dos povos uns com os outros (agora através de cabos submarinos e satélites). Daí terem surgido os navios (veleiros), que transportavam não só o próprio homem, mas também os seus ideais, assim como carga e mercadorias a fim de colmatar carências e criar riqueza.

O alargamento dos objetivos a novos campos, originou uma complexidade de navios; as navegações atlânticas haviam sido iniciadas com recurso às caravelas portuguesas, surgindo depois os míticos galeões e naus. Uns, para transportar o homem e seus ideais políticos ou religiosos, outros para carga/mercadorias ou misto, e outros, para ações bélicas, tudo isto no sentido de fixar o homem e as suas ideias num determinado espaço, seja ele físico ou virtual.

Este e os próximos artigos serão referentes a um navio, classificado como charrua, que teve uma longa atividade durante os finais do séc. XVIII e a primeira metade do séc. XIX – a S. João Magnânimo – contemporânea das Charruas Príncipe da Beira e Princesa Real, entre outras.

... LAVRANDO OS OCEANOS

Mas, porquê charruas e não qualquer outro tipo de navio? Quando dizemos charrua, vem-nos à memória a ação do verbo

lavar. Só que, neste caso em particular, o meio que é árido e agreste, e que as quilhas rasgam, é o Mar-Oceano e não a terra. Em terra eram usados arados; a charrua agrária só apareceu no início do séc. XIX.

A origem do nome charrua, atribuído a este tipo de navio, pode estar associado a uma tribo indígena, “exterminada em 1832”, que habitara a região do Rio Grande do Sul. Já a construção de charruas visava servir uma atividade mercantilista modesta. Os navios de grande porte exigiam enormes despesas, grandes guarnições e esperas prolongadas nos portos, à espera de serem carregados.

A capacidade, rápida, de abastecimento de uma charrua, dinamizava toda a atividade das rotas marítimas comerciais, num constante vaivém entre os diversos portos. O Reino de Portugal tinha uma atividade económica média, ou modesta, apostando em meios proporcionais à sua capacidade económica, rápidos e eficazes. Ou seja, percorrer uma maior distância, no mais curto espaço de tempo. Pequenos grupos de pessoas poderiam, assim, ser transportados para as Possessões Ultramarinas, assim como pequenas forças militares, degredados, funcionários régios e respetivas famílias.

As charruas, na qualidade de navios que substituíram as urcas, foram construídas entre os séculos XVII e XVIII, numa época em que a Lei era a vontade do Rei.

Falar de charruas é falar de mercantilismo, de rotas marítimas comerciais, sob o controlo do Conselho Ultramarino, criado em 1642, e que veio servir uma nova classe social de mercadores, burgueses e navegantes - a “burguesia marítima”.

Após o fim do domínio filipino (1580-1640), o Reino de Portugal lutara pela sua independência; tal facto levava a uma reconstrução naval, com o propósito de poder voltar a dominar o seu comércio ultramarino. Dado que as urcas já não serviam os objetivos pretendidos, a construção naval evoluía no sentido de um

tipo de navio com capacidades para transportar tanto materiais como pessoas, dotado de armamento ligeiro.

Para além da cabotagem (mercantilismo marítimo brasileiro), os navios do tipo charrua saíam, normalmente, do Brasil carregados de madeira, cacau, açúcar, tabaco, algodão e couros (drogas do sertão) e, no regresso, traziam mão-de-obra especializada, administradores e funcionários régios ou eclesiásticos, degredados e produtos manufaturados. Estas autoestradas marítimas possibilitaram o comércio, mas também deram aso à circulação dos novos ideais (através de pessoas e literatura) que irão dar origem a Independência do Brasil, percutida pelas Inconfidências Mineira (1789), Carioca (1794), da Bahia (1798) e de Pernambuco (1801).

PÓS INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

A quebra do Pacto Colonial, em consequência duma mistura explosiva de revoluções de índole social (de ideologia francesa), política (apoiada pelos ideais ingleses) e neo-colonizadora (promovida pela Metrópole, Lisboa), vai levar à independência da colónia sul-americana. Levando a que as charruas deixassem de servir um comércio mercantilista e passassem a transportar, não só mercadorias e matérias-primas, mas também trens, armamento e o respetivo equipamento militar, vendo-se envolvidas amiudadas vezes em ações bélicas.

Contudo, os ventos ideológicos impulsionavam já as mudanças em solo europeu, com jogos estratégicos de poder sobre as Possessões Ultramarinas, promovidos pelos ingleses, franceses, espanhóis e holandeses, mais a mais, face à dispersão das Possessões Ultramarinas portuguesas “*solta[s], dispersa[s] e inconsistente[s]*”¹, carentes de uma união administrativa e política.

À Guerra Peninsular seguiram-se as Invasões Francesas, obrigando à saída da corte para o Brasil (1807). E tirando partido das suas características peculiares, vemos charruas a engrossar a lista de navios que rumaram ao Brasil com pertences da Coroa ou do Estado.

Depois da Independência do Brasil (1822), as charruas passaram a servir, de forma permanente, as restantes Possessões Ultramarinas, integrando o grupo dos navios da Carreira da Índia, pois tinham todas as condições para

atravessar oceanos, transportando mercadorias, civis e militares, dinheiro, mobília e tudo o mais que fosse necessário trazer e levar para a Metrópole e, muitas vezes, daqui para o Mar do Norte, principalmente para a Inglaterra.

CHARRUA S. JOÃO MAGNÂNIMO

A charrua *S. João Magnânimo*, construída no Estaleiro Naval de Belém do Pará, foi um veleiro de três mastros (traquete, grande e gata), mais gurupés, castelo, bailéu e cobertas.

Navio ágil, de fácil manobra, com um grande porão para carga e abastecimento para muitos dias de navegação, a sua tripulação e guarnição podia chegar às 300 pessoas, a navegar em Mar-Oceano. Era dotada de cerca de duas dezenas de bocas de fogo - a fim de conseguir dissuadir algumas pequenas ameaças, principalmente os corsários argelinos. Contudo, quando foi abordada pela Esquadra Liberal, não ofereceu resistência, sendo levada para Brest, onde hibernou por uns tempos.

Feita a apresentação e enquadramento das Charruas, debruçámo-nos-emos seguidamente sobre a sua construção.



José Luís Santos Cardoso
Guarda de 2ª Classe, PEM

GUARNIÇÃO DA CHARRUA

S. JOÃO MAGNÂNIMO

OUTUBRO DE 1837

ESTADO COMPLETO

CORPO DA ARMADA REAL	Comandante	1
	Capelão	1
	Primeiro-tenente	1
	Segundo-tenente	3
	Guarda Marinha	1
	Aspirante	3
	OFICIAIS	Primeiro Cirurgião
Segundo Cirurgião		1
Comissário		1
Escrivão		1
Fiéis		4
Mestre		1
Contramestre		1
Guardiões		2
Artistas (Carpinteiros, calafates, tanceiros e serralheiros)		6
MARINHAGEM	Primeiro-marinheiro	20
	Segundo-marinheiro	30
	Primeiro-grumete	25
	Segundo-grumete	40
	Pagens	12
COZINHEIRO	Cozinheiro	1
TROPA	Sargento	1
	Cabos	3
	Tambor	1
	Soldados	20
SOMA		181

Notas

¹ Nunes, Manuel Dias, “Fomento Ultramarino e Mercantilismo: a Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão (1755-1778)”, Tese da Cadeira de História da Civilização Moderna e Contemporânea da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, São Paulo, 23 de agosto de 1960, p. 413



PLATAFORMA *GOOGLE ARTS & CULTURE*

INCORPORAÇÃO DA BANDA DA ARMADA

A “pegada cultural” da Banda da Armada – diversos vídeos, áudios e fotografias, todos eles em alta resolução, pertencentes à Banda - podem, agora, ser encontradas, com total facilidade, apenas à distância de um clic, na plataforma on-line *Google Arts & Culture*.

HISTORIAL PLATAFORMA VS BANDA

A 19 de Outubro de 2020, a Marinha Portuguesa e o *Google Cultural Institute* celebraram um protocolo com o intuito de incorporar diversas unidades, estabelecimentos e órgãos da Marinha na plataforma *Google Arts & Culture*.

A Banda da Armada (BA), como órgão cultural naval de excelência, prontamente integrou o mencionado projeto com o fito de divulgar ao Mundo a sua “pegada cultural”.

Numa época em que parte substancial da informação se encontra desmaterializada, sobretudo os conteúdos de natureza musical, esta iniciativa, desenvolvida por um dos maiores motores de busca, figura como uma oportunidade singular para, junto da sociedade civil, promover a marca e a imagem da BA e, naturalmente da Marinha Portuguesa.

Naturalmente, a escolha de todos os conteúdos mencionados obedeceu a uma criteriosa preparação e seleção que procurou cativar o interesse de um público que se mostra totalmente heterogéneo e cada vez mais exigente.

A BA, com a sua participação neste projeto, está expectante de encontrar uma nova e sofisticada via de difusão do seu trabalho, sobretudo com significativo impacto a nível nacional e internacional.

VALÊNCIAS

Na plataforma *Google Arts & Culture* os internautas poderão encontrar uma plêiade de informações diversas, agrupadas nos seguintes tópicos:

a) **A Banda:** o espírito das instituições decorre dos valores, identidade e memória que as mesmas transportam. A BA está intrinsecamente associada aos momentos mais simbólicos da carreira militar de todos os marinheiros. De igual modo, na memória naval coletiva estão também presentes concertos e

outras apresentações musicais, que levam “os marinheiros aventureiros” por todo o país, tornando a BA numa das embaixadoras da Marinha pelos 4 cantos de Portugal. De facto, os homens e mulheres da Banda não embarcam, mas são uma das faces mais visíveis da Marinha e daqueles que são “sempre os primeiros na terra e no mar”. São estes os elementos disponíveis que, do passado à contemporaneidade, se encontram como fio condutor do itinerário percorrido pela BA;

b) **Os maestros:** ao longo da sua existência, a BA tem sido dirigida por múltiplos maestros. Nesta galeria virtual está reunido um acervo significativo de fotografias e informações sobre o percurso de cada um deles;

c) **Ensembles:** a BA, mantendo o seu traço sinfónico, incorpora, também, vários agrupamentos de música de câmara tendentes à realização de apresentações musicais. Dentro dos vários grupos existentes, encontram-se o grupo Dixieland, Ensemble de Precursão, Quinteto de Sopros, Quarteto de Clarinetes, Quarteto de Saxofones, Quinteto de Metais e o Octeto de Sopros;

d) **Discografia:** é uma forma de materializar a obra produzida ao longo dos tempos. Nesta plataforma, os internautas poderão, com maior facilidade, aceder a todos os trabalhos discográficos da BA; e

e) **Educação:** A BA, pelos serviços que disponibiliza ao público, presta um serviço fundamental junto das comunidades escolares, onde o principal enfoque é cultivar o gosto musical e a criatividade desde tenra idade. Com a sua inserção na plataforma *Google Arts & Culture*, as atividades formativas que disponibiliza, como as *Audições Pedagógicas* ou o *Projecto Tartaruga*, passaram a ter uma maior acessibilidade e visibilidade.

<https://artsandculture.google.com/partner/banda-da-armada>



Colaboração da **BANDA DA ARMADA**



Foto EMGFA

BANDA DA ARMADA

MEMBRO HONORÁRIO DA ORDEM MILITAR DE SANT' IAGO DA ESPADA

HISTORIAL



Pode-se afirmar que a história da Banda da Armada se confunde com a História de Portugal. Sem relegar a existência de formações musicais anteriores, é em meados do século XVIII que encontramos fontes históricas capazes de garantirem a existência de um agrupamento musical, intitulado “charamela”, na Armada Real.

Enquanto formação musical mais antiga¹ do país, constituída com caráter permanente, são múltiplos os acontecimentos em que se vê envolvida. A título meramente ilustrativo, em 1807 a Banda da Armada, juntamente com a Família Real, parte para o Brasil. Esta deslocação dará, mais tarde, origem à criação da atual Banda Sinfónica dos Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil. Ainda no século XIX, a bordo da Corveta “Mindelo”, acompanha o Rei D. Fernando II a Inglaterra, Bélgica e França.

Já no século XX, para participar em 1922 nas comemorações do 1º Centenário da Independência do Brasil, ruma à cidade do Rio de Janeiro, acompanhando o Presidente da República Dr. António José de Almeida.

São inúmeros os seus concertos e deslocações por todo o território continental e diáspora. Designadamente, destacam-se as atuações no Arquipélago da Madeira (1982, 1988 e 2008) e Arquipélago dos Açores (1983, 2007 e 2018), a participação no Festival Internacional de Bandas Militares, em França (1982 e 1992), no XII Festival Internacional das Azáleas, nos Estados Unidos da América, Norfolk (1994), e no 44º Musikschau der Nationen, na Alemanha, Bremen (2008).

A Banda da Armada gravou o Hino oficial do Estado-Maior General das Forças Armadas (EMGFA), da autoria do seu compositor residente.

Ao longo da sua história, a Banda da Armada tem sido reconhecida publicamente. No âmbito militar, soma vários louvores (1926, 1938, 1970) e, em 1999 é-lhe concedida, pelo ALM CEMA, a Medalha de Serviços Distintos – Grau Ouro. No que diz respeito à sociedade civil, é de destacar o Prémio *Identitas Mare*, concedido pela PWC (*Price Waterhouse Coopers*) Portugal, pela excelência e o mérito (de pessoas ou entidades) na promoção da cultura marítima.

CONDECORAÇÃO

Este ano, a parte nacional das comemorações do Dia de Portugal, de Camões e das Comunidades Portuguesas realizou-se na cidade de Peso da Régua.

Entre os eventos que marcaram o dia 10 de junho de 2023, constava um concerto noturno da Banda Conjunta das Forças Armadas, no exterior do Auditório Municipal. O evento foi presidido pelo Presidente da República, Prof. Dr. Marcelo Rebelo de Sousa, que no final chamou ao palco os maestros da Banda da Armada², da Banda Sinfónica da Exército e da Banda de Música da Força Aérea. Na pessoa dos maestros, entregou as condecorações que atribuíra às Bandas – a Antiga Ordem Militar de Sant’Iago, com o grau de membro honorário.

Trata-se, naturalmente, de um justo reconhecimento por todo o percurso que a Banda da Armada tem trilhado, com brilhantismo, ao longo dos séculos. As atuações levadas a cabo pelos homens e pelas mulheres da Banda dão imensa visibilidade à Marinha Portuguesa e a Portugal.



Colaboração da **BANDA DA ARMADA**



ORDEM MILITAR DE SANT' IAGO DA ESPADA

A Ordem Militar de Sant’Iago da Espada é concedido pelo Presidente da República e destina-se a distinguir o mérito literário, científico e artístico, cujos feitos, de natureza extraordinária e especial relevância para Portugal, os tornem merecedores dessa distinção.

O distintivo da Ordem Militar de Sant’Iago da Espada é uma cruz em forma de espada, de esmalte vermelho, perfilada de ouro, assente sobre duas palmas entrelaçadas, de esmalte verde, perfiladas de ouro, com a legenda “Ciências, Letras e Artes”, em letras maiúsculas de ouro, sobre listel de esmalte branco. A cor da Ordem é o violeta.

Notas

¹ Criada em 1740.

² A Banda da Armada é atualmente dirigida pelo maestro CFR MUS Délio Alexandre Coelho Gonçalves.

ACADEMIA DE MARINHA

EXPOSIÇÃO «O MAR E OS MOTIVOS MARÍTIMOS»

Numa sala do Museu de Marinha esteve em exibição a XVII exposição de artes plásticas, promovida pela Academia de Marinha e subordinada ao tema «O Mar e os Motivos Marítimos».

BIENAL



O Mar é, desde tempos imemoriais, uma fonte de inspiração central para o Homem nas suas criações, impelindo-o e moldando-o de forma indelével ao longo dos séculos. Esta realidade é, porventura, mais presente em Portugal, quer pela proximidade geográfica ao oceano, quer pela relação histórica que o país tem com o Mar.

É reconhecendo esta centralidade do Mar para a vida nacional e dando continuidade à sua missão de promoção e divulgação do conhecimento sobre o Mar e as atividades marítimas que a Academia de Marinha realiza, a cada dois anos, uma exposição dedicada às artes plásticas, subordinadas ao tema «O Mar e os Motivos Marítimos», apelando «à maritimidade com base no presente», nas palavras do seu Presidente, Almirante Francisco Vidal Abreu.

Artistas, profissionais ou amadores, são convidados a submeterem as suas obras, pinturas, esculturas ou modelos, desde que estas se relacionem e inspirem no Mar e na maritimidade, procurando «mostrar diferentes visões do mar ou de motivos marítimos, obrigando os seus criadores a pensarem no tema e na sua importância para Portugal», citando novamente o ALM Vidal Abreu.

Reunidos e classificados os trabalhos apresentados, procedeu-se, no dia 6 de julho, no Museu de Marinha à inauguração da exposição bienal, que esteve patente ao público visitante do Museu até ao dia 30 de setembro.

Enfatizando a importância e solenidade que este evento tem para a Academia, a inauguração contou com a presença do Vice-CEMA, VALM Henriques Gomes, em representação do CEMA, numa clara demonstração do apoio constante e continuado do ALM Gouveia e Melo ao setor cultural da Marinha e à sua Academia.

A edição deste ano, a XVII, contou com 97 obras (83 de pintura, 11 de escultura e 3 modelos) apresentadas a concurso por 61 concorrentes.

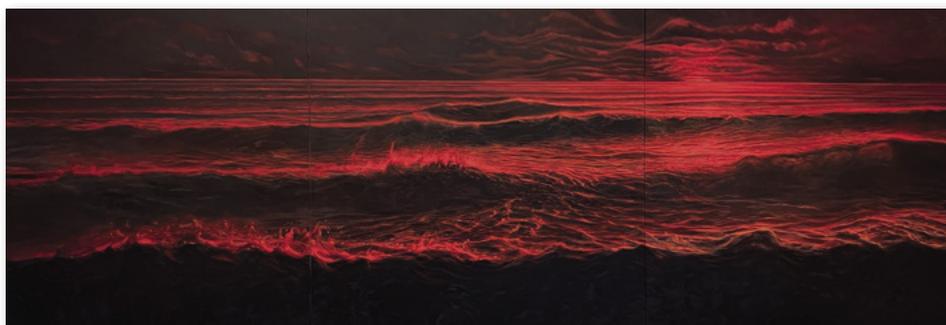
PREMIADOS

Aquando da inauguração, foram entregues os seguintes prémios e menções honrosas:

- Na área de pintura, o prémio «Comandante Raúl de Sousa Machado» foi atribuído a João Pedro Viegas, pela obra «Promessa». As três menções honrosas atribuídas couberam a Ana Ferreira pela obra «Reflection», a António Delfim pela obra «Torção do Lameiro Ria de Aveiro» e a Paulo Ossião pela obra «Bruma».
- Na área de modelismo, o prémio «Comandante Henrique Maufroy de Seixas» foi atribuído a Abílio Ramos, pelo modelo «Galeão S. João Baptista». Uma menção Honrosa distinguiu o Modelo «NRP D. Carlos A-522», da autoria de Rui Figueiredo.
- Na modalidade de escultura, o Prémio foi atribuído a Joana Bilstein, pela obra «Skies Apart». A menção honrosa coube a Abílio Febra, pela obra «Rasgar o Mar».



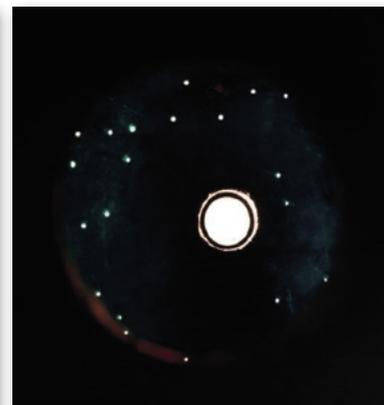
Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



Prémio pintura «Comandante Raúl de Sousa Machado», a João Pedro Viegas, pela obra «Promessa».



Prémio modelismo «Comandante Henrique Maufroy de Seixas», a Abílio Ramos, pelo modelo «Galeão S. João Baptista».



Prémio Escultura, a Joana Bilstein, pela obra «Skies Apart».

ALMIRANTE ANTÓNIO SILVA RIBEIRO

HOMENAGEM NA TERRA NATAL

O Município de Pombal homenageou, a 28 de julho, um dos seus “filhos” - o Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro - que deixou há poucos meses as funções de Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas (CEMGFA), as quais exerceu duramente 5 anos.



SESSÃO SOLENE

A homenagem começou com uma sessão solene na Câmara Municipal.

Na mesa, ladeavam o Presidente do Município, Dr. Pedro Pimpão, a Ministra da Justiça, Prof. Dra. Catarina Sarmento e Castro, o Presidente da Assembleia Municipal e deputado Prof. Dr. Mota Pinto, e o homenageado. Eis uma breve síntese das palavras então proferidas:

A governante considerou o pombalense um “profundo conhecedor da instituição militar, da estrutura da Defesa Nacional e das dinâmicas da estratégia e da geopolítica ... exerceu as suas funções num período de particular exigência para o país e para o mundo, marcado especialmente por uma pandemia e pelo eclodir de um novo conflito na Europa, onde veio a confirmar uma clara visão estratégica, sentido de Estado e excepcionais capacidades de comando e liderança”.

O Presidente da Câmara Municipal equiparou o Almirante a “personalidades...distintas...da história de Portugal... com o ADN de Pombal, que se afirmaram no panorama nacional e internacional – o reformista Marquês de Pombal, a poetisa Madalena Martel Patrício, que foi a primeira mulher indicada para Nobel Literatura, e o académico e político Carlos Alberto Mota Pinto, que foi primeiro-ministro de Portugal”.

Visivelmente emocionado, o homenageado retorquiu: “Sinto-me muito lisonjeado na medida em que se trata de um tributo a um militar que dedicou mais de 48 anos a servir Portugal nas Forças Armadas ... a distinção que a autarquia me concede, ao atribuir o meu nome a este espaço e nele implantar um alto-relevo que protagoniza a minha imagem e carreira militar, é algo que me distingue de uma forma superlativa e que muito agradeço, sobretudo porque foi feita em vida”.

PRAÇA E BUSTO

As pessoas presentes na sessão solene deslocaram-se, então, até uma zona de interface de transportes – entre a Central de Camionagem e a Estação Ferroviária - recém-intervencionada pelo município.

A edilidade atribuiu o nome do almirante homenageado ao largo/prça desse espaço requalificado da cidade, numa manifestação do “reconhecimento e carinho de toda uma população ... a um homem que ... serve de exemplo a seguir pelas novas gerações”, nas palavras do Dr. Pimpão. Num dos topos da praça foi, então, inaugurado um busto com a imagem de perfil do ALM Silva Ribeiro, uma estátua da autoria de Carlos Oliveira, que ilustra e homenageia o almirante.

O busto de alto relevo foi delineado a partir de um bloco de pedra natural moleanos, que tinha mais de dois metros de altura e três toneladas.

Entre todas as distinções que carrega ao peito, está em destaque no busto a condecoração da Ordem Militar de Avis, pormenor escolhido pelo próprio almirante, devido à “sua relevância simbólica para as Forças Armadas”.



Perante dezenas de pessoas que testemunharam o momento da inauguração, Silva Ribeiro agradeceu ao escultor o trabalho realizado e lembrou que já recebeu “muitas distinções no país e no estrangeiro, e até uma a condecoração atribuída pelo Papa Francisco”, mas que nenhuma “supera em afetividade institucional e satisfação pessoal aquelas com que fui agraciado em Pombal”. Ao finalizar o seu discurso, afirmou ser “extraordinário ter conseguido realizar uma carreira militar tão longa, focada num único propósito: servir os portugueses e adorar a pátria”.

Ramos Borges
CALM

UM ENGANO

Tanto o comandante Marques Esparteiro (três Séculos no Mar), como o comandante Saturnino Monteiro (Combates da Marinha Portuguesa) que, para o episódio em causa se baseou unicamente na obra do anterior autor, referem a ocorrência de um confronto de artilharia entre a nau portuguesa *N^a Sr^a da Atalaia* e dois navios ingleses, confronto esse que, segundo aqueles autores, terá ocorrido a 10 de Agosto de 1719, ao largo de Viana do Castelo.

Pessoa amiga deu-me a conhecer, recentemente, um documento que vem permitir conhecer um pouco mais sobre o episódio em causa, na circunstância o relato do sucedido, relato esse elaborado pelo escrivão da *N^a Sr^a da Atalaia* no próprio dia do sucedido.

O confronto terá ocorrido no dia 22 de Junho de 1719 quando a *Atalaia* navegava, na volta do mar, ao largo de Viana do Castelo, sendo que a data de 10 de Agosto apresentada é a da transmissão da notícia de Viana do Castelo e publicada na Gazeta de Lisboa de onde, quase certamente, o comandante Esparteiro a recolheu

Tendo sido avistados 16 ou 17 navios navegando para Norte e tendo dois deles se destacado e arribado sobre a *Atalaia*, o comandante, CMG João Baptista Rolhano, admitindo que os navios pretendiam vir à fala, fez-se na volta do mar e reduziu o pano por forma a permitir a aproximação daqueles navios que, ao chegarem ao alcance da artilharia se puseram de capa e assim se mantiveram durante um largo período de tempo.

Perante tal situação o comandante Rolhano voltou a fazer-se na volta do mar face ao que um dos navios abriu fogo com um tiro de peça ao que da *Atalaia* ripostaram igualmente com um tiro enquanto firmavam a bandeira portuguesa.

Como resposta os dois navios abriram fogo já com tiros de bala e metralha e uma descarga de mosquetaria, tendo, como resposta, a *Atalaia* disparado vários tiros de peça e também descargas de mosquete, resposta essa que originou um cessar fogo imediato, tendo então o CMG Rolhano ordenado, sob pena de se reiniciar o tiroteio, que dos navios em causa viesse um escaler a bordo do *Atalaia* para explicação do sucedido.

O capitão tenente de um desses navios (imediate) foi então a bordo da *Atalaia*, informando tratar-se de dois navios ingleses, sendo um deles o *Isintale*¹ sob o comando do capitão Chadwich, integrados num comboio e que não havendo reconhecido a bandeira portuguesa abriram fogo, no convencimento de que se tratava de uma nau espanhola.

Embora não tivesse sido dado muito crédito à justificação apresentada não foi tomado qualquer procedimento contra os ingleses que, tal como a *Atalaia*, prosseguiram viagem.

O episódio que terá tido início ao largo de Viana do Castelo, terá cesado já ao largo de Esposende.

Não deixa de ser curioso que a *Atalaia* é referido, pelo seu escrivão, como sendo uma fragata, enquanto em muita outra documentação surja referido como sendo uma nau.

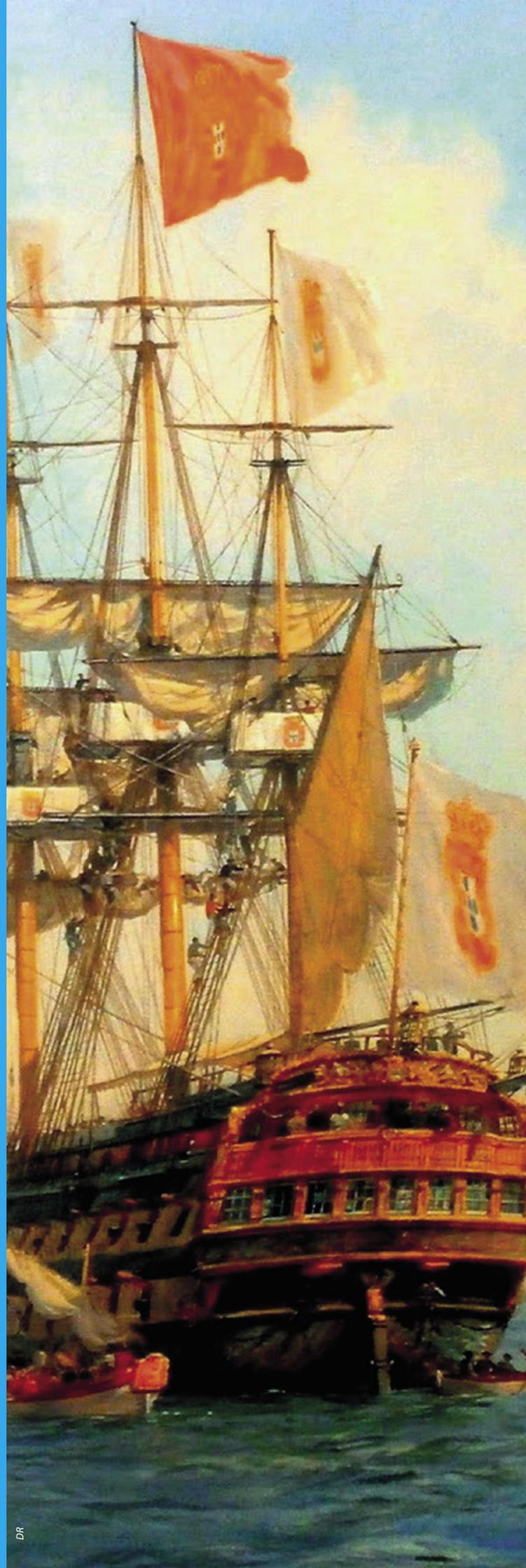


Cmdt. E. Gomes

Fonte: T. Tombo CFRT – MAS / 006 / 6.14.3.15

Notas

¹ Não se encontrou, nas listas de navios da Royal Navy, qualquer navio cujo nome se aproximasse do que é indicado.



CUMBAMORY 2



Autor: ZTEN TSN-ARQ Paulo Guedés

Cerca de 15 dias depois do relatado na crónica CUMBAMORY 1, o Comandante Calvão chamou o Mendes a Bigene e informou-o de que o PAIGC restaurara a base de Cumbamory e que aprontasse o DFE para voltar a fazer uma surtida porque, segundo informações recolhidas, a guerrilha recebera armamento e preparava-se para fazer uma nova ofensiva sobre os quartéis de fronteira.

Aquelas directivas eram vagas e, já em Ganturé, após discussão e análise da carta e dos trilhos assinalados que se dirigiam para a área, decidiu-se que entraríamos na base, não a partir do norte, mas do sul.

Como desconfiávamos que essa parte pudesse estar minada, Mendes Fernandes pediu ao Comandante Calvão que disponibilizasse um grupo do Exército especialista em desminagem estacionado em Bigene para nos acompanhar, a que ele acedeu. Assim, um alferes e dois soldados foram integrados na unidade. Desta vez, nenhum outro oficial dos outros DFE's se ofereceu.

A aproximação foi muito lenta e cautelosa. Demoramos muito mais tempo a chegar à zona muito arborizada, onde nos pareceu ser a parte sul da base.

Tivemos que verificar se havia minas. Como navegador ia o Ruas. Na frente, um veterano com “pisteiro”, depois um homem da MG-42 e um pupilo, dois marinheiros com ALG's¹ e um bazukeiro com os pupilos, já perto de mim.

Já a manhã ia alta quando nos apareceu uma bolanha, bastante alargada. O Ruas mandou-me estacionar e seguiu, com os homens da frente, em missão exploratória. Uns minutos depois, rebentou um tiroteio no local para onde se dirigiu o imediato, que foi essencialmente de armas ligeiras. Por pouco tempo, depois silêncio. Preparava-me para avançar com as bazukas e as MG-42 quando apareceu o Guerra, um dos marinheiros veteranos, eufórico:

– “Encontramos armas. Muitas!”

Avisei o Comandante.

Passámos à linha, alcançamos o outro lado da bolanha, fizemos segurança. Começamos a procurar o resto do armamento. De arregalar o olho de espanto, embrulhadas em plásticos, por uma área relativamente grande da bolanha, estavam ali escondidas dezenas de armas de diferentes tipos!...

Depois, detectamos uma espécie de campas em terreno seco. Com um cuidado extremo, o pessoal do Exército fez o controle

e a verificação onde estariam enterradas centenas de granadas, munições e minas. Não conseguimos encontrar a totalidade. O tempo escasseava.

Não havia moranças² naquela área. Notava-se um descampado aí uns cento e cinquenta metros para norte, com um pequeno tufo de árvores a meio caminho, até a uma orla onde as árvores e a vegetação surgiam novamente, compactas e frondosas.

Mendes Fernandes contractou o Comandante Calvão. Solicitou helicópteros para fazer o transbordo do armamento. Entretanto, começamos a ser flagelados de norte, com RPG e morteiros, possivelmente até com um canhão sem recuo, pequeno (7,5 cm).

O Comandante mandou-me, juntamente com uma secção, ocupar a orla mais distante, com apoio fixo de bazuca e um morteiro de 60 mm. Sempre a ser flagelados, conseguimos chegar à mata. Os guerrilheiros abandonaram essa posição e durante quase uma hora não houve mais tiros.

Entretanto, chegou o primeiro helicóptero e as flagelações recomeçaram, procurando atingir a aeronave. Com a nossa resposta e o apoio do helicóptero, a flagelação findou.

O helicóptero não podia aventurar-se muito para o interior, pois estávamos em território estrangeiro, era de dia e mais uns quilómetros para dentro havia povoações do Senegal e, provavelmente, tropas.

O transbordo de material foi-se fazendo com a rapidez possível. Ao cair da tarde, foi dada ordem de regresso em marcha acelerada para território português. Afastamo-nos o suficiente, pois o local foi depois bombardeado por aviões. Pelo menos, vi um T-6.

Arribamos já noite a Bigene. O pessoal do Exército recebeu-nos em festa.



Serafim Ivo Gonçalves Lobato

14^o CFORN

In Crónicas Intemporais da Guerra e da Fraternidade

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

Notas

¹ Dispositivo para lançar granadas de mão à distância, aplicado ao cano da G-3.

² Palhotas, habitações das populações no mato.

APOIO PSICOLÓGICO URGENTE

A pandemia COVID-19 e outros acontecimentos recentes colocaram a Saúde Mental na berlinda. A própria Direção-Geral da Saúde, no âmbito do Programa Nacional de Saúde Ocupacional, publicou um guia técnico de vigilância da saúde dos trabalhadores expostos a fatores de risco psicossocial no local de trabalho. Os militares, pela natureza e especificidade do seu trabalho, são muitas vezes colocados em ambientes potencialmente traumáticos e com risco de dano psicológico, sendo fundamental atuar precocemente nas situações de crise. Neste sentido, contamos com a colaboração da Psicóloga Clínica 2TEN TSN-PSI Joana Firmo, Chefe da Unidade de Psicologia e da Unidade de Intervenção na Crise do Centro de Medicina Naval, para nos ajudar a perceber como podemos atuar.

AP – Sempre vi na expressão “menta sã, corpo sã” um equilíbrio entre duas dimensões: física e psicológica. Como podemos definir esta última?

JF – Não há Saúde sem Saúde Psicológica. A Organização Mundial da Saúde, descreve Saúde Psicológica como um estado de bem-estar que permite às pessoas desenvolver as suas capacidades e potencial, lidar com o stress normal do dia-a-dia, trabalhar com produtividade e contribuir ativamente para a comunidade. Inclui pensamentos, sentimentos, a percepção e avaliação da situação, os relacionamentos (intra e interpessoais), a tomada de decisão. Se tivermos Saúde Psicológica conseguimos responder aos desafios das várias dimensões da nossa vida (pessoal, familiar, laboral, escolar, social) com confiança, adequação e responsabilidade.

AP – É amplamente conhecido que os problemas de saúde psicológica são cada vez mais frequentes. Qual o impacto no contexto ocupacional e operacional militar?

JF – Segundo um estudo da Ordem dos Psicólogos Portugueses, um em cada cinco portugueses sofre de problemas de saúde psicológica! Os problemas de Saúde Psicológica, tal como a gestão inadequada do stress ocupacional, podem levar ao aumento do número de erros humanos, diminuição da produtividade e do desempenho operacional, podendo colocar em causa o cumprimento da missão e a segurança militar. Daí que este impacto não deve ser menosprezado pela organização.

AP – Bem sei que os militares estão sujeitos a situações de enorme stress. Imagino que sejamos um grupo de risco para problemas de saúde psicológica...

JF – Sim, os militares podem ser considerados um grupo de risco, mas, genericamente, qualquer militar, militarizado ou civil da Marinha pode passar por uma situação crítica e/ou de crise – evento potencialmente traumático (por exemplo, acidente em contexto operacional, situações de agressividade e/ou violência, resgate de corpos no mar, morte inesperada, suicídio, situações que envolvem crianças) - que pode afetar a resposta emocional e funcional adaptativa, e interferir com o desempenho individual ou coletivo, de forma temporária ou permanente.

AP – Então como podemos identificar uma situação de risco para nós ou para os outros?

JF – Por um lado, é fundamental termos capacidade de observação interna e externa, isto é, conseguirmos olhar para nós próprios e para os camaradas para identificar os sinais e sintomas de alerta. Por exemplo, mudanças de comportamento (agressividade, irritabilidade, agitação, isolamento, comportamentos aditivos); absentismo ou presentismo (estar presente no local de trabalho, por vezes além

do horário normal, sem ser produtivo); problemas de disciplina; diminuição do desempenho; conflitos (com camaradas, chefes e/ou família); dificuldades ao nível do sono ou alimentação; perda de prazer na realização das atividades do dia a dia; dificuldades de concentração e/ou em tomar decisões; e desesperança no futuro. Por outro, é importante quebrar os estigmas e barreiras ao nível da Saúde Mental – os problemas de Saúde Psicológica são igualmente importantes como os de Saúde Física – e devemos procurar ajuda, seja nos pares, nas chefias diretas, na família, ou num profissional de saúde. O agendamento de uma Consulta de Psicologia Clínica é uma opção a considerar. De momento a Unidade de Psicologia do Centro de Medicina Naval dá apoio aos militares e militarizados das Unidades sediadas na Base Naval de Lisboa, exceto a Base de Fuzileiros e a Escola de Tecnologias Navais, que têm Gabinete de Psicologia.

AP – Quando é que deve ser considerado um apoio psicológico urgente?

JF – A intervenção psicológica na crise deve ser considerada nas situações de dano evidente da Saúde Mental ou de agressividade contra o próprio e/ou outros. Nestes casos, importa contactar um Psicólogo através de uma das linhas telefónicas disponíveis 24 horas por dia, 7 dias por semana, para o efeito: Linha de Intervenção em Crise da Marinha (39 16 53 | 914 753 769); Centro de Apoio Psicológico e Intervenção na Crise do INEM (112); ou Linha Aconselhamento Psicológico do SNS (808 24 24 24). Sabendo que as situações de desequilíbrio psicológico podem evoluir para perturbações do foro psicológico e/ou psiquiátrico, é de capital importância uma intervenção precoce por parte de um profissional de Saúde Mental, nomeadamente de um Psicólogo.

AP – Tem tido muitas solicitações neste âmbito?

JF – Sim, tanto que foi recentemente criada uma Escala de Apoio à Unidade de Intervenção na Crise para a qual contribuem todos os psicólogos subalternos colocados na estrutura da Marinha. Na Marinha, a intervenção psicológica é mais frequente em casos de ansiedade, ataque de pânico, ideação suicida ou surto psicótico; em situações de agressividade (auto ou hétero dirigida); e no início dos processos de luto. Paralelamente, também se faz aconselhamento aos Comandos/Direções/Chefias para apoiar na gestão de situações de crise, na promoção da resiliência psicológica das guarnições e na avaliação do bem-estar e moral.



Ana Cristina Pratas
CTEN MN

Santos Henriques
CTEN MN

www.facebook.com/participanosaudeparatodos

QUARTO DE FOLGA

JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 267

NORTE (N)

♠	♥	♦	♣
9	A	A	A
8	D	6	10
7	3	2	8
			5

OESTE (W)

♠	♥	♦	♣
V	V	10	D
	10	9	9
	7	8	7
			6
			4
			3

ESTE (E)

♠	♥	♦	♣
D	R	D	R
5	8	V	V
	6	5	4
			2

SUL (S)

♠	♥	♦	♣
A	9	R	2
R	4	7	
10		3	
			6
			4
			3
			2

GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO(-) POR SER A 4 MÃOS
TAPE AS MÃOS DE E-W PARA TENTAR RESOLVER A 2 MÃOS

Todos vuln. S joga 6♠ recebendo a saída de ♥V. Como deverá S jogar para cumprir este contrato em que tem 2 perdentes (1♥+1♦)?

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 267

Vejam os, então, qual a linha de jogo que S deve desenvolver para anular a 2ª perdente e cumprir o contrato: Face à saída o R não deverá estar bem colocado, pelo que deixa fazer a vaia e pega de A a seguir, pois W continuou com: Tira os trunfos, faz o A e bate o 4 chegando-se à 9ª posição com as seguintes cartas: S – ♠10973, W – ♠10973, N – ♠10973, E – ♠10973. Repare que foi montado um duplo squeeze, estando W squeezeado entre ♠ e ♠, e E entre ♠ e ♠ quando for agora jogado o último trunfo.

Nunes Marques
CALM AN

SOPA DE LETRAS

Problema nº 05

O	R	Ç	A	Z	O	N	S	E	P	U	R	U	G
R	A	I	A	C	N	A	N	E	D	R	O	H	A
R	O	M	A	R	O	Ã	H	L	I	M	A	N	L
I	T	V	I	H	I	D	R	O	F	O	N	E	O
G	A	O	G	H	O	M	O	G	R	A	F	O	C
R	I	H	I	D	R	A	I	T	I	R	A	D	H
E	D	I	S	D	A	G	G	A	R	R	A	R	A
M	E	V	O	L	T	P	A	D	E	J	A	R	U
I	M	C	I	U	U	R	T	E	C	I	L	E	H
Z	I	C	A	R	R	S	A	T	O	E	L	A	G

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 05

- ↙ GALEOTAS
- ↙ PADEJAR
- ↙ HÉLICE
- ↙ ORÇA
- ↙ GALOCHA
- ↙ GARRAR
- ↙ HIDROFONE
- ↙ HIDRA
- ↙ GATA
- ↙ GURUPÉS
- ↙ HOMOGRAFO
- ↙ ORDENANÇA
- ↙ IÇAR
- ↙ IMAN
- ↙ IMEDIATO
- ↙ IMERGIR

Dias Matias
SCH CM

SUDOKU

Problema nº 99

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

SOLUÇÕES: PROBLEMA Nº 99

FÁCIL

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

DIFÍCIL

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

NOTÍCIAS PESSOAIS

NOMEAÇÕES

• CFR Ricardo Manuel Nunes dos Santos Arrabaça, no cargo *EURO-MAR PERMANENTE CELL PORTUGUESE REPRESENTATIVE, NA EUROPEAN MARITIME FORCE (EUROMARFOR)*, em Roma, Itália • CFR Diogo Inácio da Rocha Guerreiro de Oliveira, no cargo *OSC PPSB 0080 – STAFF OFFICER (STRATEGIC PLANS)*, no *SUPREME HEAD-QUARTERS ALLIED POWERS EUROPE (SHAPE)*, em MONS, Bélgica • CFR António Jacinto Coelho Gomes, no cargo 121 200 006 – Adjunto da EU 1, na MILREP, em Bruxelas, Bélgica • CFR Ricardo Alexandre Pereira da Silva, no cargo *TB 15 – STAFF EXPEDITIONARY OPERATIONS, NO COMBINED JOINT OPERATIONS FROM THE SEA CENTRE OF EXCELLENCE (CJOS COE)*, em NORFOLK, ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA • CTEN Nelson Renato Gomes Morais, no cargo de Representante Nacional no Gabinete *M-FRIGATE USERS PROGRAM OFFICE*, em UTRECHT, nos Países Baixos • 2TEN M Filipe Gonçalves Dias, no cargo de Comandante do NRP *Cassiopeia* • 2TEN M Diogo Manuel Zegre Parreira, no cargo de Comandante do NRP *Hidra*.

REFORMA

• CALM ECN Rui Manuel Rapaz Lérias • CMG M Carlos Nelson Lopes da Costa • CMG EMA António José Afonso Pires Carrocho • CFR SEF José dos Santos Teixeira • CFR SEG Sérgio Miguel de Sousa Amorim Rocha Trindade • CTEN SEH José Augusto Brites de Pinho • CTEN SEG José Virgulino Sebastião Teodósio • CTEN AN Fernando Manuel Afonso Teixeira Coelho • CTEN SEH José Augusto Brites de Pinho • TEN ST-ECONT Adérito da Felicidade Rodrigues Pereira • STEN TS

Victor Manuel Morais Pontes • SMOR M Manuel Casimiro de Lima Afonso • SMOR E Amadeu Horácio Agostinho Raimundo • SMOR FZ António José Marto Lopes • SCH MQ Manuel Barros Gregório • SCH H Altino da Costa Dias • SAJ H Alberto Alves Rato Bexiga.

FALECIDOS

• 43562 CMG M REF António Manuel Varela Marques de Sá • 29358 CMG M REF José Fernando da Silva Frazão • 44463 CMG M REF João Carlos Pina Correia Marques • 220069 CTEN OT REF Fernando Gonçalves Ribeiro • 1064 1TEN MN REF Dinis da Silva Noivo • 809962 1TEN OT REF Floriano das Dores Cruz • 338053 1TEN OTS REF João Batista Gonçalves • 175977 SMOR CM REF José Manuel Agulhas Serrano Castelo • 368954 SMOR FZE REF Américo Rodrigues André • 754761 SMOR FZ REF José Fernando Cabeleira • 601059 SMOR H REF António Pedro Dias Nunes • 529458 SCH A REF Faustino António Lança • 189074 SCH R REF João Romão Carrilho de Bastos • 723961 SAJ H REF Adelino Barreto Escaraméia Botelho • 508058 SAJ CM REF Eduardo Nunes • 76274 SAJ E REF João Luís de Matos Chambel • 282151 1SAR TF REF Francisco Guerreiro Lopes • 387355 1SAR R REF Manuel de Sousa Gomes • 549559 1SAR FZ REF Luís Alves Barroco • 294150 1SAR TF REF António Francisco Carvalho • 351853 1SAR CM REF Jacinto Joaquim Isidoro • 738482 CAB FZ REF Luciano Belmiro Comeche • 145869 CAB CM REF Joaquim Gonçalves Pereira • 756483 CAB FZ REF Luís Alberto Ferreira Martins • 194268 CAB FZ REF João Martins dos Santos • 16470 2MAR FZ DFA REF João Pires Correia • 33007566 QPMM SUBCHEFE PM APO Manuel Ramos Cabral.



QUALIDADE • KNOW-HOW • SEGURANÇA



Cargo Agent



Rua Leopoldo de Almeida, Nº 8A • 1º andar • 1750-138 Lisboa • PORTUGAL
Tel: (+351) 217 520 221 / 3 • Cell: (+351) 969826379 | (+351) 969826387 | (+351) 969826388 • Fax: (+351) 217 59 68 48
E-mail: geral@lissa.pt • www.lissa-lda.com



BARTOLOMEU DIAS - um dos mais importantes navegadores Portugueses. Participou na exploração da costa Africana, no desenvolvimento dos navios e de instrumentos de navegação. Além de abrir o caminho para Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral. A expedição que o celebrou partiu de Lisboa em Agosto de 1487. Dobrou o Cabo das Tormentas, mais tarde renomeado Cabo

da Boa Esperança. Em 8 de dezembro chegou no golfo de Santa Maria da Conceição, agora Walvis Bay na Namíbia. A Marinha Portuguesa tem, atualmente, uma fragata com o seu nome.

MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (VII)

Naus da Carreira da Índia - Fragata *D. Fernando II e Glória*, 1997



Sobrescrito e carimbo
de 1.º dia da emissão
Autor: Carlos Alberto
Santos

Coleção CTT Correios
de Portugal
Imagens cedidas
por CTT Correios de
Portugal e Fundação
Portuguesa das
Comunicações.

A Fragata *D. Fernando II e Glória* foi o último navio à vela da Marinha Portuguesa, o último grande navio a ser construído no estaleiro real de Damão e a última Nau da Carreira da Índia, que durante mais de três séculos fez a ligação entre Portugal e aquela antiga colónia. É um dos navios de guerra à vela mais antigos do mundo.

