

N.º 595 • ANO LIV  
MAIO 2024 • MENSAL • €1,50

# Revista da **ARMADA**



**UNIDADE X31**

**SISTEMAS NÃO TRIPULADOS DA MARINHA**

MERGULHADORES DA MARINHA  
SNMCMG1

OPERAÇÃO  
"MAR VERDE"

COOPERAÇÃO NO  
DOMÍNIO DA DEFESA  
– TIMOR LESTE

# A Marinha vai atracar

 em Aveiro



**DIA DA MARINHA**  
AVEIRO 2024

**4 a 19**

**EXPOSIÇÃO  
DE MEIOS**



Forum Aveiro

**11 e 18**

**ATIVIDADES  
DESPORTIVAS**



Programa em [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt)

**13 a 20**

**VISITAS AO  
NAVIO-ESCOLA  
SAGRES**



10h00 - 12h00 | 14h00 - 18h00  
20h00 - 22h00 \*

Cais do Sal

14 de maio exclusivo para escolas

\* Horário sujeito a alterações

**15 a 19**

**EXPOSIÇÕES  
E ATIVIDADES**



10h00 - 21h00

Jardim da Fonte Nova  
e Edifício da Antiga Capitania

**17**

**CONCERTO:  
BANDA DA  
ARMADA COM  
FERNANDO DANIEL**



21h30

Praça Marquês de Pombal

**18**

**CONCERTO:  
BANDA DA ARMADA  
COM ISABEL ALCOBIA**



18h00

Teatro Aveirense  
(lugares limitados)

**BATISMOS  
DE MAR**



10h00 - 12h00 | 14h00 - 18h00

Cais do Sal

**19 DE MAIO**

**CERIMÓNIA MILITAR**

**10h30** Cerimónia Religiosa

Sé de Aveiro

**12h00** Início da Cerimónia Militar

**13h00** Desfile das Forças em Parada

**13h30** Demonstração Naval

Cais da Fonte Nova

Mais informação em [marinha.pt](http://marinha.pt)



**Mai**





# MERGULHADORES DA MARINHA

## SNMCMG1

Portugal integrou no período de 29 de setembro a 12 de dezembro de 2023, o *Standing NATO Mine Countermeasures Group One* (SNMCMG1), naquele que constitui o principal esforço das Forças Navais Permanentes de Contramedidas de Minas e de inativação de engenhos explosivos submarinos da Aliança Atlântica, no Atlântico Norte, no Mar do Norte e no Mar Báltico.

No quadro do relacionamento bilateral com a Marinha Alemã, uma equipa de quatro militares do Destacamento de Mergulhadores Sapadores n.º 3 (DMS3), com a valência de inativação de engenhos explosivos em ambiente submarino, embarcou no navio caça-minas alemão *FGS Bad Bevensen*.

Esta foi a quinta participação de uma Equipa de Mergulhadores Sapadores (EMS) da Marinha Portuguesa, embarcada no cumprimento das medidas de tranquilização da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

### OPERAÇÕES DE MERGULHO EM FRANÇA

Nos cinco dias que antecederam a largada da Base Naval de Kiel, a equipa realizou inúmeros preparativos e ações logísticas, o habitual para quem vai estar uma temporada no mar.

O CDR Piotr Bartosewicz, da Marinha Polaca, exerceu o comando do SNMCMG1 a bordo do navio de apoio logístico, igualmente polaco, *ORP Kontradmiral X. Czernicki*. Após uma semana de trânsito, durante a qual se realizou a integração a bordo, treino próprio e treino da Força, realizou-se a primeira operação, a *France Historical Ordnance Disposal* (FRA HOD), que decorreu no Atlântico Norte, nas proximidades do Canal da Mancha, no período de 9 a 12 de outubro, tendo como objetivo a deteção e inativação de engenhos explosivos oriundos de antigos conflitos. As áreas de busca e operação *Mine Countermeasures* (MCM) foram atribuídas com base no conhecimento de antigas rotas de minagem, próximas de rotas e canais de navegação praticados atualmente. Durante esta operação a EMS realizou 24 operações de mergulho, a profundidades compreendidas entre os 40 e os 50 metros, para realização de buscas por contactos classificados previamente pelo caça minas como *Mine Like Contacts* (MILCOs), permitindo, assim, identificá-los positivamente como sendo “Não minas” – *Non Mine Like Contacts* (NOMBOs).

A FRA HOD constituiu a primeira operação real para a EMS, na qual a probabilidade de deteção de engenhos explosivos era moderada. Os maiores desafios nesta operação, consistiram nas fortes correntes de fundo, condições meteo-oceanográficas desfavoráveis e profundidades de operação consideráveis, variáveis estas, que implicaram um rigoroso planeamento diário, condicionado aos períodos em que a intensidade de corrente não superava a velocidade de 1 nó, numa fase em que a integração da EMS ainda estava a decorrer.

### RECONHECIMENTO DA COMPETÊNCIA

Concluída a primeira operação (FRA HOD), o Comandante do SNMCMG1 nomeou, em 17 de outubro de 2023, o Comandante da EMS Portuguesa, o 1TEN Almeirim Bravo, como



*Group Diving Officer* (GDO) da força, acumulando funções enquanto novo elemento do *staff* colateral até à desintegração da Força em 4 de dezembro de 2023.

A principal incumbência do GDO é a de cooperar e assessorar diretamente o Comandante do SNMCMG1, no que concerne à segurança do mergulho em operações de Guerra de Minas, proteção de força, operações de inativação de engenhos explosivos e inspeções ou manutenção das obras vivas dos navios da Força.

## OPERAÇÕES DE MERGULHO NA ESTÓNIA

Após alguns exercícios e escalas em portos internacionais, iniciou-se a operação *Estonia Historical Ordnance Disposal* (EST HOD), que decorreu na Baía de Narva, na Estónia, entre os dias 11 e 16 de novembro de 2023. À semelhança das FRA HOD, esta operação foi conduzida em canais e zonas de navegação onde há registos de existirem minas marítimas e outros engenhos explosivos resultantes de antigos conflitos.

Durante esta operação, a EMS efetuou 46 operações de mergulho, a profundidades compreendidas entre os 30 e os 50 metros, durante o arco diurno e noturno, realizando busca, deteção e identificação de diversos MILCOs. Seis dos contactos foram positivamente identificados como minas de fundear, com características correspondentes às históricas M-26 da antiga União Soviética (URSS, com 250 kg de carga explosiva). Estas minas, apesar de oriundas de antigos conflitos bélicos, constituem, atualmente, um perigo para a navegação, agravado pelo desconhecimento do seu estado de funcionamento, degradado pelas décadas no fundo do mar. Com autorização formal da Estónia e da Alemanha, procedeu-se à destruição de cada engenho pelo método de contra-minagem. Cinco destas minas foram destruídas com recurso aos equipamentos de operação remota (ROV) *SEAFOX-C Mine Disposal UUV*, operados a partir do navio. Apesar das condições

meteo-oceanográficas desfavoráveis, a mina remanescente foi inativada pela EMS Portuguesa, que, aos 49 metros de profundidade, procedeu à sua destruição.

As EST HOD OPS tiveram um balanço extremamente positivo, tendo sido destruídas 18 minas marítimas através do esforço combinado dos 8 navios da Força, 6 das quais pelo navio caça-minas FGS *Bad Bevensen*, no qual a EMS esteve embarcada, constituindo-se como uma excelente oportunidade para o emprego real em operações MCM. Durante esta operação, a Força foi constituída pelos navios: ORP *Kontradmirał X. Czernicki* (navio chefe), FGS *Bad Bevensen*, ORP *Druzno*, ORP *Hanca*, HNLMS *Vlaardingen*, BNS *Crocus*, LTS *Skalvis* e ENS *Ugandi*.

Os maiores desafios, para além de ser uma operação real com explosivos, consistiram na fraca visibilidade submarina e na profundidade de operação, fatores que obrigaram a um elevado nível de planeamento e esforço por parte da EMS.

## EXERCÍCIO *FREEZING WINDS*

É um dos maiores exercícios navais da Marinha da Finlândia, que decorreu entre 22 de novembro e 1 de dezembro de 2023, no Mar Báltico, contando com a participação de 12 Nações: Finlândia, Bélgica, Dinamarca, Estónia, França, Alemanha, Lituânia, Países Baixos, Noruega, Suécia, Reino Unido e Estados Unidos da América.

Este foi o segundo exercício *Freezing Winds*, mas o primeiro de grandes dimensões, liderado pela Finlândia, após a recente adesão à NATO. Num momento de elevada tensão com o país vizinho (federação da Rússia), o exercício decorreu num período em que metade dos pontos de passagem na fronteira terrestre foram fechados para conter o fluxo de emigrantes que requerem asilo neste país nórdico.



Este exercício teve foco na interoperabilidade entre os diferentes Estados da NATO, onde operaram 23 navios, 16 aeronaves e quase 5000 militares, em diferentes cenários localizados no golfo da Finlândia e no mar do arquipélago. O leque de operações foi vasto e desafiante, com um seriado que abrangeu a guerra anti-aérea, contra-medidas de minas marítimas, guerra anti-submarina e guerra de superfície.

Os maiores desafios estiveram relacionados com a própria geografia da região, um gigantesco arquipélago com cerca de cinquenta mil ilhas de pequenas dimensões e bastante concentradas numa área relativamente reduzida, e com as condições meteorológicas sazonais com temperaturas do ar inferiores a -13°C e sensações térmicas de -22°C, precipitação de neve e temperaturas da água inferiores a 2°C. Estas condições proporcionaram uma intensa e desafiadora oportunidade de treino, em particular para as operações de mergulho, em que o tempo de exposição em operação foi fortemente condicionado, tanto ao nível do pessoal como para o material de mergulho, que congelava ao regressar à superfície.

Durante este exercício a EMS efetuou 10 operações de mergulho para localização e identificação das minas de exercício, a profundidades compreendidas entre os 25 e os 35 metros, durante o período diurno, realizadas em conjunto com o equipamento de deteção remota do navio, ROV *SEAFOX-I*, permitindo rentabilizar ambas as capacidades.

## CONCLUSÃO

Numa missão extremamente desafiante e exigente, salienta-se a excelente receção e aceitação por parte da Marinha Alemã, nomeadamente o Comando e guarnição do navio, o que permitiu uma rápida integração por parte da SEM e, conseqüentemente, operar sem limitações a bordo de um navio de

diferente nacionalidade. Igualmente importante foi a excelente aceitação por parte da Força SNMCMG1, não só em relação à EMS, mas também pelo reconhecimento do comandante da nossa equipa de mergulhadores como *Group Diving Officer*.

O uso de técnicas, táticas e procedimentos similares utilizados entre mergulhadores portugueses e alemães possibilitaram o emprego dos mesmos equipamentos de apoio e segurança utilizados nas operações de mergulho, bem como atestaram a compatibilidade e interoperabilidade entre as duas Marinhas no âmbito das operações de Guerra de Minas.

A integração de uma EMS no SNMCMG1 é demonstrativa da evolução que a Marinha Portuguesa tem realizado nos últimos anos para cimentar a capacidade de Guerra de Minas, permitindo transmitir credibilidade e relevância para com as marinhas congéneres e no seio da NATO.

No dia 7 de dezembro, após dois meses e meio de missão, decorreu a receção do FGS *Bad Bevensen* na Base Naval de Kiel. A cerimónia contou com a participação da banda da Marinha Alemã, com as guarnições dos navios presentes formadas no cais e um discurso por parte do Comandante da Esquadilha de Caça Minas.

Finalmente, no dia 12 de dezembro, a EMS do DMS3 terminou o seu empenhamento no SNMCMG1, a bordo do navio alemão FGS *Bad Bevensen*, com um verdadeiro e orgulhoso sentimento do dever cumprido. Para trás ficaram 960 horas de navegação e 43 horas de imersão de mergulho.

O espírito de missão, o profissionalismo e a competência destes mergulhadores, elevaram o bom nome da Marinha e de Portugal junto dos nossos Aliados.



Colaboração do **COMANDO DO DMS3-MW**



# OPERAÇÃO “MAR VERDE”

## LIBERTAÇÃO DE 26 PRESOS EM CONACRI

ENTREVISTA

No seguimento dos artigos com o título “Relembrar a Operação Mar Verde” publicados em Novembro e Dezembro de 2015 na Revista da Armada, da autoria do CFR Bessa Pacheco, transcreve-se agora a entrevista feita pelo CFR REF Abel Melo e Sousa (MS), ao CMG FZ Raúl Eugénio Dias da Cunha e Silva (CS), Comandante do grupo responsável pela libertação de 26 militares que se encontravam presos em Conacri, naquele que poderá ser considerado o golpe de mão mais importante e ousado em 12 anos da Guerra de África.

**MS – Quais as suas funções na Guiné, quando é que teve conhecimento da Operação “Mar Verde”, e quando se iniciaram os treinos de preparação?**

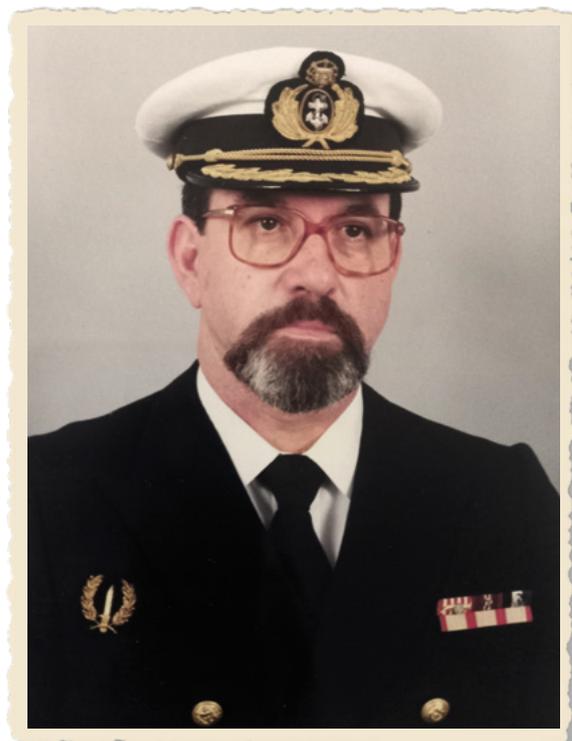
**CS –** Era o Comandante do Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 21 (DFE 21) desde 21 de Abril de 1970, tendo sido o responsável pela formação dos primeiros fuzileiros africanos, um ano antes, no então chamado “Centro de Instrução” em Bolama.

Encontrava-me em Agosto de 1970 na enfermaria em Bissau, na sequência de ferimentos da “Operação Avisado” com o DFE 21 na Ponta Costa, onde sofremos duas baixas, quando numa das visitas, o CTEN Alpoim Calvão, informou-me que íamos ter uma operação em Novembro, de contraguerrilha, de índole secreta. No entanto dois meses antes já o tinha acompanhado, e ao seu grupo, em duas idas numa Lancha de Fiscalização Grande (LFG) descaracterizada, para recolher informações na costa do Senegal. Mais tarde soube que esta acção estava relacionada com a futura “Operação Mar Verde” mas, como sempre, o CTEN Calvão nunca abria jogo.

Após a minha convalescença, o DFE 21 iniciou em Setembro treinos num bairro em construção, ao pé do Aeroporto em Bissau, que consistiram em entradas e batidas nos interiores de casas, e treino de snipers. Nestes treinos participou só pessoal da minha unidade, sendo os oficiais envolvidos eu e o STEN FZE Falcão Lucas, tendo apenas transmitido aos graduados que iríamos participar numa operação especial e muito perigosa, não se sabendo ainda o local.

**MS – Portanto segredo total...**

**CS –** Total! Em Setembro fiz uma visita particular à Ilha de Soga, onde estava a ser treinado o pessoal do Front Nacional de Libération Guinéen (FNLG) – movimento de oposição ao regime de Sekou Touré – pelos CTEN FZ Rebordão de Brito, 2TEN FZ Benjamim Abreu, ALF Comando Ferreira e 2SAR Comando Marcelino da Mata, entre outros. O pessoal estava sediado num “quartel improvisado”, constituído por antigas casas da administração local, e tendas de campanha. Nessa altura o CTEN Calvão deu-me mais alguns pormenores, poucos, sobre a futura operação. Recordo que, mais tarde, o próprio 2TEN FZ Benjamim Abreu confidenciou-me que só um mês antes é que foi informado dos detalhes operacionais.



CMG FZ Raúl Eugénio Dias da Cunha e Silva

Fotos cedidas pelo CMG FZ Cunha e Silva

### BIOGRAFIA

O CMG FZ Raúl Eugénio Dias da Cunha e Silva nasceu em 12 de Janeiro de 1943 na Amadora, tendo estudado no Liceu Camões em Lisboa, e no Instituto Vaz Serra, em Cernache do Bonjardim. Alistou-se na Marinha como Cadete do 7º Curso Especial de Oficiais da Reserva Naval (CEORN) em 1964, tendo nesse ano completado o Curso de Fuzileiro Especial. Iniciou a sua carreira como 3º Oficial no Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 4 (DFE 4), de 1965 a 1967, na ex-Província da Guiné, onde voltou em 1969 para iniciar a formação dos fuzileiros africanos, passando a Comandante do Destacamento de Fuzileiros Especiais Nº 21 (DFE 21), de 1970 a 1972, donde se destaca a participação desta Unidade na Operação “Mar Verde”. Voltaria ainda a África como Comandante da Companhia de Fuzileiros Nº 1 (CF 1), em Angola, de 1972 a 1974. Prestou posteriormente serviço na Força de Fuzileiros, Centro de Recrutamento da Armada, Centro de Recrutamento e Seleção das Forças Armadas do Norte, e Polícia Judiciária Militar. Passou à Reforma em 31 de Maio de 2001. Da sua folha de Serviço constam diversos louvores e condecorações, donde se elevam a Medalha Militar dos Serviços Distintos com Palma, a Medalha Militar de Mérito Militar (3ª Classe) e a Medalha da Ordem do Infante D. Henrique (Oficial).

Casado com Maria Antonieta, tem uma filha e duas netas.



Operação "Mar verde" a bordo LFG Dragão  
1TEN FZ Cunha e Silva, 3º a contar da esq.



Operação "Mar verde"  
1TEN FZ Cunha e Silva, a bordo LFG Dragão

**MS – A Operação “Mar Verde” saiu da ilha de Soga, no Arquipélago dos Bijagós. Quando foram para esse local? Que armas levavam, fardamentos, etc?**

CS – Depois dos treinos em Bissau, permanecemos sempre em Bolama e, cerca de três dias antes da partida para Conacri, seguimos 72 elementos do DFE 21 para a Ilha de Soga, transportados pelas LFG *Cassiopeia* e *Dragão*. Permanecemos sempre nos navios, sem podermos desembarcar na ilha.

Do nosso armamento faziam parte a espingarda Kalashnikov, Bazooka (Instalaza 88.9) e Lança Granadas Foguete de 37m/m. O fardamento era igual ao do FNLG, e com evidentes semelhanças ao do Partido Africano para a Independência da Guiné e Cabo Verde (PAIGC). Não podíamos levar nada que nos pudesse identificar, como galões, divisas, bilhetes de identidade, tendo a intenção da operação providenciado tabaco estrangeiro para não haver problemas. Inclusive a caracterização dos elementos brancos com creme preto, veio de uma “gentileza” das coristas do Parque Mayer em Lisboa....

**MS – Quando tiveram conhecimento dos objectivos da Operação?**

CS – O CTEN Calvão, na véspera da saída para Conacri, efectuou um *briefing* para o DFE 21 na LFG *Cassiopeia* em que foram definidos os objectivos da Operação, ficando a unidade dividida em 12 equipas de 6 homens com os seguintes objectivos: um grupo de 7 equipas, comandadas por mim, para a Prisão “La Montaigne” para libertar 26 prisioneiros portugueses, e a destruição do Emissor do PAIGC; outro grupo de 2 equipas, comandadas pelo STEN FZE Falcão Lucas com o objectivo do Bureau Político do PAIGC; um terceiro grupo de 3 equipas, comandado pelo 2TEN FZ Benjamim Abreu, com os objectivos “Villa Silly” (casa de campo de Sekou Touré) e Campo de Milícias.

**MS – Quando os elementos do DFE 21 souberam os contornos da Operação Mar Verde houve algum problema? Por que motivo não foi feito um *briefing* com o resto dos combatentes?**

CS – Sem problemas, pois tinha Sargentos e Cabos muito bons que me apoiaram, sem colocarem qualquer questão. O

CTEN Calvão não quis fazer o *briefing* em conjunto com os Comandos, porque estes estavam renitentes no desembarque, até para não haver contágio, dado ter havido problemas com alguns oficiais dos Comandos em assumir os objectivos da operação, mas que foram mais tarde resolvidos.

**MS – Vamos então à Operação Mar Verde!**

CS – Saímos no dia 20 de Novembro da Ilha de Soga, ao fim da tarde, rumo ao Sul, uma força de 6 navios (4 LFG e 2 LDG), sem números de amura e sem qualquer caracterização que os identificasse como navios portugueses. A viagem correu sem problemas, tendo sido avistado Conacri cerca das 21 horas de 22 de Novembro. Feita a aproximação da cidade, as LFG *Cassiopeia* e *Dragão*, que transportavam o DFE 21, quando se encontravam a cerca de três milhas do local de desembarque, verificaram que não tinham fundo para continuar, ficando fundeadas a Norte da Península de Conacri, junto aos baixios La Prudente. Assim, cerca das 1h40 o meu pessoal avançou em 10 botes de borracha, registando-se um problema com os hélices dos dois botes da vanguarda que, a cerca de 200 mt da praia, se prenderam em redes de pesca. Rapidamente resolveu-se o problema, efectuando-se o desembarque, na praia privada do Clube Minière, pertencente ao pessoal Belga que lá trabalhava numa empresa mineira. Curiosamente estavam na praia uma série de civis que perguntaram quem eram os visitantes, aos quais o STEN FZE Falcão Lucas, num repente humorístico, disse que eram mercenários. No local ficaram o Sargento Enfermeiro e duas praças a tomar conta dos botes. Entretanto ouviram-se as explosões vindas do porto de pesca, consequência da destruição das lanchas pelo grupo do CTEN FZ Rebordão de Brito.

**MS – Os grupos do DFE 21 como se articularam no desembarque?**

CS – Houve um atraso inicial dada alguma indecisão dos guias e, resolvidos esses problemas, dei sem demora ordem para os grupos do 2TEN FZ Benjamim Abreu e STEN FZE Falcão Lucas seguirem para os seus objectivos.



*Militares libertados a bordo no regresso à ilha de Soga*

O meu grupo navegou durante 2 km e, a cerca de 150 mt da prisão, deparamos com um edifício de pedra quadrangular de dois pisos e telhado de colmo, rodeado por um muro de cerca de três metros de altura. Avançámos a peito descoberto – não havia quaisquer abrigos – tendo os guardas da prisão aberto fogo do piso superior, o que me ocasionou um ferido grave, o MAR FZE Cardoso. Respondemos com fogo de bazooka e resolvemos o assunto. Tivemos alguma dificuldade em encontrar a porta principal e assim, para não se perder tempo, fez-se uma abertura no muro com duas “bazookadas”.

#### **MS – Uma vez na prisão....**

**CS** – Entrou uma primeira equipa de quatro homens do Sargento Simas, a seguir eu com outra equipa, ficando o resto do pessoal no exterior a montar protecção, e gritei: “Vê lá onde está o Lobato e a malta!” Os prisioneiros, escanzelados, quando ouviram falar em Português correram para nós, chorando de alegria. Nunca na minha vida levei tantos abraços! Antes de abandonarmos o edifício fizemos uma verificação no piso superior, onde se encontrou um paiol de armas, algumas delas metralhadoras ligeiras MG 42. Acto contínuo, não muito longe, um dos meus grupos que procurava o Emissor do PAIGC teve um contacto de fogo com um grupo inimigo que acabou por se pôr em fuga.

#### **MS – O regresso como decorreu? Os objectivos?**

**CS** – Fizemos o regresso com os prisioneiros no meio do nosso grupo, que ajudaram ainda a transportar o nosso ferido e, mais à frente, deu-se a reunião com os restantes grupos do DFE 21, fazendo-se o reembarque, mais uma vez com a assistência de civis a beberem o seu copo, chegando aos navios cerca das 6 horas da manhã.

Os grupos dos 2TEN FZ Benjamim Abreu e STN FZE Falcão Lucas cumpriram os seus objectivos, embora não tendo sido

possível encontrar Sekou Touré pois, ao que se soube mais tarde, escondeu-se numa casa de um amigo em Conacri, mas veio o seu bastão que estava em cima da cama feita, exibido no reembarque pelo sempre bem disposto 2TEN FZ Benjamim Abreu. Igualmente não foi possível localizar Amílcar Cabral, que estaria em viagem pela Europa, numa falha grave dos Serviços de Informações. Não consegui ainda, um dos meus grupos, localizar o Emissor do PAIGC, que entretanto tinha mudado de localização.

#### **MS – Uma vez chegado a bordo....**

**CS** – Uma vez reembarcados, os prisioneiros foram logo apoiados, tendo-lhes sido dada uma refeição ligeira, até por recomendação médica, para habituar o estômago progressivamente. Estes militares estavam eufóricos, como é natural, falando com todos, contando muitas histórias, e perguntando logo como podiam contactar com as famílias, a começar pelo 2º Sargento Aviador Lobato. O CTEN Calvão, mais tarde, fez questão em deslocar-se à *Cassiopeia* e *Dragão* para cumprir os prisioneiros.

O meu grupo ficou então como reserva operacional, pois iríamos participar no corte do Istmo de Conacry, desembarcando com o apoio de um canhão de 10 m/m, o que não se veio a verificar.

Entretanto o Comandante Calvão, não sabendo o paradeiro dos MIG`s, determina o fim da operação. Fizemos o regresso a Soga sem problemas, tendo o DFE 21 permanecido sempre a bordo das LFG *Cassiopeia* e *Dragão*, que ali ficaram fundeadas durante alguns dias, até porque haviam notícias que haviam jornalistas estrangeiros em Bissau a recolher informações sobre a ida a Conacri. Os prisioneiros seguiram logo para Bissau. Regressámos posteriormente a Bolama, onde tivemos algum tempo, rumando depois para Buba, para uma estadia de cerca de seis meses, com ordens para ninguém sair daquele local.

**MS – Qual a opinião global sobre a Operação Mar Verde?**

**CS** – Considero que, tendo em conta a escassez de meios humanos e materiais, agravado pela fraca qualidade prestada pelos Serviços de Informações, foi de uma grande ousadia. Teve um benefício estratégico imediato, que passou pela descompressão militar da zona Sul da nossa Guiné, em virtude do natural deslocamento de tropas do PAIGC para a defesa de Conacry depois do ataque de 22 de Novembro. Tinha havido, umas semanas antes da acção em Conacri, o retardamento da rendição de dois Batalhões do Exército na região Sul, devido à forte pressão do PAIGC naquela zona.

**MS – Como classifica a retirada do Comandante Calvão na manhã de 22 de Novembro, sem dar seguimento a um dos objectivos que seria a substituição do Governo de Sekou Turé?**

**CS** – Considero que foi a decisão apropriada pois tínhamos o domínio do mar, pela destruição das lanchas do PAIGC e da Guiné-Conacri, o domínio em terra pela acção concertada de Comandos e Fuzileiros, mas não tínhamos o domínio do ar, em virtude de não ter sido possível encontrar os MIG's. Tive a noção perfeita que lhe custou imenso tomar essa decisão, tendo em conta o perigo de afundamento de navios e consequentes baixas do nosso pessoal.

**MS – Regressado a Bissau houve muitas conversas sobre Conacri? Durante a sua vida militar foram-lhe colocadas perguntas ou explicações sobre a Operação Mar Verde?**

**CS** – De regresso a Bissau, fui confrontado amiúde sobre Conacri, mas que eu não adiantei grande coisa, até pelas ordens expressas do CTEN Calvão para fazer silêncio total sobre o assunto.

Perguntas sobre a Operação “Mar Verde” é uma realidade que eu carrego para o resto da vida. Ainda hoje as questões que me colocam são sempre feitas com cautela, não me perguntando abertamente, até por se saber que foi uma operação secreta. Respondo sempre generalidades, sem aprofundar questões, ao contrário desta entrevista, a primeira que faço após 54 anos da Operação “Mar Verde”.

**MS – Em 1977, organizado pelo Jornal Expresso, deu-se o primeiro encontro entre o Comandante da Operação “Mar Verde”, o Comandante do Grupo que libertou os prisioneiros, e estes....**

**CS** – Foi um encontro a bordo de um navio em Lisboa, coincidindo com o aniversário da Operação “Mar Verde”, em que compareceram 16 elementos dos antigos 26 prisioneiros, um deles o Major Piloto Lobato, o CMG Calvão e eu. Já os achei bem nutridos e felizes. Foi um encontro gratificante que se tem repetido quase todos os anos num restaurante em Fátima, e que tem sido sempre uma oportunidade para recordar o seu cativeiro nas cadeias de Conacri, do qual nem todos recuperaram física e psicologicamente. São homens que merecem todo o nosso respeito pela dignidade e honra que mostraram, ao não terem aceite as propostas do PAIGC para a leitura de uma declaração contra o Governo Português, a troco de um passaporte e visto para a Argélia ou países do Leste Europeu. Ultimamente o número de participantes destes almoços diminuiu para cerca de sete ou oito elementos, mais as famílias, mas os encontros vieram para ficar!

**Abel Melo e Sousa**  
CFR REF

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



Foto Jorge Simão / Jornal Expresso

Encontro em 1997 em Lisboa dos 16 antigos prisioneiros de Conacri, CMG Alpoim Calvão e CMG Cunha e Silva



# EDIFICAÇÃO DO SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA DE TIMOR-LESTE

## COOPERAÇÃO NO DOMÍNIO DA DEFESA

Durante cerca de cinco meses, a Marinha Portuguesa e a Autoridade Marítima Nacional, em resposta a uma solicitação do Ministro da Defesa de Timor-Leste, realizaram um ciclo de ações de formação a trinta militares e civis timorenses que integram os Ministérios da Defesa, do Interior, da Agricultura e Pescas, dos Transportes e Comunicações e a Componente Naval das Forças de Defesa de Timor-Leste (F-FDTL), prestando, no quadro da Cooperação no Domínio da Defesa (CDD), um útil e importante apoio na fase inicial de edificação do sistema da Autoridade Marítima timorense, e um valioso contributo para a sua formação no âmbito da segurança marítima, socorro a náufragos, fiscalização de recursos marinhos e combate à poluição.

Os trinta militares e civis timorenses, divididos por cinco delegações, chegaram a Portugal em datas compreendidas entre 22 de fevereiro e 8 de maio, tendo sido recebidos e acompanhados pela Divisão de Relações Externas do Estado-Maior da Armada (EMA).

Este programa de formação, articulado pelo EMA e pela Direção-Geral da Autoridade Marítima, procurou potenciar ao máximo o período de estadia de cada um dos formandos, ao ser estruturado com a frequência de diversos cursos em unidades da Marinha Portuguesa e da Autoridade Marítima Nacional (AMN), nomeadamente na Escola de Tecnologias Navais (ETNA), no Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval (CITAN), na Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e na Escola da Autoridade Marítima (EAM).

### AÇÕES DE FORMAÇÃO

Durante a sua estadia, os nossos irmãos timorenses frequentaram os cursos de: Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima

– Funcionários Administrativos (Escrivães); Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima para Capitães de Porto e Oficiais Adjuntos; Aperfeiçoamento em Vistorias a Embarcações e Plataformas Flutuantes; Aperfeiçoamento em Operações “SAR”; Aperfeiçoamento em Salvamento Marítimo; Aperfeiçoamento em Operador Geral do *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) e de Recuperador de Salvamento. Relativamente aos estágios, estes foram realizados no Centro de Operações Marítimas (COMAR), na Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), no Comando da Polícia Marítima, na Capitania do Porto de Lisboa, na Direção de Faróis e no Instituto de Socorros a Náufragos (ISN). Complementarmente, foi lecionado um Módulo de Combate à Poluição.

No âmbito do Salvamento Marítimo, os formandos tiveram a oportunidade de acompanhar as atividades do Serviço de Assistência a Banhistas, de visitar a Estação Salva-Vidas de Cascais, tendo inclusive embarcado na embarcação salva-vidas e acompanhado as sessões de exames técnicos de aptidão para nadadores-salvadores, o que alargou a abrangência do seu conhecimento nesta área.

Apesar da existência de algumas barreiras linguísticas, os formandos mostraram sempre interesse e vontade de aprender, beneficiando do contacto próximo com experiências valiosas e enriquecedoras para a sua formação pessoal e profissional. Deste modo, este ciclo de ações de formação afigurou-se como uma mais-valia para os militares e civis timorenses que as frequentaram, sendo determinante para que no regresso a Timor-Leste possam aplicar todos os conhecimentos retidos junto da Marinha Portuguesa e da AMN, naquela que foi uma ação de cooperação sem precedentes com este país.

Todas estas atividades desenvolvidas no âmbito da cooperação entre ambos os países, evidenciam o importante papel que a Marinha Portuguesa e a AMN, através da sua larga experiência, têm no apoio à edificação de estruturas e sistemas que se apresentam como *conditio sine qua non* para um correto e adequado funcionamento das instituições de autoridade e segurança marítima.

Em julho, o término deste ciclo de ações de formação foi assinalado na EAM, na Sessão Solene de Encerramento do Curso de Aperfeiçoamento em Autoridade Marítima, que contou com a presença da Embaixadora de Timor-Leste em Portugal, Isabel Amaral Guterres, do Adido de Defesa junto da Embaixada de Timor-Leste em Portugal, Coronel Mário Baptista “Bersama” e do Adido de Defesa Adjunto, Major Xisto da Cruz.

No decorrer da cerimónia, o Subdiretor-geral da Autoridade Marítima, CALM Vizinha Mirones, destacou a importância desta iniciativa para o reforço da cooperação e dos laços históricos de amizade entre Portugal e Timor-Leste, ao proporcionar um vasto conjunto de atividades que são determinantes para o incremento da segurança e preservação do espaço marítimo timorense.



Colaboração do **ESTADO-MAIOR DA ARMADA**



Curso de Aperfeiçoamento em Operações “SAR”\_002



# PROJETO *FIGHT DESERT*

## REFLORESTAÇÃO E ADENSAMENTO DA FLORESTA

De modo a corresponder ao estabelecido na Estratégia Nacional para as Florestas<sup>1</sup>, a Marinha, em parceria com o Município de Grândola, a Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, entre outras entidades, candidatou-se ao programa: “*FIGHT DESERT – Ações e estratégias de combate à desertificação com vista ao aumento da resiliência dos sistemas mediterrânicos*”, financiado pelo COMPETE 2020, a uma taxa de 100%, criado com o propósito de reabilitar as áreas semiáridas suscetíveis à desertificação, promovendo o aumento da fixação de carbono e de nutrientes no solo, contribuindo assim para a recuperação dos ecossistemas mediterrânicos.

No caso da Marinha, procedeu-se à Reflorestação e Adensamento da floresta autóctone nas instalações do Centro de Comunicações, de Dados e de Cifra da Marinha (CCDCM) – Penalva, através da desmatação e remoção de espécies exóticas (acácias) numa área total de 43,95 hectares e subsequente plantação de 3960 Sobreiros (*Quercus suber*) e 990 Medronheiros (*Arbutus unedo*).

Estas duas espécies arbóreas, pelas suas características, entre as quais se destaca a capacidade de regeneração vegetativa após incêndios, vão proporcionar a melhoria da funcionalidade do solo e da sua biodiversidade através da incorporação de matéria orgânica, retenção de água e consequente reforço da resistência do solo a processos erosivos, contribuindo assim para a valorização deste tipo de ecossistemas, promovendo a recuperação paisagística daquelas áreas, antes ecologicamente degradadas devido à elevada presença de espécies invasoras (acácias).

Este projeto destaca-se ainda pelo seu valor económico acrescido, designadamente no que se refere à produção de cortiça e de medronho.

Desta forma, através da execução do projeto *FIGHT DESERT*, a Marinha contribui, objetivamente, para o aumento de área e densidade da floresta autóctone nas instalações do CCDCM – Penalva.



Colaboração da **DIREÇÃO DE INFRAESTRUTURAS**

### PENALVA

CENTRO DE C O M U N I C A Ç Õ E S , D E D A D O S E D E C I F R A D A M A R I N H A



#### Notas

<sup>1</sup> Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 6-B/2015, de 4 de fevereiro.



# A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS CONTRA O TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES E SUBSTÂNCIAS PSICOTRÓPICAS, DE 1988

A *United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances*<sup>1</sup>, assinada em Viena, a 20 de Dezembro de 1988<sup>2</sup>, iniciou vigência em âmbito internacional a 11 de Novembro de 1990, tendo o Estado Português, após aprovação pela Resolução da Assembleia da República nº 29/91, de 6 de Setembro, e publicação do Decreto do Presidente da República nº 45/91, de 6 de Setembro<sup>3</sup>, depositado o instrumento de ratificação a 3 de Dezembro de 1991, o que permitiu que aquele convénio iniciasse vigência para Portugal a 3 de Março de 1992. É, sem dúvida, no plano no combate internacional aos narcotráficos e à criminalidade organizada, um dos instrumentos mais relevantes que existe no quadro do Direito internacional público, e que, pela extrema utilidade de tal articulado convencional, importa conhecer o seu regime, atento, em especial, o definido no seu artigo 17.º sobre tráfico ilícito por mar.

## I. ENQUADRAMENTO

Cerca de seis anos antes da aprovação da *Viena Convention*, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), sobre tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, definiu, no seu artigo 108.º, o princípio de colaboração entre Estados neste âmbito, estatuidando que “*Todos os Estados devem cooperar para a repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas praticado por navios no alto mar com violação das convenções internacionais*”<sup>4</sup>. À partida, pareceria adequado que esta matéria estivesse formalmente prevista no elenco normativo do artigo 110.º, que trata especificamente do *direito de visita*, tendo o legislador da CNUDM, contudo, preferido definir o princípio cooperativo nesta matéria, bem como a obrigação dos Estados a título de *Flag State*, em sede do artigo 108.º, precisamente o primeiro que surge após o tratamento e regulação da pirataria, previstos nos seus artigos 99.º a 107.º.

No artigo 110.º, contudo, existem duas situações que, amiúde, estão directamente conexas a situações de tráfico ilícito de estupefacientes, ou, pelo menos, de existir uma *reasonable doubt*<sup>5</sup> de estar a ocorrer um crime de tráfico<sup>6</sup>. A previsão da alínea d) do preceito, sobre o navio que não tem nacionalidade, e a previsão da alínea e), referente ao navio que tem, na realidade, a mesma nacionalidade que o navio de guerra que o visita, embora *arvore uma bandeira estrangeira ou se recuse a içar a sua bandeira*. Em qualquer situação, o navio de guerra pode realizar uma verificação de documentos do navio suspeito, designadamente o seu registo, se o tiver, sendo que, persistindo dúvidas, a autoridade do navio de guerra pode realizar um ulterior exame<sup>7</sup> a bordo, o qual deve “*(...) ser efectuado com toda a consideração possível*”<sup>8</sup>.

Porque é uma problemática não totalmente clarificada – não sendo consensual – em sede do Direito internacional,

importa adensar algo sobre esta realidade específica, que é, actualmente, um tema premente sobretudo no âmbito dos tráficos de pessoas e de substâncias estupefacientes e psicotrópicas em espaços marítimos em mares *extra-territoriais*.

## II. A PROBLEMÁTICA DO NAVIO SEM NACIONALIDADE

O artigo 92.º da CNUDM, que já abordámos longamente noutros artigos, define, expressamente, que os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado, e, em Alto Mar (AM), apenas estão submetidos<sup>9</sup> à jurisdição do seu *Flag State*. É esse o seu estatuto, é esse o pressuposto do seu *vínculo substancial*<sup>10</sup> e efectivo com o seu pavilhão. É ele que lhe confere a nacionalidade e, portanto, o regime jurídico que o regula. Precisamente porque o AM não está, por conceito e natureza, sujeito à jurisdição de qualquer Estado<sup>11</sup>, aquela regra de regulação exclusiva dos navios pelo seu *Flag State* é relevantíssima.

No caso do navio sem nacionalidade, o que significa que, provavelmente, não terá qualquer registo patrimonial válido e não terá, sequer, a necessária certificação e documentação de bordo<sup>12</sup> que sustente, de forma regular, a sua condição e navegabilidade, o seu presumível proprietário e/ou armador ou o indivíduo que o governa não pode reivindicar qualquer regime jurídico que o enquadre e proteja. É um navio apátrida, ou *pária*.

Neste sentido, caminhamos com Nordquist<sup>13</sup> no sentido de que um navio que navega sem nacionalidade<sup>14</sup> possa ser objecto de acção por parte de um qualquer Estado para verificar como se encontra a navegar e a operar, pelo que, em nosso entender, não vinga a justificação de que, não tendo aquele navio protecção jurídica alguma em AM, não poderia ser susceptível de qualquer intervenção<sup>15</sup>. Seria, até, em nosso entender, um contrassenso defender um tal princípio, inclusivamente porque aquele navio constituiria, à partida<sup>16</sup>, um potencial perigo para a navegação e para terceiros, o que, só por si, violaria os pressupostos da CNUDM<sup>17</sup>. Além de que, em sede de Direito internacional, não se pode admitir a *normalização* do uso de navios sem qualquer bandeira ou regulação, invocando uma quase *inimputabilidade*, podendo assim escapar a quaisquer regras que lhe pudessem ser aplicadas.

Assim, e quanto à tipologia de poderes que um meio naval de um Estado possa exercer em espaços de AM sobre um navio sem nacionalidade, entende-se que podem abranger a visita, a verificação de documentação e, sobretudo perante um quadro de ilicitude, o respectivo apresamento para ulterior investigação, recorrendo ao princípio estabelecido nos nºs 3, 5 e 6, do artigo 220.º<sup>18</sup> da CNUDM quanto à execução pelas autoridades dos *Coastal States*. No caso de se tratar de tráfico de estupefacientes, o qual se verá seguidamente, o padrão de intervenção do meio naval pode ser retirado da conjugação do artigo

108.º, da alínea d), do nº1, do artigo 110.º, ambos da CNUDM e, em termos de descrição da acção, da alínea c), do nº4, do artigo 17.º da *Viena Convention*.

### III. O NORMATIVO REGULADOR DO ARTIGO 17.º DA VIENA CONVENTION

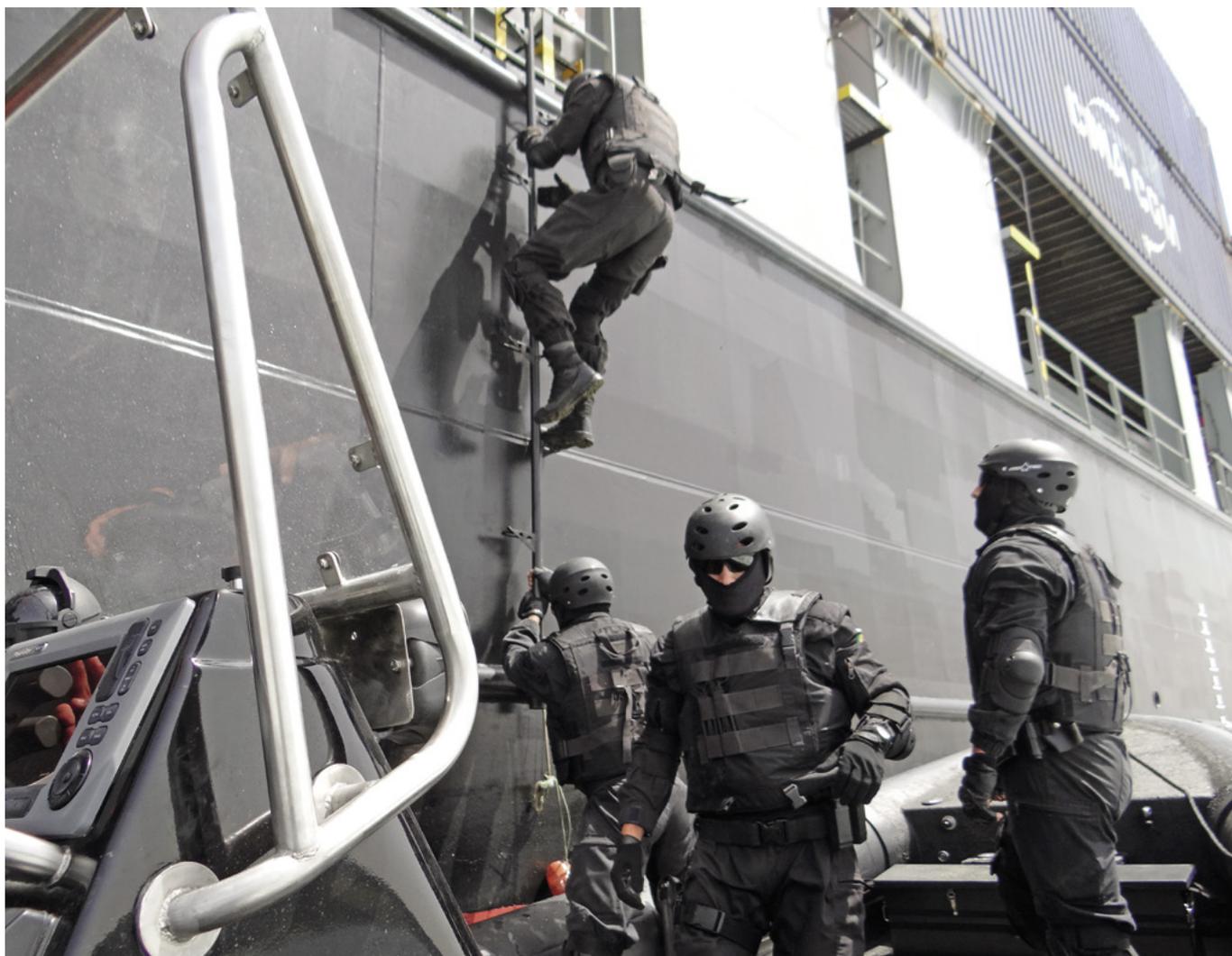
A *Viena Convention*<sup>19</sup> veio estabelecer uma regulação internacional específica para o tráfico por mar. Desde logo, enunciando nas suas disposições preambulares que o convénio é aprovado "(...) Reconhecendo a relação existente entre o tráfico ilícito e outras actividades criminosas organizadas com ele conexas que minam as bases de uma economia legítima e ameaçam a estabilidade, a segurança e a soberania dos Estados;" expressando que as Partes estão "(...) Decididas a melhorar a cooperação internacional na eliminação do tráfico ilícito por mar;" e ainda sublinhando que se reconhece que a "(...) erradicação do tráfico ilícito é da responsabilidade colectiva de todos os Estados e que nesse sentido é necessária uma acção coordenada no âmbito da cooperação internacional"<sup>20</sup>.

Em termos de execução de procedimentos, é necessário existir um impulso inicial no processo cooperativo que é a solicitação de auxílio por uma Parte na Convenção aos outros Estados potencialmente envolvidos, devendo estes "(...) cooperar o mais amplamente possível para evitar o tráfico ilícito por mar, em conformidade com o direito internacional do mar", conforme se estatui nos nºs 1 e 2, do artigo 17.º, da *Viena Convention*. O Estado

que tenha suspeitas do movimento invulgar ou duvidoso ou de eventual carga ilícita que outro navio tenha em resultado de tráfico, notifica o Estado desse pavilhão, solicitando a confirmação do seu registo<sup>21</sup>, sendo que, confirmado que seja este, mais pode solicitar ao Estado de Bandeira do navio suspeito autorização para adoptar medidas que veja adequadas em relação ao navio. A mencionada exigência da conformidade com o Direito internacional do mar, referencia, designadamente, o cumprimento do preceituado nos artigos 87.º a 94.º, 108.º a 111.º, e 220.º e 224.º, todas da CNUDM<sup>22</sup>.

Há uma obrigação expressa do Estado do pavilhão do navio visitado responder à solicitação do Estado que tem suspeitas sobre envolvimento daquele navio em tráfico, bem como igualmente de imediato responder à solicitação sobre confirmação do respectivo registo. Os Estados têm de designar uma autoridade nacional competente para tal fim<sup>23</sup>, e notificar disso o Secretário-Geral (SG) da Organização das Nações Unidas (ONU).

E aquelas medidas podem, nos termos do nº4, do referido artigo 17.º, consistir, gradualmente, em: a) aceder ao navio; b) inspecionar o navio; c) descobrindo-se provas efectivas de envolvimento do navio em tráfico, assumir medidas concretas não apenas em relação ao navio como igualmente em relação às pessoas e à carga que esteja a bordo. A aplicação de qualquer destas medidas<sup>24</sup> tem, desde logo, uma limitação; é que a sua execução não pode interferir nem colocar em perigo nem a vida de pessoas, nem tão pouco a segurança do navio ou da



carga, não podendo a acção do navio *visitante* “(...) *prejudicar os interesses comerciais e jurídicos do Estado do pavilhão ou de qualquer outro Estado interessado*”, numa salvaguarda expressa do princípio material que a CNUDM pressupõe e define em vários preceitos, designadamente, no nº4, do artigo 27.º, na parte final do nº2, no artigo 110.º, no nº2 do artigo 226.º, e, ainda, no próprio artigo 17.º da *Viena Convention*, no nº 11 do artigo 17.º.

Evidente que, no foro dos seus poderes como *Flag State*, o Estado do pavilhão do navio *visitado* pode estabelecer condições para que a visita e/ou as medidas a adoptar sejam executadas<sup>25</sup>, incluindo a previsão expressa de algum clausulado sobre responsabilidade objectiva pela intervenção do meio naval *visitante*, no sentido de salvaguardar interesses ou danos eventualmente provocados na acção de visita, de inspecção ou de medida restritiva sobre pessoas ou sobre a carga.

Outra matéria que se debate, neste âmbito, é se o disposto no artigo 17.º da *Viena Convention* se pode sobrepor, como princípio de execução pelo meio naval do Estado visitante, ao princípio estatuído no nº3, do artigo 97.º,<sup>26</sup> da CNUDM. Isto é, se, de facto, se podem executar medidas de apresamento do navio ou de retenção do navio por mero mecanismo de *autorização* do Estado de bandeira permitindo, assim, que um meio naval de outro Estado possa proceder à medida prevista na alínea c), do nº4, do artigo 17.º, supramencionada. Ou se, ao invés, apenas o *Flag State* do navio pode, no uso de competência própria, indelegável, executar tais medidas mais impositivas e restritivas. Em nosso entender, sendo a *Viena Convention* um convénio da ONU especificamente aplicável à matéria do tráfico ilícito de estupefacientes por mar, e prevendo-se no nº4 do seu artigo 17.º, em observância ao princípio da cooperação internacional e perante provas efectivas da existência de tráfico, a adopção

de medida adequada para com o navio, as pessoas implicadas e a carga, o meio naval que procedeu à intervenção pode, perante autorização expressa do *Flag State* do navio *visitado*, executar tais medidas.

É, ainda, relevante mencionar o regime que a Convenção manda aplicar às Zonas francas e portos francos, no combate ao tráfico ilícito de estupefacientes, expressando o princípio de que os Estados devem adoptar medidas “*não menos estritas do que as que aplicam a outras áreas do seu território*”, implicando, nos termos do artigo 18.º da *Viena Convention*, manter sistemas de vigilância, em especial sobre o movimento de pessoas e cargas naquelas zonas, com a atribuição de poderes de inspecção de cargas à chegada e largada de navios, incluindo mesmo embarcações de pesca e de recreio, bem como proceder à revista a elementos de tripulação e, no aplicável, a passageiros.

Finalmente, é útil sublinhar que, decorrente do estatuído preambularmente e do definido nos nºs 4 e 9, do artigo 17.º, da *Viena Convention*, Portugal e Espanha assinaram, a 2 de Março de 1998, o *Tratado Entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar*, estabelecendo o quadro cooperativo, e definindo premissas como a de “*jurisdição preferencial*” aplicável, designadamente, a factos ilícitos detectados fora das águas territoriais de um dos Estados. O Tratado foi aprovado pela Resolução da Assembleia da República nº 9/2000, de 18 de Novembro de 1998, e publicado a 28 de Janeiro de 2000.



**Dr. Luís da Costa Diogo**  
Diretor Jurídico da DGAM

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

## Notas

<sup>1</sup> A Convenção das Nações Unidas Contra o Tráfico de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas.

<sup>2</sup> A Conferência das Nações Unidas que visou a adoção da Convenção decorreu em Viena, de 25 de Novembro a 20 de Dezembro de 1988.

<sup>3</sup> No Diário da República n.º 205/1991, Série I-A, de 6 de Setembro de 1991.

<sup>4</sup> Estabelecendo-se no nº2 do preceito que “*Todo o Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas poderá solicitar a cooperação de outros Estados para por fim a tal tráfico.*”

<sup>5</sup> Usando terminologia da própria CNUDM e também do artigo 17.º da *Viena Convention*.

<sup>6</sup> Designadamente, tráfico de pessoas ou de substâncias ilícitas.

<sup>7</sup> Terminologia da CNUDM; tecnicamente, em termos de Direito do mar e do Direito marítimo aplicado, um termo correcto poderia ser *vistoria*.

<sup>8</sup> Podendo o proprietário ou o armador do navio *visitado* pedir indemnização por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido – incluindo indução de atrasos injustificados na sua actividade – em caso de não se revelarem fundadas as suspeitas existentes.

<sup>9</sup> Salvo casos absolutamente excepcionais regulados por tratados ou pela CNUDM.

<sup>10</sup> Conforme nº1, do artigo 91.º da CNUDM.

<sup>11</sup> Para desenvolvimentos desta temática, ver O’Connell, em “*The International Law of the Sea*”, VOL I, 1982, e o que defendemos em “*Manual de Direito Internacional – TOMO II*”, 2022.

<sup>12</sup> Desde logo seguro válido.

<sup>13</sup> No seu extraordinário *Commentary à United Nations Convention on the Law of the Sea*, de 1982 (VOL III), The Hague, 1995.

<sup>14</sup> Não obstante a CNUDM não prever qualquer normativo contendo uma proibição específica dos Estados intervirem perante tais navios.

<sup>15</sup> Para mais desenvolvimentos ver Tiago Zanella, “*Jurisdição sobre navios sem nacionalidade*”, Edição Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, Setembro/Dezembro 2020.

<sup>16</sup> Porque se trata de um navio incumpridor da Lei do Mar, sem regime e, com grande probabilidade, sem certificação e/ou seguros válidos.

<sup>17</sup> Desde logo, o facto da Convenção assumir princípios de cooperação internacional visando a salvaguarda dos seus grandes pilares estruturantes como sejam a segurança da navegação e da protecção do meio marinho – presentes, entre outros, nas disposições preambulares, e nos artigos 25.º, 58.º, 73.º, 87.º, 88.º, 108.º, 110.º, 192.º, 194.º e 221.º.

<sup>18</sup> Sendo este preceito incluso na Parte XII, como se sabe, primeiramente referenciado para actuação perante cenários de descargas poluentes ou danos nos ecossistemas.

<sup>19</sup> Sobre a matéria, ver o que aduzimos em “*Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*”, de 2000.

<sup>20</sup> Ver desenvolvimentos em Lynce de Faria, em “*O (novo) Direito da Segurança Marítima*”, 2023.

<sup>21</sup> A tradução portuguesa publicada no Diário da República fala, no nº3, do artigo 17.º da Convenção, no termo *matricula*, o qual apenas tem relevância, no ordenamento jurídico nacional, para efeitos do registo comercial do navio (se o tiver). O termo correcto em matéria de registo convencional é *registo*, porque é através deste acto da Capitania do Porto que se atribui a Bandeira.

<sup>22</sup> Ver o que apreciamos e defendemos em “*Manual de Direito Internacional-Tomo II*”, 2022.

<sup>23</sup> Em Portugal, é a autoridade competente designada pelo Ministério da Justiça.

<sup>24</sup> De sublinhar que a Convenção estatui, expressamente, no nº10 do preceito, que “*As medidas adoptadas nos termos do n.º 4 do presente artigo só são aplicáveis por navios de guerra ou aeronaves militares ou quaisquer outros navios ou aeronaves devidamente assinalados e indentificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e autorizados para esse fim*”, normativo que deve ser conjugado com o supramencionado artigo 224.º da CNUDM, como princípio geral de Direito internacional do mar.

<sup>25</sup> Estabelece o nº8, do artigo 17.º, da Convenção que “*A Parte que tiver adoptado qualquer das medidas previstas no presente artigo informa de imediato o Estado do pavilhão dos resultados dessa medida.*”

<sup>26</sup> Embora a epígrafe deste normativo se referencie a “*Jurisdição penal em caso de abalroamento ou qualquer outro incidente de navegação.*”

# A UNIDADE X31

## A CORPORIZAÇÃO DE UM NOVO PARADIGMA NAS OPERAÇÕES MARÍTIMAS

Foi recentemente inaugurada, no dia 9 de fevereiro de 2024, com a tomada de posse do seu primeiro Comandante, a novel unidade operacional da Marinha designada por Unidade X31<sup>1</sup>. Esta unidade foi criada em 2023, por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (ALM CEMA), de 27 de março<sup>2</sup>, e inaugurada ao atingir a capacidade operacional inicial<sup>3</sup>, após a conclusão dos trabalhos da Comissão Instaladora mandatada para promover e coordenar todas as ações necessárias à sua edificação.

É do conhecimento geral que a unidade X31 tem como objetivo constituir-se como a primeira unidade da Marinha exclusivamente dedicada ao aprontamento e à operação de Sistemas Não Tripulados (SNT) nos diversos domínios, designadamente: Aéreo, Marítimo<sup>4</sup> e Terrestre. Sedeada no Centro de Experimentação Operacional da Marinha (CEOM), em Tróia, o Comandante da X31 depende administrativamente do Diretor do CEOM e operacionalmente do VALM Comandante Naval.

Contudo, a lógica por detrás da sua conceptualização e a sua relação com o futuro das operações navais poderão ser tão enigmáticos para a maior parte da comunidade naval como a razão da sua designação: X31. Neste artigo abordaremos estes assuntos, aos quais procuraremos dar resposta da forma mais simples e sucinta possível.

### ENQUADRAMENTO ESTRATÉGICO

O mar sempre foi um pilar crucial da nossa história...

Tal como no passado, a utilização do mar continua a colocar-nos grandes desafios estratégicos e operacionais. Muitos desses desafios estão relacionados com a localização geográfica do nosso país, pois, com efeito, as águas “portuguesas” encontram-se numa posição de intensa atividade marítima, na encruzilhada de importantes linhas marítimas de comunicação. A isto acresce a nossa dependência económica e social da segurança desse vasto espaço marítimo, valendo a pena notar que cerca de 70% das importações nacionais vêm por via marítima, incluindo a totalidade do petróleo e a maior parte do gás natural.

Não obstante, e mais uma vez, tal como no passado, talvez os desafios mais significativos estejam relacionados com a desproporção entre o espaço marítimo sob nossa jurisdição e onde queremos exercer influência e a nossa dimensão terrestre e económica. A desconformidade entre a área de jurisdição e responsabilidade marítima quando comparada com a dimensão do território é evidente, nomeadamente a ZEE é 19 vezes o território nacional enquanto a área de responsabilidade no âmbito da Busca e Salvamento é 62 vezes o território nacional. Por outro lado, o compromisso português com organizações internacionais, também com um forte envolvimento marítimo, como a União Europeia, a NATO e a CPLP obrigam-nos a ter uma capacidade de influência e de operação no mar que vai ainda muito para além dos espaços acima referidos.

No presente contexto estratégico internacional, onde as ameaças ao nosso modo de vida se multiplicam e diversificam, é fundamental manter a vigilância, a presença, o exercício da autoridade e a capacidade de defesa contra as novas ameaças, garantindo tanto a segurança cooperativa, como condições de base para a utilização do mar português. Fazer isto em todos estes espaços, com uma Marinha com pouco mais de 6000 militares é um desafio sobretudo de eficiência e maximização dos recursos disponíveis. Mas é também um desafio de capacidade e eficácia operacional face às tipologias de ameaças atuais e aos requisitos de operação nos vários cenários em ambientes conjuntos e combinados, onde a interoperabilidade é essencial. Para efeitos de uma melhor compreensão deste aspeto, importa abordar, ainda que muito sumariamente, estas ameaças e requisitos dos quais decorrem lacunas de capacidade reconhecidas pela NATO: a ameaça submarina continua bem presente no Atlântico pelo que importa incrementar o reforço das capacidades ASW; a segurança das infraestruturas críticas nos portos, no litoral e, mais recentemente, nos fundos marinhos, tendo este último aspeto levado a NATO à criação de um novo conceito, que se designou por “Seabed Warfare” para o qual os equipamentos e táticas se encontram ainda em desenvolvimento; as novas ameaças no âmbito de defesa aérea, como os Sistemas Não Tripulados Aéreos, os quais podem operar muitas vezes em enxame e que requerem novas capacidades de deteção, de guerra eletrónica e de inativação; as novas ameaças no âmbito da guerra de minas, incluindo as minas derivantes, com grande impacto não apenas nas operações navais, mas também na navegação mercante; as ameaças assimétricas, muitas vezes com tecnologias comerciais, onde mais uma vez os drones representam um papel relevante, obrigam a novas capacidades de proteções de forças no mar e nos portos; a tendência atual para o desenvolvimento de operações multidomínio, nas quais a informação tem uma predominância acrescida na tomada de decisão e que obrigam à existência de capacidades que permitam a realização de uma rápida avaliação ambiental para apoiar a análise e o planeamento operacional; e ainda as omnipresentes ameaças no âmbito da segurança marítima, incluindo a luta contra a droga e o controlo da imigração irregular as quais requerem cada vez mais uma abordagem operacional coordenada onde o conhecimento situacional marítimo e o comando e controlo são fundamentais para o sucesso;



Assim, as novas capacidades a desenvolver no âmbito de um novo paradigma genético, devem obedecer aos seguintes princípios básicos, para darem resposta aos desafios e requisitos acima referidos:

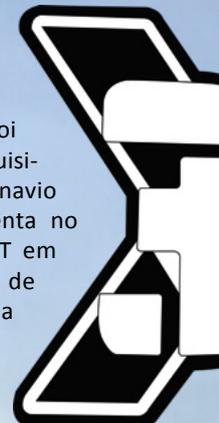
- Ter baixo custo de aquisição, sustentabilidade e operação, incluindo necessidade de recursos humanos;
- Ser altamente adaptáveis e de fácil projeção para diferentes cenários com um grande conjunto de perfis de missão;
- Ser muito interoperáveis mesmo com os meios tradicionais.

Foi neste contexto que a Marinha Portuguesa decidiu investir, desde já há alguns anos, no fomento do conhecimento e de parcerias que lhe permitissem o desenvolvimento de novas capacidades em termos de SNT, com vista à robotização das suas operações no mar. Esta linha de ação assentou na identificação de oportunidades no âmbito das novas tecnologias para dar resposta aos três tipos de requisitos acima referidos, primeiro, de eficiência e de maximização dos recursos disponíveis para produzir efeitos operacionais relevantes, segundo, de adaptação às novas ameaças e desafios operacionais, preenchendo, tão rapidamente quanto possível, as lacunas de capacidades por estes criadas, terceiro, de operar com outros meios já existentes, de forma conjunta e combinada.

Os esforços da Marinha neste âmbito, envolveram entre outros, o desenvolvimento e internacionalização do exercício REPMUS, a criação da Célula de Experimentação Operacional de Veículos Não Tripulados (CEOV), a conceção da Divisão de Inovação do Estado-Maior da Armada, a estruturação do CEOM, e, mais recentemente, a implementação da nova unidade X31, sobre a qual incidiremos de seguida.

## A UNIDADE X31

Em linha com os esforços acima referidos, a Diretiva Estratégica da Marinha (DEM22) do ALM CEMA, preconiza uma Marinha tecnologicamente avançada, apostando nas oportunidades trazidas pela atual revolução tecnológica, que incluem a robotização, a inteligência artificial e as tecnologias emergentes e disruptivas. Neste campo, os SNT, em concreto, têm vindo a revelar uma importância cada vez maior nos atuais conflitos e teatros de operações. Foi em coerência com esta linha que foi concebido e se encontra atualmente em fase de aquisição, no quadro do PRR, o futuro NRP *D. João II*, um navio multipropósito e multifunção cuja operação assenta no emprego multidomínio de várias tipologias de SNT em benefício de um mesmo fim operacional. Este tipo de conceito de emprego harmoniza-se com a tendência de emprego dos SNT em operações multidomínio, na qual se inclui o desenvolvimento de capacidades de Comando e Controlo comum para várias tipologias de SNT operando em diferentes domínios numa mesma missão. Para assegurar esta capacidade de comando e controlo, sem se perder a interoperabilidade, encontra-se atualmente em desenvolvimento no âmbito da NATO, o STANAG 4817, um *standard* para um sistema de comando e controlo multidomínio de SNT Marítimos. Foi, pois, considerando a necessidade de federar num único organismo os esforços de edificação de capacidades operacionais de SNT, numa lógica de operação multidomínio e de criação de sinergias com outras unidades ligadas ao desenvolvimento de capacidades de SNT na Marinha que foi decidido pelo ALM CEMA criar a unidade X31. É desta conceção



operacional multidomínio que vem parte da sua designação, o 3, representando os 3 domínios, aéreo, marítimo e terrestre. Por outro lado, o 1 vem da intenção de se utilizar um único comando e controlo conforme preconizado pelo desenvolvimento do STANAG 4817.

E o “X”? O X vem da sua ligação à experimentação operacional, seja através da CEOV, seja através do CEOM, onde está sediada, para, mais rapidamente, transitar os SNT produzidos pela primeira, através da metodologia de experimentação operacional do CEOM, para uma utilização operacional na Marinha.

O mandato da unidade X31 para integrar os desenvolvimentos de SNT da Marinha e construir laços estreitos com os fornecedores da indústria, articulando essas experiências com os operadores de linha de frente, ilustra o processo de mudança em três camadas da Marinha: tecnologia, estrutura e efeito operacional.

Ao reunir as capacidades SNT da Marinha, o principal papel do X31 é garantir que tais sistemas funcionam corretamente e estão operacionais, bem como que os operadores têm a formação, qualificações e treino necessários para utilizar os sistemas a fim de gerar eficientemente capacidades operacionais através dos sistemas SNT como um recurso para o Comando Naval. A unidade X31 tem assim uma responsabilidade muito significativa porque o seu papel é demonstrar a validade da estratégia de robotização da Marinha, especialmente através da produção de efeitos operacionais relevantes para o Comandante Naval e para a comunidade operacional em geral.

## CONCLUSÃO

A Marinha Portuguesa é atualmente considerada pela comunidade internacional como um bom caso de estudo no âmbito do desenvolvimento de novas capacidades para suprir lacunas de capacidades através do emprego de tecnologia, com destaque para os SNT Marítimos, conforme descreve o Dr. Lee Willet no último número da Janes, a mais conhecida revista internacional de defesa. Os planos e programas da Marinha são uma boa ilustração de como aproveitar a tecnologia e os sistemas não tripulados em todos os domínios marítimos, para proporcionar um efeito operacional melhorado e para demonstrar a capacidade e o impacto operacional que Marinhas mais pequenas podem ter quando procuram utilizar novas tecnologias como multiplicadores de força. Alguns exemplos de grande visibilidade, como é o REPMUS, a participação em outros programas internacionais de capacitação, e, ultimamente, a criação da unidade X31, a qual despertou a atenção e o interesse internacional, têm demonstrado o impacto que a Marinha Portuguesa está a ter através da utilização de SNT Marítimos para reforçar os resultados operacionais a nível nacional e da NATO.



Colaboração do **CEOM**

### Notas

<sup>1</sup> Ver RA n.º 594 de abril de 2024

<sup>2</sup> Despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada n.º 22/23, de 27 de março, publicado na OA1 N.º 22/29-03-23.

<sup>3</sup> Comumente conhecida pela designação em inglês: *Initial Operational Capability* (IOC).

<sup>4</sup> Considerando os ambientes de superfície e de subsuperfície.



# TOMAR E OS TEMPLÁRIOS

## PARTE II – AS ORIGENS E A REGRA

### AS ORIGENS

Em finais do Séc. XI, aquando do início da Primeira Cruzada, o socorro e os cuidados prestados aos doentes e peregrinos, bem como as tarefas de acolhimento e acompanhamento, eram assegurados pelos Hospitalários de S. João de Jerusalém. Contudo, por natureza e vocação, não podiam protegê-los dos inúmeros ataques e assaltos. Nesse tempo, portanto, antes da Ordem do Templo, foram criados, ainda, os militares cavaleiros do S. Sepulcro que protegiam os espaços sagrados, estando dependentes do Patriarca do Santo Sepulcro e dos Hospitalários.

Os Templários eram, no início, monges-guerreiros, estruturando-se, logo em 1118, em juramento de votos de disciplina, pobreza, castidade e obediência, nas ruínas do Templo de Salomão, quando os fundamentos da Ordem<sup>1</sup> foram instituídos por 9 cavaleiros<sup>2</sup> liderados por Hughes De Payens<sup>3</sup>, um veterano da Primeira Cruzada em 1096<sup>4</sup>, com a missão primeira de proteger os peregrinos e defender os reis cristãos na Terra Santa<sup>5</sup>, sobretudo dos ataques de bandos dispersos que, amiúde, ocorriam fora das muralhas das cidades, sobretudo de Jerusalém, o maior dos reinos, e nos seus acessos desde o porto de Acre. Depois dos violentos ataques ao Principado de Antioquia, em 1119, na batalha de *Champ du Sang*, o soberano de Jerusalém, Baldwin II, assume a necessidade de uma defesa mais firme e operativa. De Payens, naquelas circunstâncias, reconheceu a necessidade de criar uma nova Ordem, não antes pensada, dedicada quer à oração quer à defesa e protecção dos peregrinos, sendo que a primeira vez que há documentos que a designam como tal, revelam-se, no Séc. XII, através de Michele Le Syrien, Patriarca da igreja jacobita de Antioquia.

Baldwin aceitou entusiasticamente tal missão. A 16 de Janeiro de 1120, na vila de Nablus, ao Norte de Jerusalém, Baldwin II, junto a Gourmond De Picquigny (o Patriarca), reunindo nobres e eclesiásticos, decide a instituição da Ordem, sendo que o soberano oferece aos monges-Cavaleiros a sua primeira sede, situada no seu palácio a Sul do Sacrário, no local do antigo Templo de Salomão. Estava criada a Ordem dos pobres Cavaleiros de Cristo, *Pauperes commilitones Christi templique salomonici*, ou, simplesmente, do Templo.

Em 1125, De Payens é mencionado, pela primeira vez, como Grão-Mestre da Ordem, *magister militium Templi*<sup>6</sup>, função que manterá até à sua morte em 1136, na Palestina. Existem provas de missões que realizou, a partir de 1128, a diversos reinos europeus para criar bases para a Ordem – tal como em Inglaterra, Escócia e França, estabelecendo a primeira sede dos Templários em Londres e outra em Balantrodach (Edimburgo) conhecida como *Temple Midlothian*, e cativando soldados e fontes de financiamento –, sendo que, pelos dados

conhecidos, foi precisamente em 1128<sup>7</sup> que a Regra foi determinada com a clarificação do comportamento a adotar pelos cavaleiros da Ordem.

Os Templários eram, sobretudo nas primeiras duas décadas, filhos segundos e terceiros da nobreza europeia (não eram, portanto, herdeiros) e dedicavam-se predominantemente à guerra. Com o tempo, e o apuramento dos factores de organização interna da Ordem, foram sendo especificadas áreas e tarefas, sobretudo à medida que era necessário atender aos aspectos da sua administração funcional, quer das imensas terras e concessões quer das finanças e seu processo de fiel depósito de bens e valores e de procedimento bancário, que referenciámos na Parte I do artigo. Já em 1136, Bernard de Clairvaux escreve a Hughes De Payens a elogiar a Ordem de Cavalaria e a conduta dos seus irmãos, e, a 29 de Março de 1139, é definitivamente aprovada a Ordem do Templo e o seu trabalho a Ocidente, pela Bula Papal *Omne Datum Optimum*, dando-lhes privilégios e isentando-os de obedecer a outras leis que não as definidas pelo Pontífice<sup>8</sup>. Contudo, ao longo dos tempos, foram necessárias diversas clarificações adicionais a condutas e determinações.

A Hughes De Payens sucederia Robert De Craon.

Em Portugal, é muito simbólica a instalação dos Templários no vale do Mondego logo em 1128 – um ano fulcral para Portugal tal como se veio a estruturar –, em especial em Soure, devido à sua proximidade com Coimbra, então capital do Reino. O castelo de Soure – cuja fundação se presume ter aproveitado uma prévia edificação romana – terá tido origem ainda no final do Séc. XI, após a tomada de Coimbra em 1064, e foi mandado edificar pelo conde Sesnando Davides, sendo que a vila foi uma das primeiras a ter foral dado pela Condessa-Rainha Tarasia em 1111, tendo a concessão do território à Ordem sido exarada em 1128, confirmada pelo Príncipe Afonso em 1129, após S. Mamede. Os Templários reforçaram o castelo – tipicamente um castelo de superfície com o rio a servir de fosso natural de defesa, então do próprio Reino, porque era um dos castelos que segurava a linha defensiva da frente exterior – com 2 torres, sendo-lhe ainda, em 1175, acrescida a torre Nordeste, juntamente com o alambor.

Em final dos anos 50 do Séc. XII é efectuado o termo de doação do território junto ao vale do Nabão, sendo Gualdim Pais – que havia sido feito cavaleiro pelo príncipe Afonso na batalha de Ourique – o seu Grão Mestre, tendo Tomar, dessa forma, assumido a sede da Ordem em Portugal, com a importância que já aferimos na Parte I.

No Séc. XIII, os Templários controlavam mais de 40 povoações e castelos em Portugal, sendo que, no início do século seguinte, havia vastas zonas (região Centro) sob jurisdição da Ordem, enquanto todo o Norte do País estava predominantemente



entregue à aristocracia tradicional terratenente, existindo vastas áreas concedidas aos Hospitalários (grande parte do Alto Alentejo), ao Crato e também à Ordem de Santiago (toda a península de Setúbal e grande parte do Baixo Alentejo).

## A REGRA

Sempre houve, desde início, a procura de um equilíbrio entre a oração e contemplação e a missão guerreira e protectora dos cavaleiros do Templo. O próprio De Payens defendia a necessidade de intervir e proteger, não podendo, apenas, restringir-se a Ordem à reclusão, oração e acolhimento aos necessitados<sup>9</sup>. A Regra definiu as premissas.

A Regra determinou a obediência à Ordem para cavaleiros seculares e monges cavaleiros, ambos reconhecidos pela diligência e perseverança.<sup>10</sup> Os monges assumiam os votos de castidade e pobreza e deviam usar a tonsura, não só pela discriminação dos consagrados, como também para manterem um canal de comunicação com o Divino. A oração era uma condição necessária distribuída pelas matinas, laudes, vésperas e completas, isto é, pelas seis, doze, dezoito e zero horas, sempre que possível. Em deslocações, os Templários deviam adaptar as orações segundo as indicações descritas na Regra. Se aprovados nos testes, poderiam ser considerados pelos irmãos e pelo mestre e, só assim, chamados a pedir, em capítulo, para entrar na Ordem. Os aceites, eram *reconhecidos* e recebiam um novo nome. Era aconselhado que as crianças fossem educadas pelas famílias até suportarem as suas próprias armas.<sup>11</sup> Os cavaleiros excomungados eram procurados e recebidos na Ordem. De nenhuma outra forma os irmãos poderiam acompanhar um excomungado (o que contrariava, então, os dogmas da Igreja) senão para doação de bens ou para ofício divino. As orações eram silenciosas.

Para os Templários a oração era uma atitude reverencial de devoção. O hábito deveria caber em quem o usava e era de uma só cor: branco, castanho ou preto<sup>12</sup>. O silêncio e a descrição eram extremamente importantes para a Ordem, pois concediam aos cavaleiros o domínio próprio dos justos.<sup>13</sup> Os irmãos partilhavam a mesa aos pares, para verem o outro como reflexo e auxílio. O pão partido era partilhado com os pobres e o pão inteiro era guardado. Todos os dias doavam aos pobres dez por cento do seu pão após confecção.

O comportamento subjacente à Ordem era tal que, sem evidência, espelhava a identidade de quem lhe pertencia. O cavaleiro não necessitava de dizer quem era, nem de onde vinha, todos o reconheciam. Em verdade, o seu reconhecimento iniciava em si mesmo. Perante uma falta, o cavaleiro dava conhecimento ao seu mestre. Caso tal não fosse informado e fosse do conhecimento de outro irmão, este poderia levá-lo à reflexão com o intuito de dar a conhecer ao mestre os factos. Se, ainda assim, não fosse comunicado, o irmão poderia chamar um segundo monge para o ajudar a convencer o faltoso a falar com o mestre. Em último estágio o irmão em falta seria levado a capítulo, e a todas as faltas correspondia uma punição.

A Regra tem como capítulos: (I) Regra Primitiva; (II) Estatutos Hierárquicos; (III) Eleição do Mestre da Ordem; (IV) As Penas; (V) A Vida Conventual dos Irmãos; (VI) Os capítulos; (VII) Penitências; (VIII) Detalhes da Penitência; e (IX) Recepção na Ordem, sendo este o documento mais importante para a compreensão do espírito Templário, aquele que promove a

Mesa da Consciência e converge no pensamento correcto e da acção correcta.

A brevidade do presente artigo não permite, naturalmente, desenvolver mais um tema fascinante como Tomar e a sua ligação multiseular aos Templários. Ficam, contudo, abordados os fundamentos da Ordem, e sua origem em território português, bem como (no geral) as premissas da sua Regra observada pelos monges-cavaleiros.

**Dr. Luís da Costa Diogo**  
Diretor Jurídico da DGAM

**Dra. Inês Sofia Alves**  
Cientista Forense e Investigadora

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

### Notas

<sup>1</sup> Então designada por *pauperes commilitones Christi templique salomonici*, como vimos na Parte I.

<sup>2</sup> Com ligações familiares próximas, ou por via de casamentos, oriundos de França e sobretudo da Borgonha, origem da família ducal do conde D. Henrique. Os nomes dos 7 conhecidos eram: Godfrey de Saint-Omer, Paven de Montdidier, Archibald de St. Agnan, Andre de Montbard, Geoffrey Brison, Rossal e Gondamer, suspeitando-se que o 8º cavaleiro fosse Hugh de Champagne, embora a documentação fidedigna conhecida refira que ele apenas aderiu formalmente à Ordem em 1125, na sua terceira visita à Terra Santa.

<sup>3</sup> Nascido em 1070 na baixa aristocracia terratenente francesa da região de Champagne, Troyes, vassalo do Conde de Champagne, existindo elementos que indiciam que terá ficado, em definitivo, na Terra Santa, a partir de 1114-1115, logo após a sua segunda viagem.

<sup>4</sup> No exército de Godfrey de Bouillon.

<sup>5</sup> Na altura, era Rei de Jerusalém Baldwin II, existindo, também, mais a Norte, o Condado de Trípoli, de Edessa e o Principado de Antioquia, todos eles independentes, sendo, contudo, dependentes de reinos europeus em matéria financeira e militar.

<sup>6</sup> Figurando desta forma enquanto testemunha num documento de uma doação.

<sup>7</sup> Uma data que é, sublinhe-se, relevantíssima para a história de Portugal, uma vez que foi precisamente, nesse ano, a 24 de Abril, no *campo sancte Mametis quod est prope castellum de Vimarenes*, no campo de S. Redanhas (campo de S. Mamede no Séc. XII), que o Príncipe Afonso, com o apoio da burguesia, do povo e de parte da nobreza portugalense, vence a Condessa-Rainha Tarasia, cujo exército tinha nas suas hostes parte da alta nobreza da Galiza e de parte da nobreza terratenente portugalense.

<sup>8</sup> Seguiram-se, ainda, outras Bulas como a *Milites Templi*, de 1144 e a *Militia Dei* de 1145, ambas com o objectivo de conceder direitos e privilégios.

<sup>9</sup> Se se ama o Cristianismo, defendia, ter-se-á que lutar por ele.

<sup>10</sup> Lida pela primeira vez na presença de Hughes De Payens, Bernardo de Claraval e de outros irmãos devidamente listados, entre os quais Pedro Arnaldo.

<sup>11</sup> Com a excepção clara de D. João I, recebido com escassos meses na Comenda de Lisboa.

<sup>12</sup> De Verão e de Inverno o hábito dos monges era branco em sinal de reconciliação, sobreposto à alba, sem qualquer tipo de adorno ou orgulho. Todo aquele que procurava ter o melhor ficaria com o pior. Os sapatos eram fáceis de calçar e tirar, confortáveis, sem atacadores e não pontiagudos. As refeições eram tidas em silêncio, com sinalética apropriada.

<sup>13</sup> A vida e a morte estão no poder da língua. No campo de batalha a palavra era a espada, motivo pelo qual a justiça e a disciplina eram profundamente importantes. Expressões como *manduca panem tuum cum silentio* – come o teu pão em silêncio – ou *posui ori meo custodiam* – eu segurei a minha língua – eram relembradas sempre que necessário.

### Bibliografia

- Guinguand, Maurice, “O Ouro dos Templários: Gisors ou Tomar?”, Livraria Bertrand, 1975
- Martin, Sean, Morten, Nicholas (Nottingham University, Trent), Jossrerand, Philippe, (Université de Nantes), “La Véritable histoire des Templiers. Naissance d’un Ordre”, RMC Découverte d’histoire, 2020
- Nicholson, Helen, “The Knights Templar - a New History”, Sutton Pub. Ltd, 2001
- Saraiva, José Hermano, “A história de Tomar”, a Bruma da Memória, 1996
- Gandra, Manuel, “A Regra primitiva da Ordem do Templo”, 1998
- Diogo, Luís da Costa, “A Rainha Tarasia, e os 900 anos de Portugal”, Revista da Armada, Janeiro de 2016

# GUERRA NO PACÍFICO

## GALVANIC



Tarawa, South Pacific, 1943, pintura de Sergeant Tom Lovell

Ao abrir uma nova frente no Pacífico central, o Estado-Maior Conjunto (JCS) estava ciente de que a captura de pequenas ilhas e atóis, nos quais o inimigo estava há muito tempo enrincheirado, não seria uma tarefa fácil. Um dos fatores principais, uma vez atingida a capacidade aeronaval e anfíbia adequada, era o apoio de aeronaves de ataque baseada em terra. O ataque inicial, portanto, foi dirigido contra o arquipélago das ilhas Gilbert, que poderiam ser alcançadas por bombardeiros a partir das Ellises. A esta operação, que incluía, para além de Tarawa, a captura de Makin e Apamana, foi atribuído o nome de código “Galvanic”.

As Ilhas Gilbert, que incluem 16 atóis, situam-se duas mil milhas a sudoeste do Havai, tendo sido ocupadas pelos Japoneses logo no início da guerra. A pequena ilha de Betio, com uma área de 117 hectares, 3 quilómetros de comprimento e 500 metros de largura – um terço da área do Central Park em Nova Iorque –, situada no canto sudoeste do atol era, naturalmente, o principal objetivo.

O contra-almirante Keiji Shibasaki (1894-1943), comandante das forças japonesas, tinha cerca de 4.500 homens espalhados por todo o atol que pertenciam à 6ª Força Especial Anfíbia de Yokosuka e à 7ª Força Especial Anfíbia de Sasebo, duas unidades especializadas em desembarque anfíbios. Havia também unidades de engenharia da 111ª Unidade de Construção e do Destacamento do Construção da 4ª Esquadra, sob o comando do contra-almirante Tomonari Saichiro (1887-1962), que construíram o aeródromo e as defesas. A ilha estava de tal modo fortificada que Shibasaki terá dito, com alguma razão, que Betio não seria tomada em cem anos por um milhão de homens.

No dia 20 de novembro de 1943, às 04h00, a força de ataque sul começou a transferir os Marines da primeira vaga de assalto para os veículos de transporte anfíbio. Pouco depois as baterias japonesas abriam fogo e os navios em apoio ripostavam destruindo algumas baterias em terra bem como paióis de munições e outras infraestruturas em terra. Às 06h20, depois de um breve ataque por aviões do grupo de porta-aviões da TF 58, o tiro artilhado de apoio dos couraçados e cruzadores da força anfíbia iniciou-se, prolongando-se por cerca de 1 hora.

No entanto, o bombardeamento naval e aéreo, embora intenso, provocou poucos estragos nas fortificações da ilha. Os veículos anfíbios que transportaram as primeiras vagas não tiveram grandes dificuldade em chegar à praia. Já para as 4ª, 5ª e 6ª vagas as baixas foram imensas uma vez que os veículos anfíbios convencionais ficavam presos nos recifes devido à pouca profundidade. Os homens tinham que saltar e fazer o percurso a pé até à praia debaixo de fogo intenso do inimigo.

Uma vez em terra, os Marines enfrentaram obstáculos formidáveis. Os defensores construíram um paredão com troncos de palmeira e pedra que impedia a progressão dos veículos. O fogo de armas automáticas foi devastador. Enquanto a engenharia tentava abrir caminho através do paredão, pequenos grupos de Marines tentavam atacar os ninhos de metralhadoras. Mais para o interior, casamatas de betão armado protegiam as tropas japonesas.

Durante a noite de 22 para 23 de novembro, os japoneses, encurralados no extremo leste da ilha, ainda efetuaram três contra-ataques, todos repelidos com sucesso. As tentativas terminaram com perdas tão pesadas para os Japoneses que os marines conseguiram, no dia seguinte, acabar com toda a resistência inimiga na ilha.

Às 13h30 do dia 2, a ilha foi declarada segura. O custo para conquistar Tarawa foi de 984 Marines mortos e 2072 feridos. Do lado Japonês, dos cerca 4500 defensores, sobreviveram 17 soldados feridos e 129 trabalhadores coreanos.

As baixas sofridas em tão curto tempo na conquista das Gilbert não foram tão elevadas como as sofridas na campanha de 6 meses para capturar Guadalcanal, mas foram suficientemente elevadas para chocar a opinião pública americana. Contudo, as lições aprendidas constituíram uma mais valia para as futuras operações. Depois de Tarawa, o avanço através do Pacífico Central pôde continuar com confiança mostrando que as ilhas controladas pelos japoneses podiam ser conquistadas com operações anfíbias semelhantes, com a doutrina validada e melhorada.



Piedade Vaz  
CFR REF

# ENTREGAS DE COMANDO/TOMADAS DE POSSE

## DIRETOR DE NAVIOS

Presidida pelo Superintendente do Material (SM), VALM Fernando Jorge Pires, tomou posse em 9 de janeiro como Diretor de Navios, o CALM António Rodrigues Mateus, em cerimónia que decorreu na Direção de Navios (DN).

A cerimónia iniciou-se com a leitura da Ordem, tendo subsequentemente o empossado proferido uma alocução na qual salientou o seu total compromisso e alinhamento com os objetivos da Superintendência do Material e da Marinha, e na prossecução, com fluidez, transparência e coerência, dos objetivos superiormente definidos, buscando a melhoria contínua da condição e disponibilidade da esquadra, o desenvolvimento, execução e conclusão com sucesso dos Programas Genéticos, a



adequação da DN para o paradigma presente e futuro pela sua reorganização, e o potenciar dum ecossistema de pessoas com valor, motivado e reconhecido pelo seu esforço e produto.

O VALM SM usou da palavra para salientar as suas principais prioridades para a DN, nomeadamente no que refere à importância do foco na sustentação da esquadra presente, sem prejuízo dos programas genéticos que edificarão a esquadra futura, bem como a elevada responsabilidade que é acometida à DN, agora detentora de incremento de competências na área da contratação pública, que a obriga a deter um ainda mais rigoroso controlo interno da atividade.

### SÍNTESE CURRICULAR

O CALM António Mateus nasceu em Lisboa, em 21 de julho de 1967, ingressou na EN em 1985 e foi promovido a Guarda-Marinha, após conclusão do curso de Engenheiro Maquinista Naval, em 1990.

Embarcado, desempenhou cargos de natureza técnica a bordo, tendo participado em várias missões nacionais e internacionais.

Em terra, fez várias comissões de serviço na DN, foi Professor Efetivo na EN, integrou o Programa de Transferência das fragatas *Oliver Hazard Perry* nos EUA, e o Programa de Transferência das fragatas classe *Bartolomeu Dias* nos Países Baixos. Liderou, cumulativamente com as funções nos outros programas, o Programa de Modernização de Meia-vida das fragatas da classe *Vasco da Gama* (2007 e 2012).

Entre 2012 e 2018, desempenhou funções na Arsenal do Alfeite, S.A. onde foi Diretor Técnico, Diretor Comercial, e Diretor de Produção.

Liderou o Programa de Modernização de Meia-vida das fragatas classe *Bartolomeu Dias* (2018/20), nos Países Baixos.

Após a promoção a Comodoro, em dezembro de 2021, foi colocado na DN onde desempenhou as funções de Subdiretor.

Detém o *Master of Science in Naval Architecture* pela *University College London*, Reino Unido, bem como diversos cursos de carreira.

Da sua folha de serviço constam vários louvores individuais e coletivos e várias condecorações.



## agenda Cultural Marinha



AQUÁRIO VASCO DA GAMA



BANDA ARMADA



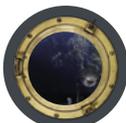
BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA



FRAGATA D. FERNANDO II E GLÓRIA



MUSEU DE MARINHA



PLANETÁRIO DE MARINHA

MAIO

11h00 e 18h00  
*Quarteto de Clarinetes da BA no Glicínias Plaza em Aveiro no âmbito do DM24* SAB 04

11h00 e 18h00  
*Quarteto de Clarinetes da BA no Glicínias Plaza em Aveiro no âmbito do DM24* DOM 05

11h30 e 15h00  
*Grupo de Dixieland da BA no Fórum de Aveiro no âmbito do DM24* SAB 11

21h30  
*Concerto da BA com o cantor Fernando Daniel em Aveiro no âmbito do DM24* SEX 17

21h30  
*Concerto da BA com a soprano Isabel Alcobia em Aveiro no âmbito do DM24* SAB 18



BANDA ARMADA



## ABERTURA DO ANO ACADÉMICO 2024

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e da Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Henrique Gouveia e Melo, realizou-se no passado dia 9 de janeiro a sessão solene de abertura do ano académico 2024 da Academia de Marinha.

Nesta sessão foi atribuído o prémio “Academia de Marinha 2023” ao Professor Doutor Henrique de Sousa Leitão, membro emérito da classe de História Marítima e investigador no Departamento de História e Filosofia das Ciências, da Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Este prémio, que foi entregue pelo CEMA e AMN, destina-se a dinamizar e incentivar a pesquisa e a investigação científica no âmbito da história e atividades marítimas portuguesas e das artes, letras e ciências no que diga respeito ao mar e às atividades marítimas. Ao Professor Doutor Henrique Leitão, destacam-se não só as suas relevantes investigações que têm sido um forte contributo para a História da Marinha, assim como o seu recente projeto financiado pelo European Research Council intitulada “Making the earth Global: Early Modern Nautical Rutters and the construction of a global Concept of the Earth”. É de realçar a sua excelente colaboração com a Academia de Marinha.

Seguiu-se a apresentação do livro, “Dicionário do Almirantado Português”, de autoria da Professora Doutora Isabel Graes e do Mestre João Andrade Nunes. Esta publicação é fruto de um projeto de colaboração entre a Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa e a Marinha. A Obra faz um levantamento dos oficiais gerais da Marinha portuguesa dos séculos XVIII, XIX, XX, de um glossário da origem dos postos de oficial general e da sua evolução histórica desde o século XIII e da lista dos Chefes Militares da Armada desde 1789. Incluindo os oficiais estrangeiros que serviram na Marinha Portuguesa, na parte iconográfica do dicionário, constam imagens dos navios que se destacaram nos três séculos estudados. É de destacar a importância que esta obra tem para imortalizar alguns daqueles que serviram a nossa Marinha ao longo dos séculos e mais do que um nome ou o seu posto, é dar a conhecer um pouco da sua história e da sua vida. Trata-se de uma edição da Academia de Marinha e do Instituto de Investigação Interdisciplinar da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa (IURIS).



Colaboração da **ACADEMIA DE MARINHA**



# PROJETO “MARINHEIROS DA ESPERANÇA”

No passado dia 28 de fevereiro, realizou-se no Pavilhão das Galeotas do Museu de Marinha, o lançamento da obra **“Marinheiros da Esperança, na rota de Magalhães e Elcano. Pelo relato de Pigafetta e pelos desenhos de crianças e jovens internados em hospitais públicos de Portugal, Espanha e Itália”**.

O projeto “Marinheiros da Esperança” iniciado em 2017, com o apoio da Marinha Portuguesa, integra crianças e jovens internados em serviços de Pediatria do Serviço Nacional de Saúde, inspirado nas comemorações dos 700 anos da Marinha Portuguesa, que se envolveu nesta iniciativa com a Armada espanhola e italiana.

A cerimónia, foi presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional (CEMA e AMN), Almirante Henrique Gouveia e Melo e contou com a presença de diversas entidades civis e militares.

As palavras de abertura estiveram a cargo do Diretor Cultural de Marinha, VALM Bastos Ribeiro, tendo realçado a importância do Projeto e a forte ligação emocional que a Marinha tem com estes jovens “Marinheiros da Esperança”.

Seguiu-se a apresentação da obra pela Professora Margherita Michelazzo, marcada por palavras carregadas de emoção, salientando o facto de o tema ser o palco “ideal, que transforma as crianças e os jovens das Pediatrias, obrigados a atravessar os mares e oceanos atormentados da doença e da espera para chegar a portos seguros, em protagonistas e intérpretes da maior empresa da história”, sendo prova irrefutável que “o mundo pode unir-se em empreendimentos não de conquista mas de solidariedade e esperança”.

Referiu ainda que “Sentimentos de afeto, amizade e gratidão nasceram em mim quando, ao olhar para cada página deste livro, vi uma obra coral de rara beleza e de séria documentação”, onde “Cada desenho mostra uma criatividade original, revelada através do trabalho inteligente dos educadores, do pessoal médico e de enfermagem e das famílias dos jovens doentes e que a Marinha de Portugal transformou num grande empreendimento!”.

Dirigindo-se ao Almirante CEMA e AMN, afirmou que “Grande é a História da Marinha Portuguesa! Grande é a Escola desta





Foto ISAR B Pereira da Silva

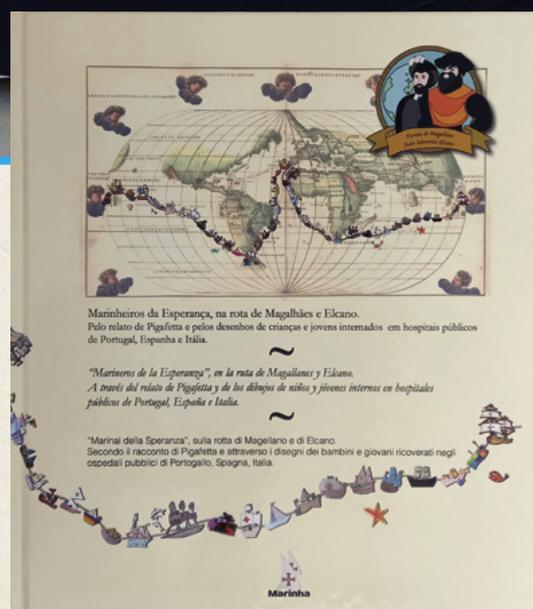
Armada que conta com 700 anos de História e é capaz de enfrentar novas rotas, nas ondas da solidariedade e dos sonhos de um futuro melhor”, questionando retoricamente que “os sonhadores podem ser poucos, mas como seria o mundo sem sonhadores e sem aqueles que os apoiam?”.

As palavras de encerramento foram proferidas pela Dr.<sup>a</sup> Maria Edite Pereira, Educadora de Infância Adstrita ao Serviço de Pediatria do Hospital de S. Francisco Xavier.

Começou por agradecer a todos que de forma altruísta, empenhada e determinada contribuem para tornar o projeto possível, realçou a dedicação de Educadores, Professores, Crianças, Jovens e respetivas Famílias que trabalham nos serviços para que o principal objetivo dos “Marinheiros da Esperança” seja alcançado, contribuindo para o bem-estar e a qualidade de vida de crianças e jovens internados nas pediatrias do sistema nacional de saúde, através da promoção do seu conhecimento e desenvolvimento humano, apelando à criatividade.

A este propósito, realçou “que o projeto nas unidades hospitalares é orientado pelas equipas educativas e executado pelos nossos bravos marinheiros, as nossas crianças e jovens”, afirmando que cabe a “nós, educadores e professores, a função de lhes abrir janelas de oportunidades que permitam a atribuição de uma dimensão pedagógica, e importância merecida neste contexto educacional tão desafiante.” Parafraçando o pediatra Gomes Pedro, enalteceu o facto de que “educar é, de facto e sobretudo, ajudar alguém a ser feliz”.

Afirmou ainda que “ser educador/professor é ter o coração grande, o colo sempre disponível e um abraço pronto a dar” e que esta aventura navega alicerçada na força e determinação de muitos “em trabalhar neste contexto e acima de tudo



neste projeto”, porque só assim, como diz o Poeta “Deus quer, o homem sonha, a obra nasce... Nós sonhamos todos os dias com as nossas crianças, e a obra está aqui”.

Terminou, agradecendo à Marinha Portuguesa, na pessoa do Almirante CEMA e AMN, por ser parceira neste projeto, fazendo uma promessa e um apelo: “Todos nós, que embarcamos diariamente neste sonho, vamos continuar a dar o nosso melhor, vamos levantar a âncora, hastear as velas e navegar com as nossas crianças até onde a imaginação nos levar, mas peço Sr. Almirante continue a navegar com as nossas crianças que são os verdadeiros heróis deste projeto... nunca desista de nós”.

A cerimónia terminou com um Porto de Honra, num momento de exultação por todos quantos têm tornado este sonho possível.





Autor: 2TEN TSN-ARC Paulo Guedes

# CHARRUAS

## PARTE III

### CHARRUA S. JOÃO MAGNÂNIMO (A PRIMEIRA): O NAUFRÁGIO

A primeira Charrua *São João Magnânimo* – lançada ao mar em 1796 – foi construída pelo Mestre Construtor do Arsenal Real da Marinha, Manoel José da Silva, no Arsenal do Estado do Pará (Brasil).

Na sua primeira viagem, por mar oceano aberto, com destino à Metrople, a Charrua *São João Magnânimo* naufragou no *Banco de Mujuim*, originando a que, tal como seu mestre, nunca saírem do Pará (Brasil).

#### SANTA MARIA DE BELÉM DO GRÃO PARÁ

Santa Maria de Belém do Grão Pará (antes, Feliz Lusitânia, e agora, Belém), cidade edificada sobre a linha imaginária do Tratado de Tordesilhas (7 de junho de 1494), em 1616. Passou a ser – oficialmente – portuguesa, pelo Tratado de Madrid, de 13 de janeiro de 1750, e porta de entrada e saída do Amazonas, de acesso a todo o sertão do Norte brasileiro. Local onde se falava o *nheengatu*, uma corrente da língua *tupi*, falada pelos nativos de todo o litoral brasileiro. A cidade, pertencente ao Estado do Pará, tinha como Governador e Capitão-General Dom Francisco de Sousa Coutinho.

Mas fora a 22 de maio de 1796, que o Primeiro-Tenente de Mar da Real Marinha Portuguesa *Joam Baptista Roffe* chegara a esta cidade. Contudo, tudo começara, quando, por Aviso do Conselho do Almirantado, de 12 de março de 1796, recebera ordem para embarcar na *Charrua Águia*, em Lisboa, a fim de ir ao Estado do Grão Pará, Brasil, tomar o comando de uma das duas charruas que se estava a construir e, trazê-la até Lisboa. Das duas charruas, o comando da *Charrua Magnânimo* fora entregue pelo Governador

e Capitão-General Sousa Coutinho, ao dito Tenente. Já pela *Charrua Princesa Real*, viera o Prático do Número, Francisco Gonçalves, sob as ordens do Intendente dos Armazéns de Guiné e Índia.

#### O NAUFRÁGIO

Saída de Belém, numa terça-feira, 7 de junho de 1796, vencendo as “*aguas vivas [n]a pafsagem estreita entre os secos da Ilha dos Piriquitos*”<sup>1</sup>, fundeu no Mosqueiro, a fim de esperar pela “*quebra das agoas*”<sup>2</sup> para, com isso, com a experiência do prático, conseguir superar os baixos, correntes, ventos e marés. O que ocorrera a 12 de junho mas, encalhou em frente à “*Bahia do Sol*”<sup>3</sup>. Contudo, conseguiu libertar-se e continuar a sua derrota, até que, no dia 14 de junho de 1796, às 21:45 horas, encontrava-se o navio junto das Ilhas de São Caetano, com vento de ESE e proa a Norte. Sempre a três braças e meia, altura em que o Comandante *Roffe* fora almoçar, junto à roda do leme, “*donde presenciava todo o governo da manobra*”<sup>4</sup>. Repentinamente, num “*Banco de Mujuim o ultimo á sahida d’este Porto*”<sup>5</sup>, passa a duas braças e duas e meia, não querendo “*dar fundo quando este foi diminuindo*”<sup>6</sup>, altura em que

o Comandante deixa o almoço, desloca-se para junto do práctico e piloto, a fim de tomar o comando, “*debaixo da Derrota do Prático*”<sup>7</sup> e sob as suas orientações náuticas. Embora tentassem algumas manobras, contudo, foram frustradas. O Comandante ordena que se fechassem as escotilhas, indo o calafate para a bomba, pois, “*repentinamente se cobrio que em hum quarto de hora se alagou*”<sup>8</sup> o porão com duas braças de água. Perante esta dificuldade, fora o pano posto de feição, contudo, a água já passava e varria todo o navio. É então que o Comandante ordena para se abrirem as escotilhas, colocar a lancha e o catraio na água, a fim de salvar o mais importante, a guarnição e a correspondência real. A guarnição abandona o navio, ficando o Comandante Roffe sozinho no convés, “*Sem querer abandonar o Navio*”<sup>9</sup>, resistindo mesmo sair. Agora, já com toda a guarnição nas embarcações, viam o Comandante sozinho a bordo. Altura esta que resolveram regressar, saltar para bordo, alegando de que “*também se exporiam ao mesmo Risco de perderem as vidas*”<sup>10</sup>, caso o Comandante não fosse com eles. Já o Comandante, visto não querer que as vidas da guarnição fossem perdidas, por sua causa, resolveu acompanhar os ditos oficiais, ficando todos nas embarcações e junto ao navio, até às três horas, numa altura em que já só se via uma parte dos mastros. Perante esta catástrofe, já não havia salvação possível. É então que o Comandante determina rumarem para a Vila de Colares, onde chegaram pelas dez horas da manhã, de 15 de junho de 1796. Aqui, ordenara o Comandante a prisão do práctico e, a guarnição, sem poderem ir a terra. Sendo mais tarde abastecidos com farinha e peixe, porque não comiam desde o dia do naufrágio. Deste acontecimento, ficara um marinheiro doente, juntamente com o Comandante, que tivera ficado com as pernas feridas.

## PÓS NAUFRÁGIO

Depois de chegarem à Vila de Colares, o Comandante informa o Governador do sucedido, que toma conhecimento na manhã do dia 16 de junho. E logo este, por Ofício de 16 de junho de 1796, ordena para a guarnição e o práctico – que se encontrava sob prisão – fossem levados numa lancha, pelo Sargento Amaro Gonçalves, para bordo da *Charrua Águia*, que já se encontrava a caminho, assim como uma sumaca e duas canoas grandes. Altura esta em que o Governador desloca-se pessoalmente ao local, encontrando o navio “*coberto d’agua ate a rorna dos Mastros*”<sup>11</sup>. Por sua vez, a correspondência que se salvara, ordenou a sua entrega ao Secretário da Secretaria

do Governo do Pará, a fim de ser novamente remetida para Lisboa. Também ordenara que se fizesse uma vistoria do lugar – onde tivera naufragado o navio – pelos “*Praticos dos Navios de V. Mag.<sup>de</sup>, e dos da Praça que existião neste Porto para fazerem as observaçoens e marcaçoens neçessarias em modo que outros alli não venha a perigar*”<sup>12</sup>, alegando estes de que, o “*Navio hir bem e Navegado*”<sup>13</sup>. Pois encontrava-se a “*meio do canal soubre huma coroa que na baixa mar da mare mortas tem tres braças*”<sup>14</sup>.

Por Ofício de 10 de agosto de 1796, o Governador e Capitão-General D. Francisco Sousa Coutinho, informa a Rainha D. Maria I (1734-1816), de que tivera dado ordens para o Comandante, oficiais e restante guarnição, embarcarem nas duas charruas que iam para Lisboa, assim como o dito práctico – que se encontrava na prisão da cidade – também ia mas, sob prisão e à merce das determinações da Rainha. Pois, mais tivera informado, de que não se considerava com qualidades para assumir o papel de um “*Juiz para resolver quaes estão culpados, e quaes sejião os que não tem culpa para os adimitir no serviço Real*”<sup>15</sup>. Do que foi possível salvar, foram as vergas de gávea. Contudo, o Governador comprometeu-se a voltar ao local, assim que o “*tempo das Ventanias na Costa*” passassem, para ver se conseguia recuperar a artilharia, oito peças calibre nove e os ferros. Já as madeiras, que tiveram sido as melhores que alguma vez tivessem sido utilizadas, não fora possível recuperar, porque, segundo o Governador, encontrava-se “*sem os meios proprios que aqui não há para huma tal deligência*”<sup>16</sup>.

## COMANDANTE JOAM BAPTISTA ROFFE

Filho de João Roffe, um imigrante protestante, vindo da Inglaterra para Lisboa, e de Joanna Ritta, de “*Batirada*”, Reino da Irlanda. Nasceu e foi batizado na freguesia de Santa Justa, Lisboa, em novembro de 1747. Viveu na rua de S. Domingos, freguesia de Nossa Senhora da Lapa. A 20 de outubro de 1778, solicita servir o Santo Ofício, alegando ter “*muito desejo de servir a Deus neste Santo Tribunal do Santo Oficio no ministerio da familia*”<sup>17</sup>. E, a 13 de junho de 1795, já como Segundo-Tenente da Real Marinha Portuguesa, D. Maria I (1734-1816), ordena que lhe fosse dado o Hábito da Ordem de São Bento de Avis, conforme estipulado pela Carta de Lei de 19 de junho de 1789 e, Decreto de 20 de julho de 1789. Tudo isto, por ter doze mil réis de tença efetiva, valor este que teve de pagar pelo dito Hábito.



**José Luís Santos Cardoso**  
Guarda de 2ª Classe, PEM

## CHARRUA S. JOÃO MAGNÂNIMO

### Guarnição

**Comandante** – João Baptista Roffe, Primeiro-Tenente de Mar da Real Marinha Portuguesa

**Prático** – Francisco Gonçalves

**1.º Piloto** – Rodrigues de Oliveira Tazo

**2.º Piloto** – José Lopes dos Santos

**Mestre** – Manoel das Neves

**Contramestre** – José Martins Coelho

**Cirurgião** – Francisco Correa da Silva

**Escrivão** – Joaquim José Ferreira

**Guardião** – António de Amiral/Amaral

Restante Guarnição: “*levava hua completa tripulação, mais numeroza do que costumaõ ser as d’estes Navios, e os mesmos Indios que hiaõ a suprir a falta de Marinhage eraõ poucos, e de prestimo*”.

### Notas

<sup>1</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8465

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8479

<sup>4</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8482

<sup>5</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8479

<sup>6</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8482

<sup>7</sup> Idem

<sup>8</sup> Idem Ibidem

<sup>9</sup> Idem Ibidem

<sup>10</sup> Idem Ibidem

<sup>11</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107\doc. 8479

<sup>12</sup> Idem

<sup>13</sup> AHU\_ACL\_CU\_013, Cx. 107, doc. 8482

<sup>14</sup> Idem

<sup>15</sup> AHU\_ACL\_CU013, Cx. 107, doc. 8465

<sup>16</sup> Idem

<sup>17</sup> PT/TT/TSO-CG/A/008-001/11401, Tribunal do Santo Ofício, Conselho Geral, Habilitações, João, mç. 163, doc. 1380

## NOTÍCIAS

### FORÇA DE FUZILEIROS NA LITUÂNIA CERIMÓNIA DOS 20 ANOS DA LITUÂNIA NA NATO

Os militares da Marinha que pertencem à Força de Fuzileiros, e que já se encontram naquele país a preparar toda a missão que teve início em abril, foram convidados pelo Presidente da Lituânia, Gitanas Nausėda, a participar no evento que assinalou os 20 anos de adesão daquele país à Aliança Atlântica, sendo este país membro da NATO desde 29 de março de 2004.

Na ocasião, o segundo Comandante da Força de Fuzileiros, o 1TEN FZ Tiago Sousa Teles, teve oportunidade de contactar com

o presidente lituano, num ambiente de colaboração dos países membros da NATO.

Os militares portugueses participaram ainda na corrida de 6 km, que integrou as celebrações deste dia.

A Marinha está presente, através da Força de Fuzileiros, na Lituânia no âmbito das medidas de Tranquilização da NATO desde 2018. A missão deste ano teve início a 4 de abril e irá terminar a 2 de julho. A Força portuguesa é constituída por 146 militares e é comandada pelo CTEN FZ Nuno Correia Marques.



### DIA DA UNIDADE DO CENTRO DE MEDICINA NAVAL 25º ANIVERSÁRIO

No passado dia 3 de março o Centro de Medicina Naval (CMN) completou 25 anos. As comemorações que decorreram no CMN, na presença do Superintendente do Pessoal (SP), VALM Soares Ribeiro, iniciaram-se com uma missa de Celebração de Ação de Graças, na Capela de Nossa Senhora do Mar, na Base Naval de Lisboa.

Na cerimónia militar, presidida pelo VALM SP, estiveram presentes os antigos diretores do CMN, desde a sua criação em 1999, até à presente data: o CMG MN REF Cardoso Tavares, o CMG MN REF Alberto Galvão, o CALM REF Jesus Silva, o CMG MN RES Luís Ribeiro, a COM Halpern Diniz e o Dr. Cardoso da Costa.

Para além da cerimónia militar e dos habituais discursos e imposição de condecorações, este Dia da Unidade especial, incluiu o descerramento duma placa alusiva à efeméride e a inauguração de uma exposição de todos os trabalhos (fotografias e peças de arte) que concorreram ao Desafio Artístico “Um olhar sobre a Saúde Naval”. Tratou-se de uma iniciativa organizada pelo CMN, em colaboração com a Direção de Saúde e a Revista da Armada, que irá publicar ao longo do ano os trabalhos vencedores/premiados nas categorias de Fotografia e Artes Plásticas. Este Desafio atribuiu a cada categoria 3 prémios e 1 Menção Honrosa, cuja entrega teve lugar numa cerimónia no dia 12 de abril.

No dia 8 de março realizou-se no Clube Militar Naval um jantar da ‘Saúde Naval’ que reuniu todos os militares e civis que, integrando as guarnições do CMN ou do antigo Hospital da Marinha, quiseram juntar-se às comemorações do “quarto de século” do CMN.



Colaboração do CMN

Fotos 2SAR TA Ricardo Pinho

# OS ESCRAVOS E A ECONOMIA

Estou em crer já por aqui ter referido o facto de, em situações de relativa perigosidade, os escravos transportados nos navios negreiros serem, muitas das vezes, abandonados à sua sorte, frequentemente ainda acorrentados, o que resultava quase sempre na sua morte.

O que hoje se apresenta confirma o que se referiu e complementa o que, em vezes anteriores, aqui se relatou sobre o mesmo assunto.

Como forma de garantir a subsistência da província de S. Tomé e Príncipe, a Coroa determinou que, por todos os escravos levados daquela zona de África para o Brasil, deveriam os respectivos direitos ser pagos integralmente numa daquelas ilhas.

Considerando que tal prática lhes causava problemas, fundamentalmente pelo aumento de encargos, mas tendo em vista, como alegavam, “como principal e único interesse a economia do Brasil”, os proprietários dos navios negreiros brasileiros, em Maio de 1800, propuseram a anulação de tal determinação.

Na argumentação apresentada para o efeito assumia papel de relevo a relação das perdas tidas alegadamente pelo cumprimento de tal obrigação, indicando que:

Em 1783 a corveta *Sete Casacas* depois de avistar as ilhas fora descaindo, por acção do tempo, vindo a naufragar na costa Leste morrendo os mais de 300 escravos embarcados.

Nesse mesmo ano a corveta *Coucão* veio a perder-se no mesmo local e pelo mesmo motivo provocando assim a morte aos mais de 400 escravos embarcados.

Em 1786 o bergantim *Paracatú* veio a ter o mesmo destino perecendo então mais de 350 escravos.

Algum tempo depois foi a vez da corveta *Nª Srª da Nazaré* que, ao suspender na ilha do Príncipe, por falta de vento, veio a perder-se na ilha do Corisco morrendo mais de 500 escravos.

A corveta *Nª Srª da Glória*, por seu lado, após avistar a ilha de S. Tomé bordejou durante 73 dias e foi perder-se na costa Leste tendo morrido 89 escravos.

Acrescentavam ainda no requerimento em causa que, por terem tocado naquelas ilhas e devido à pestilência dos ares, haviam morrido 260 escravos na corveta *Serventia* e 210 na *Corta Mares*.

É ainda apontada a morte de 243 escravos na galera *S. Manuel*, 243 no bergantim *Furundum*, 300 no bergantim *Tritão* e 200 no Americano sendo que nestes casos não se indique qual a causa directa da mortandade.

Na relação de perdas há uma bem curiosa e igualmente imputada à determinação régia que foi a sucedida com a corveta *Nª Srª da Graça* que, andando a bordejar a ilha do Príncipe, foi ter à ilha de Fernão Pó onde deixou os mais de 400 escravos que transportava e que ao regressar da ilha do Príncipe não encontrou ali nenhum.

Pese embora algum eventual exagero de quem se lamentava, não deixa de ser assustador o número das vidas perdidas.



Cmdt. E. Gomes

Fonte: AHU doc. 20589 Baía CA

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



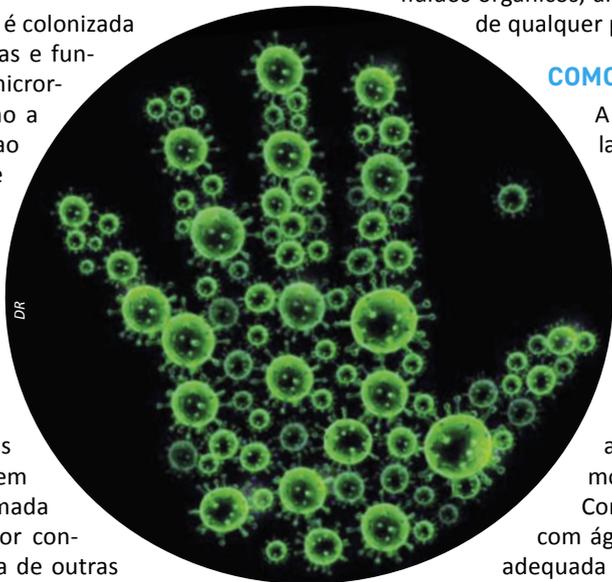
# HIGIENE DAS MÃOS

Neste mês de maio o artigo de saúde abordará a higiene das mãos dado que a Organização Mundial de Saúde (OMS) escolheu o dia 5 de maio para se comemorar anualmente o Dia Mundial da Higiene das Mãos. Este dia foi criado em 2009 com o propósito de chamar a atenção para a importância da higienização das mãos, como forma eficaz e acessível de prevenir doenças e salvar vidas.

A lavagem das mãos com água e sabão ou, em sua substituição, a higienização com solução antisséptica de base alcoólica (SABA), constitui a medida mais importante para reduzir a transmissão de infecções e protegemo-nos, bem como aos que nos rodeiam. Segundo, a OMS o ato de higienizar as mãos impede em 40% a incidência de novas infecções. É, também, considerada uma medida com impacto indireto no controlo da resistência aos antimicrobianos.

## MICROBIOMA DA PELE

A pele normal dos seres humanos é colonizada por microrganismos, como bactérias e fungos. A quantidade e tipo desses microrganismos depende de fatores como a idade, estilo de vida, exposição ao sol e até do ambiente em que se vive. São fundamentais para a pele manter a sua função de barreira, manter o seu pH em equilíbrio e para prevenir o desenvolvimento de microrganismos patogênicos. A esses microrganismos que nos ajudam a estar saudáveis chamamos de microbioma residente, e encontram-se nas camadas mais profundas da pele. Contudo, existem microrganismos transitórios na camada superficial da pele, que surgem por contacto direto com pele contaminada de outras pessoas, ou indiretamente por contacto com objetos/superfícies contaminadas. Esses microrganismos podem desenvolver-se e causar doenças.



## MÃOS SÃO UM VEÍCULO DE TRANSMISSÃO DE MICRORGANISMOS

As mãos são a parte do corpo que mais se utiliza no contacto, pelo que são um importante veículo de transmissão de microrganismos. É por isso que é crucial existir higienização frequente das mãos: para evitar espalhá-los em superfícies, objetos, pessoas que nos rodeiam, ou mesmo por outras partes do nosso próprio corpo (se os microrganismos contactarem os nossos olhos ou boca, por exemplo, conseguem mais facilmente penetrar no nosso organismo e causar doença, tal como gastroenterite, conjuntivite, infecção respiratória). É de extrema importância que esta medida seja inculcada às crianças desde cedo para garantir que se vai tornar um hábito ao longo da vida.

## QUANDO SE DEVE HIGIENIZAR AS MÃOS

A higienização das mãos de qualquer pessoa deve fazer parte da rotina (quando se chega a casa, antes de comer ou manusear os alimentos, antes de tomar medicação ou tratar de feridas,

após ida à casa-de-banho ou mudar fraldas, após assoar ou tossir/espirrar, após tocar em animais ou seus dejetos, após manusear resíduos, antes de visitar recém-nascidos, antes e depois de ir a um serviço de saúde, entre outros), mas também deve ser feita sempre que as mãos estejam visivelmente sujas. Os profissionais de saúde, trabalhadores de lares/creches e outras profissões que envolvam contacto com microrganismos ou pessoas imunodeprimidas devem reforçar a higienização das mãos antes/depois do contacto com os utentes, após contacto com fluídos orgânicos, antes/depois de usarem luvas e antes de qualquer procedimento asséptico.

## COMO HIGIENIZAR AS MÃOS

A higienização das mãos contempla a lavagem de mãos com água e sabão e a fricção antisséptica com solução alcoólica, e são ambas consideradas eficazes. Contudo, nas situações de mãos visivelmente sujas, antes da preparação de alimentos e após ida à casa-de-banho ou mudar fraldas, privilegia-se a lavagem com água e sabão, que além de remover os microrganismos, remove também a sujidade, oleosidade, suor e células mortas da pele.

Com água e sabão: molhar as mãos com água e aplicar a quantidade de sabão adequada para aplicar em toda a sua superfície; friccionar energeticamente durante 60 segundos ambas as palmas e dorsos das mãos, com movimentos rotatórios e entrelaçando os dedos para cobrir toda a superfície. Não esquecer polegares, pontas dos dedos e unhas. Enxaguar as mãos com água e secá-las completamente com uma toalha, idealmente descartável. Se os lavabos não tiverem torneiras automáticas, deve usar-se a toalha para fechar a torneira.

Com solução alcoólica: aplicar uma dose do produto, estendendo-a por toda a superfície das mãos. Friccionar as mãos até que fiquem secas (20-30 segundos).

Para ajudar numa boa higienização das mãos as pessoas devem manter as unhas curtas e limpas, evitar aplicar unhas postiças, remover verniz estalado, evitar adornos como anéis, pulseiras e relógios e aplicarem diariamente creme hidratante nas mãos.

**HIGIENE DAS MÃOS: SEGUNDOS QUE SALVAM VIDAS. LAVE AS SUAS MÃOS!**



Ana Cristina Pratas  
CTEN MN

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

# QUARTO DE FOLGA

## JOGUEMOS O BRIDGE

Problema nº 274

NORTE (N)				ESTE (E)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
A	A	A	D	D	6	R	R
V	R	10	6	4	5	D	5
10	V	8		V	4		
8		2		9			
				6			
				3			

OESTE (W)				SUL (S)			
♠	♥	♦	♣	♠	♥	♦	♣
R	8	-	V	9	D	7	A
7	4		10	3	10	5	3
6	3		9	2	9	4	2
5	2		8	7			
			7				

### GRAU DE DIFICULDADE – MÉDIO CARECENDO DE ATENÇÃO

W-E vuln. S joga 3ST recebendo a saída a V♣. Para cumprir precisa das 2 figuras de ♠ divididas, o que se verifica, podendo, assim, fazer as 9 vazas com 3♠+4♥+1♦+1♣. O contrato parece, portanto, imbatível, mas analise com atenção as 4 mãos e encontre a forma como uma defesa astuta consegue contrariar o cumprimento deste contrato.

### SOLUÇÃO: PROBLEMA Nº 274

Pega de A à 3ª como mandam as regras de cartêio nestas circunstâncias, e vejamos o desenvolvimento da linha de jogo a seguir: tenha em atenção que só conseguirá fazer as 3 vazas em ♠ se tiver o cuidado de jogar pequena para o 10 na 1ª passagem. E fará A D e atacará naturalmente R para o A do morto; S começa por fazer as 4, ♠, e jogará então o 9 de ♠ para o 8 na 2ª passagem, jogada fundamental para continuar em mão, outra para o V e a seguir faz o A para a 9ª vaza. Todavia, E derrotará o contrato se fizer uma boa leitura do jogo, percebendo a distribuição da mão de S, e como ela já está esgotada em entradas. A chave da defesa está, portanto, no recuo da D na 1ª passagem, mesmo secando-a, e verifique como esta jogada irá impossibilitar S de fazer as necessárias 3 vazas no naipe.

Nunes Marques  
CALM AN

## SOPA DE LETRAS

Problema nº 12

L	U	B	R	I	F	I	C	A	R	L	U	M	E
U	A	P	P	T	E	R	I	H	F	U	A	U	L
V	B	E	E	A	A	T	N	C	A	P	T	L	E
A	U	N	R	R	P	U	S	R	Z	A	A	E	M
R	I	E	S	A	A	D	T	E	E	D	C	T	A
A	S	D	E	N	R	O	R	P	E	A	S	A	R
R	N	O	U	E	O	L	E	T	R	O	P	S	A
O	E	A	B	P	I	Q	U	E	U	R	T	I	C
M	T	U	I	N	S	T	I	A	G	O	R	I	P
N	A	V	E	T	A	B	A	N	I	L	B	E	N

### SOLUÇÃO: PROBLEMA Nº 12

- ↳ LUBRIFICAR
- ↳ LUME
- ↳ LUVAR
- ↳ LUPADA
- ↳ MORAR
- ↳ MULETAS
- ↳ NAVETA
- ↳ NETA
- ↳ CATAU
- ↳ NEBLINA
- ↳ PENEDO
- ↳ PERCHA
- ↳ PERSEU
- ↳ PIQUE
- ↳ PIROGA
- ↳ PORTELO

Dias Matias  
SCH CM

## SUDOKU

Problema nº 105

### FÁCIL

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

### DIFÍCIL

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

### SOLUÇÃO: PROBLEMA Nº 105

#### FÁCIL

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

#### DIFÍCIL

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

## NOTÍCIAS PESSOAIS

### NOMEAÇÕES

• CMG M Carlos Manuel Fortunato Viegas Carvalho Afonso, para o cargo “121.130.001 - Adido de Defesa” na República de Cabo Verde • CMG EN MEC Francisco Guilherme Belo de Matos Rebocho Antunes, no cargo de Sub-diretor da Direção de Navios.

### RESERVA

• CFR STP José António Tusto Cachucho • CTEN M Paulo Alexandre Rodrigues de Azevedo • SMOR L João Carlos Ramos de Oliveira Grilo.

### REFORMA

• CMG M José Pita Rodrigues Rentróia • CFR M Manuel Maria Rosa Mendes • CTEN STP Paulo Jorge Batista das Neves • 2TEN TS Joaquim Marques Machado • STEN TS Augusto Pires de Oliveira • SMOR E Edgar Cortês Pais • SMOR FZ António José dos Santos Moreira • SMOR M Luís Jorge Ramalhete Pires • SMOR B João António Cardoso Roque • SMOR V Serafim Pereira da Silva Roriz • SCH FZ José Nogueira Valente da Silva • SCH ETA Paulo Jorge

Vidal das Dores • SAJ FZ Hermógenes Paiva Faria • SAJ FZ Nuno Marcelo Ribeiro Simões • CMOR TFH António Correia • CMOR TFD Victor Manuel Antunes Frade • CMOR FZ Fernando de Oliveira Peneda Gonçalves • CMOR CCT Manuel Carlos Dias da Costa Lacerda • CMOR FZ Vítor José Bolinhas Gonçalves.

### FALECIDOS

• 90950 CMG EMT REF Fábio de Castro • 20052 CMG M REF António Pereira Varandas • 896562 1TEN OT Moisés Duarte de Sá • 308053 1TEN OT REF Domingos António Pereira de Araújo • 382555 1TEN OT REF José Joaquim Machado de Sousa • 659460 1TEN OT REF António Jacinto Fatias • 279151 SMOR H REF Acácio Neves • 27173 SMOR H REF Alberto Mestre Palma Rodrigues • 21170 SCH TRC REF Carlos Manuel Nunes Garcia • 44866 SCH CE REF Alberto Octávio de Sousa Meireles • 254071 SAJ E REF Francisco Maria Couto Oliveira • 299352 SAJ R REF Arlindo Mateus de Sousa • 576659 SAJ MQ REF Feliz Tapadas dos Santos Serra • 750281 SAJ FZ REF António José Salsinha Ninitas • 355754 1SAR Q REF Manuel Gomes dos Santos • 298452 1SAR T REF António dos Santos Alves • 148180 CAB A REF Eduardo Nogueira Andrade • 780789 CAB FZ REF Fernando Manuel Dias Moreira.

## CONVÍVIOS

### SARGENTOS DA CLASSE MANOBRA – ALMOÇO-CONVÍVIO

No passado dia 31 de janeiro realizou-se um almoço/convívio em Santo António da Charneca dos Sargentos da classe Manobra na situação de reforma, reserva e ativo.

Os Mestres relembrou e partilharam as suas experiências de vida a bordo dos antigos navios reabastecedores e fragatas durante a integração nas várias missões da NATO, nas corvetas e nos patrulhas durante as comissões na Madeira e Açores, como também nas inúmeras viagens de instrução e de volta ao mundo. O encontro decorreu em ambiente de confraternização e sã camaradagem.



### 10ª COMPANHIA – 1ª INCORPORAÇÃO DE 1984 40º ANIVERSÁRIO

Decorreu no passado dia 9 de março no restaurante “Muralha”, em Valença do Minho, o encontro comemorativo do 40º aniversário da 10ª Companhia da incorporação de 1984.

O encontro teve o ponto de encontro em Vila Nova de Cerveira, com uma visita ao NRP *Rio Minho*. O encontro decorreu em ambiente de grande espírito de amizade e sã camaradagem.



### FUZILEIROS DOS TEMPLÁRIOS

Realiza-se no dia **12 de maio**, no Restaurante *Quinta da Gracinda*, Valdonas, em Tomar, pelas 13h00, o 26º almoço/convívio dos Fuzileiros dos Templários. Para mais informações os interessados poderão contactar: Narciso TM 915871424 e Manuel Marques TM 964175325.

### ASSOCIAÇÃO DE MARINHEIROS DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO DOURO

A Associação de Marinheiros de Trás-os-Montes e Alto Douro vai realizar no próximo dia **2 de junho** o seu encontro em S. Leonardo de Galafura. Para mais informações os interessados deverão contactar com os elementos da Direção através dos seguintes números de TM Caseiro Marques TM 965068967 e António Barros TM 967042728.

### “FILHOS DA ESCOLA” DE 1986 – 7º ENCONTRO NACIONAL

Realiza-se no dia **8 junho** no Hotel MELÍA RIA, em Aveiro, o almoço/convívio dos “Filhos da Escola” de 1986. No final do almoço haverá um passeio de moliceiro na Ria de Aveiro. Mais informações contactar, Álvaro Moreira TM 918056163.

# “UM OLHAR SOBRE A SAÚDE NAVAL”



## DESAFIO ARTÍSTICO ARTES PLÁSTICAS

| 1º CLASSIFICADO

Desenho do Centro de Medicina Naval (CMN) inspirado num postal com a fachada do saudoso Hospital da Marinha.

O autor constatou nunca ter visto o CMN retratado deste modo. Sendo, atualmente, a unidade em que está colocado e sendo o CMN um dos esteios da Saúde Naval, resolveu fazer a sua versão ilustrada do edifício. Resolveu chamar-lhe “A nossa casa”.

O trabalho foi realizado com caneta preta de feltro e lápis de cor, em 2024.

Autor: 1TEN TS-ENF Jorge Lourenço

# MARINHA PORTUGUESA EM SELOS (X)

125 Anos do Aquário Vasco da Gama, 2023



CORREIOS DE PORTUGAL - TUDO EM EMISSÃO



Sobrescrito, etiquetas  
e carimbo de  
1.º dia da emissão  
Autor: MAD Activities /  
Rodrigo Rodrigues

Coleção CTT Correios  
de Portugal  
Imagens cedidas por  
CTT Correios de Portugal.

Construído em 1898 para comemorar os 400 anos da descoberta do caminho marítimo para a Índia, o Aquário Vasco da Gama integrou a Marinha Portuguesa em 1901 numa viagem que tem atravessado séculos, contribuindo para a divulgação da vida aquática, literacia e preservação dos mares.

